

現段階の自動車輸出の構造（一）

久保田 順

はじめに

- 一、「自動車不況」とその回復過程
- 二、自動車輸出の基本問題点

（以上本号）

- 三、水平的国際分業の構造
- 四、自動車輸出市場の構造

はじめに

このところ、日本の自動車産業におけるその生産と輸出は、注目されてよい変り身の速さをみせている。

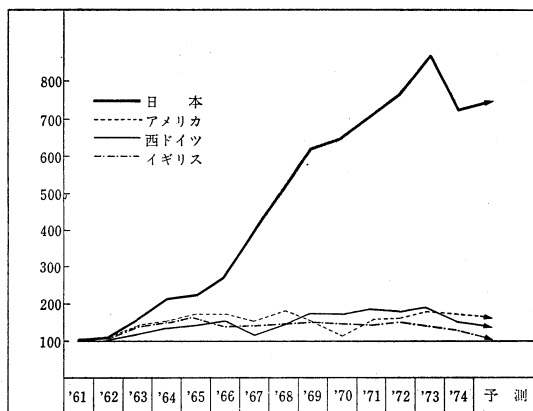
日本の自動車産業は、戦後、サイクルなき一直線の急成長を

現段階の自動車輸出の構造（一）

とげて、基幹産業である鉄鋼、電機産業に匹敵する規模をととのえ、関連部門を含めるとその年間生産高は日本の製造業が一年間に産出する総生産額の一〇％台にも達して、第一位を占めている。

戦後日本の自動車産業は万年好況産業として、ウナギ登りの形とも称される急成長の経路をすすんできたが、（そうした生活経路が今日、公害その他の社会的要件とのアンバランスを生み、社会との緊張関係をたかめることともなった）しかし一九七四年には戦後初の「自動車不況」に落ち込むこととなった。第一図、第二図が示しているような生産と輸出の状況であり、世界不況のただなかで七五年以降はどのような生活経路をとる

第1図 主要国生産台数指数 (1961年=100・全車種)



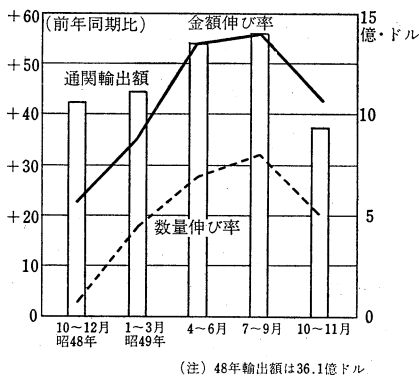
の自動車産業の生産実績は史上第二位の六九二万台にのぼった。また自動車輸出のための北米市場、欧州市場の条件は、世界不況の同時性に固く規定された世界的な「自動車不況」のただなかにあつて、自動車高度成長期におけるような輸出市場の需給関係にはないはずであつた。しかしながら輸出もまた高水準を持続していったのである。

日本自動車工業会が七六年一月三〇日発表した七五年(一

のか、明暗さまざまな観測がだされてい
た。
しかし七五年における日本の自動車産業は、たちまちにして「自動車不況」からの回復過程を辿ることになった。不況をかこつてい

る産業界のなかで昨七五年

第2図 自動車の輸出



台で、前年比五・八%増だったのに、トラックは八十三万三千六百七十二台で同四・七%減となつてゐる。またKD形式での輸出は五十三万五千四百二十二台(前年比四・六%増)で完成車の伸び(一・七%増)を上回つており、各社とも現地生産比率を高めたことがうかがわれる。輸出金額は車両六十七億ドル弱、部品四億三千万ドル強の合計七十一億三千四百七十四万ドルに達し、七五年のわが国の輸出総額の一一・八%を占めてゐる。輸出台数の仕向け地別比重では、中近東が九・〇%(七四年は五・三%)、欧州が一九・八%(同一四・八に増加してい

十二月)の自動車輸出台数は二百六十七万七千二百十二台で、過去最高の七四年の二百六十一万台を二・三%上回り、史上最高を記録してゐる。七五年の輸出台数を車種別にみると、乗用車が百八十二万七千二百八十六

るのに、北米は三七・五%（同四三・五%）、大洋州は九・四%（同一一・二%）に減退している。

また大蔵省発表の貿易統計（通関実績速報）においては、自動車輸出はいわゆる輸出御三家のうちの船舶を抜いて二位となり、対前年比伸び率も一八・五%を示している。（第一表）

第1表
1975年輸出の商品別上位10品目
（単位100万ドル）

輸出	金額	対前年 比伸び 率(%)
①鉄自動車	10,188	-5.3
②船舶	6,195	18.5
③金	6,033	7.8
④光学機械	1,801	0.7
⑤科学受信機	1,367	3.6
⑥ラジオ織機	1,324	-2.5
⑦合成繊維	1,303	3.1
⑧輪胎	1,157	-17
⑨プラスチック	998	-13.3
⑩原油	873	21.6

