

高度成長期の自動車産業政策

山 崎 修 嗣

I はじめに

この論文は、高度成長を牽引していった自動車産業に対する産業政策についての評価を試みたものである。特に組み立てメーカーに対する政策に対象を限定して、1950年代までの政策^(註1)との整合性に焦点をあてて検討する。まず1960年代の政策を考察し、次に1970年代の政策について分析する。

II 1960年代の産業政策

1 1961年グループ化構想

産業構造調査会産業資金部会が、通産省に1961年5月に、提出した案は、次の3グループに自動車業界を集約しようとしたものであった。それは、量産車グループ、特種車グループ、ミニカー生産グループであった。量産車グループは、同じエンジンを使い月産1万台以上を製造するメーカーを2～3社にまとめるものであり、特種車グループは、高級乗用車・スポーツ車・小型ディーゼルなどを月産3千台から5千台生産するメーカーを2～3社にするものであった。またミニカー生産グループは、排気量360cc以下の軽乗用車を月産3千台行うメーカーを2～3社にするというものだった。

1950年代の国民車構想において、日本の実情（道路・所得など）にあう量産メーカーを1社に限定して育成するという政策思想をグループ化構想は、引き継ぐものであるが、次の2点が違うものである。

第1は、国民車構想には、明確にしめしていた育成対象する車の性能・技術水準がグループ化構想には示されていない点である。量産効果をめざすことだけが目指されていて、政策目標として業界の集約化が掲げられて

いる。

第2は、それまでの軽自動車を中心とした車種帯から国際競争力を発揮し、外貨獲得が目指せる大衆車に重心が移動したことである。もちろん道路整備などの国内事情によることもあったであろうが、明確に軽自動車とは違う車格で月産1万台を目指す中心車種として設定したことである。

以上の2点から著者は、自動車の産業政策を論じる際、ほとんど同じものとして国民車構想とグループ化構想を位置づけることは問題があると考えている。集約化構想として確かに類似点はあるが、具体的な性能・品質をかけた競争を促進させて育成対象を限定しようとした国民車構想と集約化そのものが自己目的化したグループ構想とは、質的差異が存在する。

2 特定産業振興臨時措置法（案）

通産省は、産業構造調査重工業会に「乗用車政