さてこのノートでは、現段階の、つまり「自動車不況」からの回復過程における日本の自動車輸出が、どのようにその輸出をめぐる諸要素によって規定されているかを、若干の視点から整理してみたい。

現段階の自動車輸出の構造（一）

（一）「自動車不況」とその回復過程

七四年の「自動車不況」が日本の自動車産業にとって、戦後かつてない「不況」であったことは否定できない。しかしその場合、問題は二つあった。特殊に「自動車不況」を規定するものとしては、日本の自動車産業部門に内在する構造的要素があり、また一般的には「世界不況」そのものをつくりだしているところの構造的要素があり、「自動車不況」もこれに固く規定されて発現するほかはない。

さしあたり「自動車不況」の把握のために、その一般的背景からみていきたい。七四年に先行する循環の局面は？ まず六〇年代後半のいわゆる「いざなぎ景気」がベトナムの戦争の拡大とともに継続し、ほぼ五年経過後の七〇年秋から景気後退の局面に入っていく、七〇～七一年の不況期につづいていく。しかし資本主義諸国は七二年後半から七三年前半にかけて一様に急速な拡大を遂げることとなった。『通商白書』（昭和四九年版）もいうように、七三年前半の景気拡大のテンポは各国いずれも急速であり、各国の景気拡大がほぼ足並みをそろえていた。その各国景気の同時的かつ急速な拡大の背景とともに、第一に、七一～七二年にかけて各国でとられた金融、財政両面にわたる積極的な景気刺激策。第二に、国内政策における国際收支制約の軽減。アメリカの国際收支の大幅な悪化と表裏をなす各国の「国際收支の天井」の高度化——それによる成長政策の

持続。第三に、六〇年代、七〇年代を通じて、水平分業、資本交流、金融面における一体化等が進展し、各国経済が緊密度を増してきている結果、各国景気の上昇局面が貿易を相互に拡大し、これが相乗的に作用して各国景気の拡大を一層加速した点が、指摘されてきた。

しかし七三年後半から今度は一転して、各国のインフレ抑制、景気過熱防止のための金融引締め政策の効果が次第に現われて、アメリカ、西ドイツを初めとして各国景気はスローダウンの様相を深めてきた。この七三年後半から始まった今次の世界的不況について、すでに七四年前半においてロンドン・エコノミスト誌は大不況の到来をしばしば指摘してきた。「ここ数年來の主要国の景気循環にシンクロナイズ(同時化)現象が起こっている。一九四〇～六〇年代のような主要国の景気循環のズレによる世界景気後退の歯止め効果は、いま失われている。このため各国から石油代金の支払い等のデフレ要因を無視して、この上さらに総需要抑制政策を続ければ、各国のデフレ現象が相乗的に累積して世界不況に陥ることは不可避である。」と。このような認識は、その後七四年の後半に入つてより一層、世界大不況の緊切な諸相の進展のなかに深まってきていた。第二次大戦後、ただひとすじの「成長」の世界的趨勢のなかで「循環」の周期性、同時性は否定的なとりあつかいを受けてきた。だが今回の世界大不況論の基盤たるものは、うたがいもなく「循環」局面の同時化現象への共通の認識なのである。

このような時しばしば「循環論」の古典として想起されるコンドラチエフの「循環」は四八年間から六〇年間を周期として景気の山から山へ、谷から谷へと移行していくというもので、今や世界経済はコンドラチエフ循環でいうところの下降期に入りつつあるというわけである。事あらたにコンドラチエフもちだすまでもなく本来、資本主義的發展過程は四つの局面交替を經過する世界経済循環という姿勢をとる。この循環性恐慌のもっとも身近かで、ドラスチックな経験は、一九二九年の世界恐慌であり、世界性、同時性を典型的に表現した最終の恐慌になった。つまりそれ以降の三〇年代の長期沈滞期、そして第二次大戦後の今日まで(戦後アメリカのカナダを含む)四八～四九年にかけての循環性恐慌、そして五三～五四年のアメリカの中間恐慌、ならびに五七～五八年の中間恐慌に襲われはしたが)二九年恐慌のごとき世界恐慌に直面するにはいたらなかった。戦後を通じて全般的にはあきらかに各国「循環」の「すれ違い」が法則的事実となっていた。またそのような各国「循環」のズレが——アメリカが不況局面のときにヨーロッパ、日本が好況局面であるといった非同時性が——相互にカバールしあうというかたちで世界経済のトータルな落ち込みをふせぎ、つぎの局面への上昇力をあたえてきたといえる。戦後資本主義の生活経路の把握にあたっては、循環の局面のすれ違いによるインパクトの鈍化から循環論的アプローチよりも「成長」論的アプローチに主関心がおかれたのも当然であろう。戦後「循環」

的変動を緩和し、持続的「成長」の軌跡を示し、不況免疫性を容認させようとした現代資本主義の構造はたしかに戦前とは異なる構造的变化をとってきたのであった。

その変貌は、むしろ二九年恐慌を起点とする三〇年代の構造にすでに原型をあたえられたものであった。つまり三〇年代の長期的沈滞の時代に世界の資本主義的対応は、ニュー・ディール型とファシズム型をとりながら、両者ともに国家権力と独占資本の結合による体制危機からの脱出策が追求されてきた。この三〇年代の政策体系を基盤として形成されたのが戦後の「ニュー・ディール体制」としてのアメリカの社会経済構造であった。それはひとりアメリカに限られないで資本主義各国に共通して形成された国家独占資本主義の恒常体制化、国際体制化として確立されてきた。この戦後「ニュー・ディール体制」が循環的運動、とりわけ大量失業と物価下降―三〇年代的危機の発現をふせいできたのである。

戦後資本主義の五〇年代、六〇年代を通ずる生活経路の重要な特徴の一つが「循環」の非同時化現象であるとすれば、まず現下の一九七三―七五年の世界不況は各国「循環」のシンクロナイゼイションを回復させているところに特徴があった。しかしこの同時化現象をとらしめる基底的な要因は、決して「循環論」的な視点で把握しつくせない、むしろ構造的な性格を色濃くもつものであった。現下の世界不況の性格をまずトータルに把握してみよう。

現段階の自動車輸出の構造（一）

今回の先進資本主義各国の不況の、その直接的原因は共通する基本要素がみられる。それは、インフレ抑制を課題とする各国政府の総需要抑制政策による経済活動の萎縮、とりわけ個人消費需要の急激な減少が、石油危機とともに大きな契機をなしている。各国政府の政策的介入によって、「循環」と無関連に不況局面が政策的に創出されたのである。したがってこの不況は通常の循環的な過剰生産恐慌とちがって、それに先行する盛況期での全般的な設備投資の過熱をもっていない。本来なら、先行するその過熱のもとで、社会の消費力の水準をはるかに上回る過剰生産設備と過剰生産物の一般的形成を前提とするはずであった。いわゆる「政策不況」と称せられるものなのであった。そこで検討の中心は、不況創出にいたるような政策をとらざるをえなくしているその構造をとらえることである。

今回の世界不況の前提をなすものは、七〇年代初頭における変動相場制の機能をフルに利用した各国の成長刺激政策の結果としての成長過熱のアクセレートと、それがまた石油価格の高騰に加重されつつ、悪性インフレの加速化をもたらししてしまう法則的運動のなかにある。この悪性インフレ抑制という緊急課題（体制的危機につながる程たかまったインフレ状況）に対応してうだされた政策自体によってひき起された不況、すなわち「政策不況」にほかならない。

この「政策不況」の前局面を形成するのは、世界的「成長」世界インフレであった。それはまずアメリカにおける軍需景

現段階の自動車輸出の構造（一）

一〇二

気（ベトナムへのオーバーコミットメント）——インフレ加速化となって現れ、国際的にはドルのたれ流しによる過剰ドルの累積を各国にもたらしていた。そして各国はこうした過剰ドルを土台として独自のインフレ政策を上積みし、展開してきたのであった。しかし周知のように本来、戦後資本主義の構造には、インフレは不可欠の要素として内的に組み込まれていた。

しかし「成長」にもなつて予定されているマイルドな物価上昇どころか、制御しえない年間二〇%をこえた悪性インフレが出現してしまつたのである。今や失業（失業の増大は直接的に体制危機をもたらす）とインフレの二つの弊害を同時におさえて「高度成長」を達成させるという政策の確立は幻想となつた。現代資本主義の不況免疫性は喪失したのである。戦後の「成長」過程でインフレ体質的政策を繰り返し展開してきた必然的結果としての悪性インフレであり、その対応策としての政策的需要抑制の実施であり、さらにまた石油価格の一挙四倍増という他律的要素による国際収支の悪化、インフレ加重への対応策としての政策的需要抑制の導入であつた。まさに「政策不況」とよばれたものがこの局面の性格なのである。

現下、需要抑制策を余儀なくされる構造があり、それ故の不況であるならば「構造不況」ともよびえよう。インフレーションが構造的に定着し、継続する他はないものとして戦後経済体制に内在し、物価上昇を示してきた日本経済であるが、七三年～七四年にかけてのインフレの異常なスピードは敗戦直後の悪

性インフレ期に続くものがあり、まさに「狂乱」と称しうるものがあつた。そしてこの期の異常インフレは各国に共通する構造のうえに同時進行し、世界インフレとして発現した。そして各国共通にかなり強力な総需要の抑制策を展開し、それ故に共通した「世界不況」を同時に、体験することになった。

まさに今回の「世界不況」の以上のような性格をもつとも典型的に表現したものこそ、世界的な「自動車不況」であつたはずである。本稿のはじめに、自動車産業の変り身の速さ、とのべたが、正に成長↓「不況」↓回復を短期日によつてのけるのであつた。

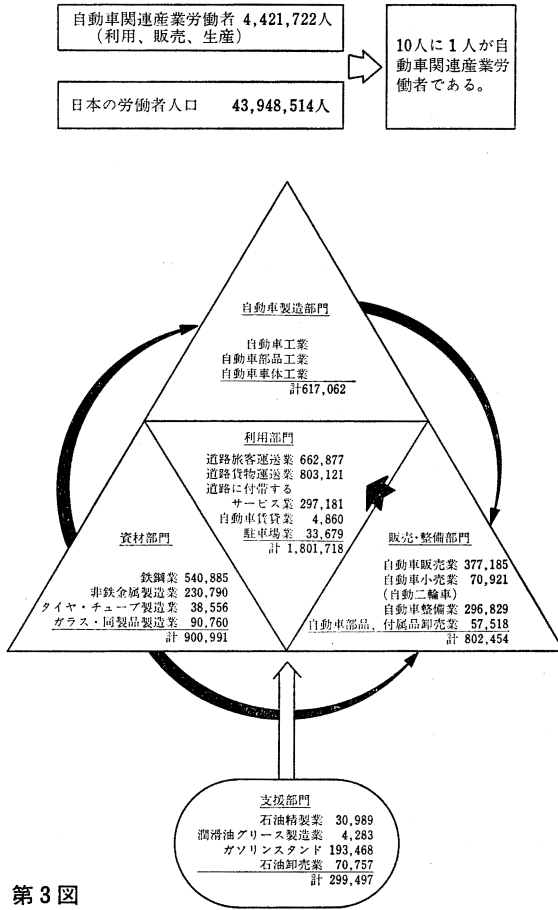
周知のように戦後日本の自動車生産は、年々急速な伸長を示してきた。それはただ一直線のウナギ登りの形とも称される伸長の生活経路を辿つてきた。どの国も景気循環の局面に應じてその自動車生産台数もジグザグの生活経路を示しているが、ひとり日本の場合は、戦後の数次のリセッションの経過のなかにおいても、ゆるぎない戦略産業として一本調子の上昇をつづけてきた。またそのような生活経路が、今日、公害その他の社会的要件とのアンバランスを生み、緊張関係を激化させることともなつた。

戦後日本の経済成長の過程で中軸的役割を果たしてきたのは自動車、カラーテレビに代表される大型耐久消費財の急成長であつた。そしてまた住宅、レジャー産業の発展がそれを補完しつつ、基礎資材産業の拡大を牽引してきた。今日これらの産業は

広範な産業連関性をもっているが、とりわけ自動車産業は一般につぎの理由で、戦後日本の経済成長過程における最重要の戦略産業として位置づけられてきた。第一に、自動車が総合工業としての性格から、関連産業に対する生産誘発効果がきわめて

大きいという事実である。サービス部門をも含めた広義の自動車関連産業が国民経済に占める地位は圧倒的な大きさといわれる。(第3図) また第二に、日本の輸出生産率としての重要な位置である。日本の輸出生産率に占める比重、外貨手取率の高さなど改めて多言を要しない。

(第4図) この日本最大の戦

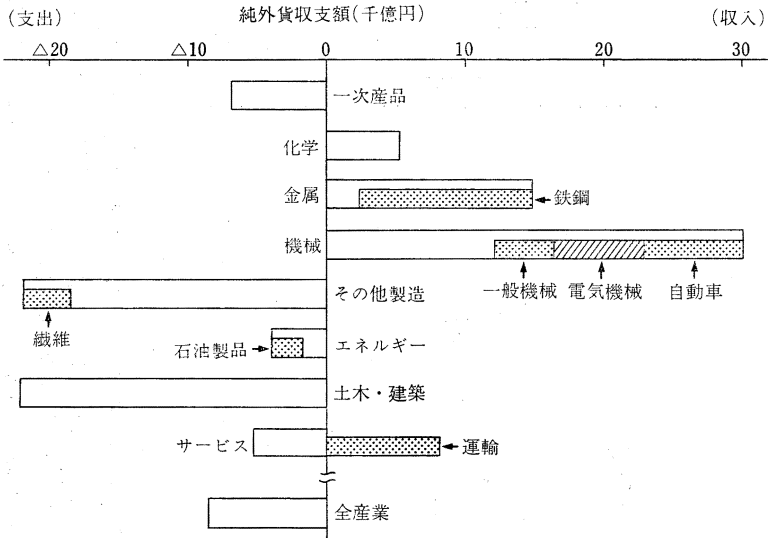


第3図

が突きあたる天井とすることなく一直線に進んできた。

いわば万年好況産業といわれてきた自動車産業(一九五八年、六二年、六五年、七一年が不況年といわれるが、そのときでも対前年を上回った)がはじめての「自動車不

第4図 産業別純外貨収支額（48年）



現段階の自動車輸出の構造（一）

- (注) 1. 48年産業連関表より作成
2. 純外貨収支とは、輸出額より生産に必要とした輸入誘発額を控除したものとす

況」を七四〇七五年を通じてむかえざるをえないという指標が一般に指摘されていた。筆者も、その「自動車不況」がいくつかの構造的要素によって規定されている点を指摘してきた。（特集・スタグフレーション下の自動車」『NISSAN INFORMATION ION』一〇巻二号）

すなわち「自動車不況」が構造的な不況であるという意味は、現在のインフレーションが構造的に定着し、継続する他はないという点によって規定されている。各国は共通に強力な総需要抑制策を展開し、それ故に共通した「世界不況」を経験したのであり、かつ総需要抑制策の展開にもかかわらずインフレは昂進しつづけている点を重要であるとし、つぎのようにのべ「インフレ下においては自動車需要、家電需要をはじめとする耐久消費財への需要が減少する。インフレ下の消費財の購入パターンの変化は不要不急の支出を急激に削減させよう。しかも一方、たしかに七四年三～五月の最悪期の前年同月比三〇～四〇％減という状態から脱しつつある。国内自動車需要は、その後も着実に回復しているようである。個人需要に加え法人需要も動きつつあると伝えられている。内需回復が基調となりえたのか、販売攻勢の結実なのか、いずれにしても国内販売の落ち込みは癒やされつつあるのは事実である。といっても七三年の四四七万台（乗用車）の復帰には、なおむずかしい構造的要因が立ちふさいでいよう。依然としてインフレの鎮静化が期待されないからである。（前掲二四頁）と主張してきた。七五年の事

態は「構造的要因」のなかにありながら「内需回復」を「基調」となさしめている。「回復」どころか七五年二月以降の月間新車登録台数の増加率水準は過去自動車が最もよく売れた七三年のレベルに達するものとなっている。

この「回復」はいかに果されたのか。その背景にはつぎのような理由が明瞭にあげられている。一つには、オイルショック以後の度重なる値上げ、排ガス規制に伴い優遇税制が実施される可能性があるとして買替え時期がきても買控えを続けてきたユーザーが、やっと動きだしたところの「繰り延べ需要」の発動であり、一方、メーカーの側では、規制は実施になっても未対策車の生産が許される「猶予期間中」にできる限り売っておこうと、値引き攻勢などで一気に販売強化に踏み切ったところの「販売攻勢の結実」なのである。

このような「かけ込み販売」「押し込み販売」の反動で売れ行きが低下する局面が到来したならば？ その局面での対策は、衆院予算委員会で榎崎弥之助氏によって暴露されたところによると、自粛されていたはずのモデルチェンジが空前の規模で予定され、本年から実施される排ガス五一年規制の実施猶予期限が来年二月末まであることを利用して、限度まで安い未対策車をつくり、期限切れ後はモデルチェンジで「販売攻勢の結実」を狙っていたのである。（朝日新聞昭五一年二月一日）

内需の伸び悩みの打開の路として残される輸出市場の期待感
は日本の自動車産業にとってきわめて大きいものがあつた。事

現段階の自動車輸出の構造（一）

実、日本の輸出貿易全体の伸びは七三年、七四年とも依然として継続しており、世界不況のなかで、きわだって特異な指標を形成させていた。七三年度の輸出額は約三九〇億ドル、前年比で三二％増となったが増加分のほとんどは価格上昇によるもの、数量ベースでは四％の微増にとどまった。七四年度の輸出は実に総額で五〇・五％も伸びたが、このうち数量的には二〇％の増であり、残り三〇％は価格上昇で石油、原材料の高騰のかんりの部分を、輸出製品の値上げで押しかえしている。まさに世界最高の輸出増加であり、いわゆる輸出御三家、鉄鋼、船舶、自動車を伸長し、この三品目で輸出全体の四割近くを占めている。このうち自動車輸出は七四年一年間で五〇億ドル以上に達し、金額で四〇％台、台数で二五％見当の伸びをみせている。

しかし自動車輸出のための世界市場条件は、かなりむずかしい構造的なマイナス要素をもっていないだろうか。自動車輸出は内需の低迷期においては、輸出ドライブがかかって、対外的拡張を果してきた。その場合、したがって内需の減少から無理に押し込んだ分が現地ディーラーに在庫として残っており、このため当分この在庫調整期間となるので当面あまり伸びは期待できないという短期の見透しもでていた。また七五年当初における「自動車不況」の世界的な同時進行を示す指標としてしばしばあげられてきたように、アメリカの自動車産業では七五年一月の有期限、無期限レイオフ者は延べ二四万人強（UAWの

現段階の自動車輸出の構造 (一)

総人員七二万八〇〇〇人の実に三三%)であつたし、これは五八年不況期はもとより、一九三二年不況期をも上回る失業率だといわれた。また七五年度車種の売れ行きも不振をきわめ、GMの七四年十一月の乗用車販売台数は前年同月比三四%減、フォード三五%減、クライスラーが三六%減、AMCが五一%減という落ち込みを記録している。しかもアメリカは小型車生産体制へと移行したものの、逆に販売面では小型車の比率が低下し、大型車の上昇をみた。このため小型車過剰、大型車不足という形で、七四年十一月未当分の在庫はGM七一%分、フォード八四%分、クライスラー一二四%分、AMC一〇%分という戦後最大の在庫をかかえる状況が現出していた。また人口二億の地域に二〇以上の自動車メーカーが競争を展開している欧州自動車産業における需要の急減、生産過剰も深刻な状況を呈していた。北米市場、欧州市場そのものの環境は、世界不況の同時性に、とりもなおさず規定せられている構造的な「自動車不況」のただなかにあつたのである。しかし七五年度の日本車の輸出の伸びの実態は第2表に明瞭のように、高い水準を記録したのであつた。日本の自動車産業における生産と輸出は、先駆的に「不況」からの回復をとげたのであつた。(第5図)

(二)、自動車輸出の基本問題

不況下にあつても高い生産と販売実績を保持してきた自動車

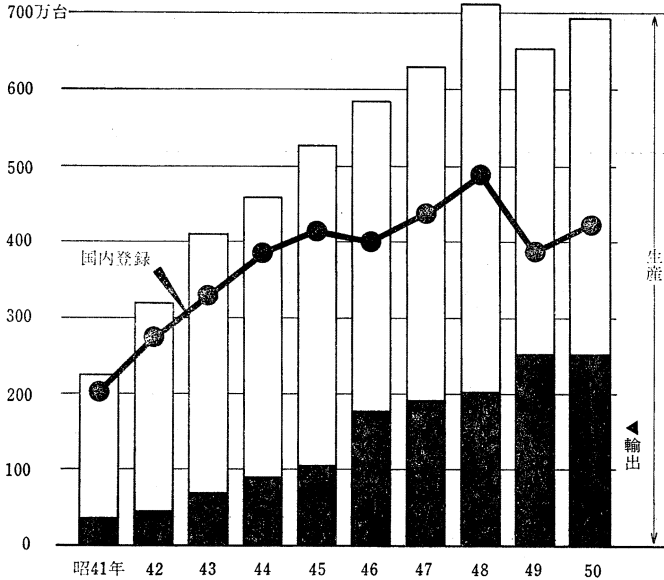
第2表 75年米国輸入乗用車ランキング

(トヨタ自動車調べ、速報値、カッコ内は前年比増減率%▲印は減)

①	トヨタ (日)	283,609(19.2)
②	フォルクスワーゲン (西独)	267,718(▲20.0)
③	日産 (日)	263,192(36.2)
④	本田技研 (日)	102,389(137.5)
⑤	フィアット (伊)	100,511(39.5)
⑥	BL (英)	70,839(30.8)
⑦	東洋工業 (日)	65,351(6.8)
⑧	三菱自工 (日)	60,356(40.6)
⑨	ボルボ (スウェーデン)	59,408(13.9)
⑩	西独フォード (西独)	54,586(▲17.5)
⑪	アウディ (西独)	50,680(0.5)
⑫	ベンツ (西独)	42,093(19.3)
⑬	富士重工 (日)	41,587(81.0)
⑭	オペル (西独)	39,730(▲33.0)
⑮	ボルシェ (西独)	16,658(▲20.8)
⑮	その他5社計	55,953(31.5)
輸入車計		1,574,960(13.0)
米国総販売台数		8,625,080(▲ 2.4)
輸入車比率		18.3%
日本車比率		9.5%

産業は、その生産の四〇%を輸出に依存する産業部門として、輸出の動向に固く規定されて存立している。ここでは自動車輸出にかんする問題点の所在を、まず産業構造審議会の自動車産業分科会報告『昭和六〇年の自動車産業』(通産省自動車課編、

第5図 自動車の生産と輸出



日刊工業新聞昭和五〇年三月)のなかにさぐっておきたい。

まず自動車輸出の見通しでは、アメリカの本格的な小型車の生産開始、日本車の価格競争力の低下などで輸出環境はきびしくなり、世界の輸出市場における日本車のシェア(第3表)は現在ほぼ限界に近づいているとし、その結果、輸出の伸び率が年平均でみると、昭和四七～六〇年度で年率三・三%程となり、従来(昭和四〇～四七年度)の二〇%程度に比べ大幅に低下すると見込まれている。CKD輸出は総輸出に占める比率を高めることとなり、昭和六〇年度では四〇%程度になると予測されている。台数の伸び率は四七～六〇年度で年率一四・七%となり、完成車輸出の三・三%をはるかに上回るものと見込まれている。わが国の自動車輸出は、世界の主要自動車輸出八カ国の総輸出台数の二一・一%を占め、西独の二三・九%に次いで世界第二位の自動車輸出国に成長している。

『報告』は従来の自動車輸出の急速かつ大幅な伸長の理由として、簡潔につきのような要因をあげている。(1)日本車の品質、性能が国際的に高い水準にキャッチアップしたこと。(2)価格競争力の優位―当初は貨銀コストの比較優位、昭和四〇年以降は生産性、輸送コスト、原材料コストの優位。(3)現地需要への適合―小型車需要への対応、(4)新規市場への分散化、(5)主要自動車生産国であるアメリカの自動車が国内のインフレにより競争力を低下させたこと、また円レートが長期にわたり安定し、日本車の輸出に有利な条件をあたえてきたこと、などがあげら

第3表 海外市場における日本車のシェア（実績）

（単位：万台）

地 域	昭和46年（1971）			昭和47年（1972）			昭和48年（1973）			46～48 平 均 シェア	現段階の自動車輸出の構造（一）
	新車 需要	日本車 輸出	シェア	新車 需要	日本車 輸出	シェア	新車 需要	日本車 輸出	シェア		
ア ジ ア	32	17	53.1	30	17	56.7	34	22	64.7	58.2	
中 近 東	15	2	13.3	30	6	20.0	38	8	21.1	18.1	
欧 州	1,030	21	2.0	900	37	4.1	828	40	4.8	3.6	
北 米	1,414	95	6.7	1,200	101	8.4	1,500	92	6.1	7.1	
中 南 米	126	11	8.7	178	12	6.7	240	12	5.0	6.8	
アフリカ	49	18	36.7	46	12	26.1	49	15	30.6	31.1	
大 洋 州	69	13	18.8	73	12	16.4	74	18	24.3	19.8	
合 計	2,735	177	6.5	2,457	197	8.0	2,763	207	7.5	7.3	

（日本自動車工業会調べ）

れている。

たしかに以上のような諸点が自動車輸出高度成長を支えてきた要素といえよう。問題は自動車輸出をめぐる現段階の情勢には、これらの要素をあやうくする内外の条件が生じてきているとする主張にある。第一に、従来、日本の自動車輸出の伸長の大きな要因となってきた価格競争力が近時急速に減退しつつあるとする。すなわち賃銀上昇率は近年急激に上昇し、自動車生産コストに大きな負担をあたえているし、さらに中小企業の多い部品下請部門の賃銀コストの負担も大きく、結果的に自動車の部品価格の上昇に反映しているという意味で、アセンブルされた自動車の価格には賃銀コストの上昇は二重の影響をあたえているとしている。また価格競争力をあたえた高水準の設備投資による生産性の向上も、国内の立地難や投資コストの上昇により従来のようなテンポでの拡張は期待しえなくなり、さらに国際的な資源価格の高騰傾向は、大部分を海外からの資源輸入に依存する自動車原材料の大幅な価格上昇をもたらしているとしている。しかしこれらの条件の変化は価格競争力の国際比較という観点から把握しようとするならば、国際的にほぼ共通して生起してきた競争条件の変化であり、石油危機も資源危機もインフレの世界的高進も国際比較のためのいわば与件をなすものである。『報告』ではこの点「わが国の自動車輸出がただちに相対的な価格競争力を失うわけではない、しかしながら従来、国際競争力の主要要素が価格競争力にあったと考えられるわが

国自動車輸出に最も強く影響があらわれてくる」としている。

第二に、わが国の環境容量の限界によって世界で最もきびしい公害対策がわが国自動車産業に課せられているため、この対策基準に適合するよう生産される自動車は、経済性の低下、走行性能の悪化など商品性の劣化が避けられないことを強調している。この点などは、排ガス五一年度規制などの公害規制を要求されてきたことへの一種の業界からの言い分をのべているかに見られるところである。ここでは「対策基準」に「適合」することが、生産される自動車の経済性、商品性の低下、劣化をもたらすという強調だけで、いかに「適合」させて、社会の真の需要に対応する自動車を生産させるかという姿勢をまったく欠落せしめている。したがって「適合」は販売市場の需要の形態に対してもっぱら計られる。つまり自動車の生産は、輸出向け生産と国内向け生産とに分け、輸出向けのなかでも環境基準のきびしい米国向けとその他地域とに分けて数種類のエンジンを生産しないと各地域の需要に応じえないことになるとしている。しかしこれではある地域は日本の公害無対策車を送りこまれて、公害を撒布しながら走り回られるという事態が生じかねないことにはしないか。『報告』はさらに「環境対策の水準が高いということは品質、性能のすぐれた一面といえるが、環境汚染の少ない地域に対しては、公害対策に伴う品質、性能面の変化は決して競争上のメリットとはなっていないのである。」と主張している。ここでは公害対策車も「競争上のメリット」

現段階の自動車輸出の構造 (一)

の観点から正にその「適合」が判断されることとなってしまふ。そして「環境汚染の少ない地域に対しては」ということであるが、東南アジア、中南米、アフリカを新規市場として開拓する場合に、「環境汚染の少ない地域」ならなおさら汚染を防ぎうる日本車の輸出を課題とする主張がでてこないであらうか。

第三に、従来、わが国輸出車の主力となっていた小型乗用車の分野に米国ビッグスリーが参入し、生産を開始するとともに、他の生産国とも小型車生産に重点を置く傾向が顕著になりつつあり、日本からその輸出車種との直接的な競合関係が今後一層激化するものと予想されている。

第四に、今日の国際経済の全般をおおう保護主義的気運が、すでに国際的な自動車貿易にも具体的な形で影響をおよぼし始めているという指摘がなされる。すなわち従来、自動車貿易は主要な世界的メーカーが多国籍企業であるため、先進国間では欧州の一部を除き比較的貿易制限は少なく、後発生産国における国内生産の保護が自動車全体からみれば例外として行なわれてきた。しかし今日の保護主義的な国際的環境のなかで、日本車の輸入急増に対する先進各国の警戒の動きや、発展途上国における自動車国産化の推進によって、諸国の輸入障壁が強まり、輸出伸長にとって困難な局面を迎えようとしているのである。以上のような自動車輸出をめぐる現段階の諸問題については節をあらためて検討することとしたい。ここではさらに日本の自動車産業の海外投資をめぐる問題点についての『報

現段階の自動車輸出の構造 (1)

110

告』の指摘をきいておきたい。

自動車産業の海外投資は近年にいたり大きな伸びを示してきた。完成車輸出の伸長に対応して現地販売会社が各国に設立されたが、さらにCKD輸出と現地組立がアジア各国、南米、豪州、EC周辺に行なわれるようになり、今日、二三カ国に現地組立工場を有するにいたっている。『報告』はこのCKD輸出が完成輸出にかわって比重を高め、さらに現地生産へと進展す

ることを今後の方向として指摘している。(第4表) まず第一に、日本の自動車産業の海外投資パターンは、欧米地域向けは販売中心、アジア、南米、アフリカ向けは販売とともにCKD生産投資が多いことが特色になっているが、発展途上国におけるナショナルリズムの高まりによって、今後一層、国産化への要求が高まると考えられる。第二に、進出したわが国自動車産業と進出相手国との間に生ずるギャップの基本要因は、わが国の

第4表 KD輸出実績(四輪車)

(単位:台)

暦年	昭和40年	41年	42年	43年	44年	45年	46年	47年	48年	49年
車種										(1~6月)
乗用車	13,543	30,459	41,929	70,832	114,692	101,812	159,732	180,691	239,584	126,038
トラック、バス	25,333	27,396	36,650	51,044	62,214	74,885	104,883	105,532	141,677	85,913
KD輸出 総輸出	台数 (20.0%)	(22.6%)	(21.6%)	(19.9%)	(20.6%)	(16.1%)	(14.8%)	(14.5%)	(18.4%)	(16.7%)
合 計	38,876	57,855	78,579	121,876	176,906	175,697	264,615	286,223	381,261	211,951
(前年対比)		(148.8)	(135.8)	(155.1)	(145.2)	(99.3)	(150.6)	(108.2)	(133.2)	
総輸出 台数	194,168	255,734	255,734	612,429	858,068	1,086,776	1,779,024	1,965,245	2,067,555	1,265,805
(前年対比)		(131.7)	(141.6)	(169.1)	(139.6)	(108.7)	(163.7)	(110.5)	(105.2)	

(日本自動車工業会調べ)

進出が現地市場での販売を目的としたいわば市場指向型は中心であり、したがって現地ノックダウン生産は完成車輸入に対する高関税または数量制限の貿易障壁を乗り越えるための方策ということが主な動機であるのに対し、現地ではそれによる雇用機会の増大、関連産業の工業化、さらには第三国市場への完成車輸出による貿易上のメリットの獲得を主眼としているところにあった。この市場指向型から生産拠点指向への質的転換をなしているのが課題となった。さらに海外生産の長い歴史をもつ米国、欧州の自動車産業が最近では中東産油国などへの投資を活性化する動きを示し、東南アジアでも生産力を増大しはじめるなど「生産市場での自動車産業の総合力の競争」におけるわが国自動車産業のきびしい試練の段階の到来を指摘している。

この『報告』が七四年という「自動車不況」のボトムにまとめられ、減速成長をまったく知らなかった自動車産業の生活経路の曲り角に立っての報告だっただけに、自動車の生産と輸出をめぐる新しい問題の所在がかなり明瞭に指摘されていた。われわれも以下若干の問題について立ち入った検討を加えてみたい。なお『報告』では今後、自動車生産は完成車ベースで年率二・二％台、CKD分を含めて年率三％台というきわめて低い成長が予想されていたが、さらに七六年三月四日、産業構造審議会の自動車産業分科会の最新の報告、中期的にみた自動車産業のあり方では今後の自動車生産は年平均二・八％（うち完成車一・七％）という微成長に転じる見通しをうちだしている。

現段階の自動車輸出の構造（一）

（注）第三図は白沢昭雄著『自動車業界』教育社による。
第四図は日本興業銀行『興銀調査』一八〇号による。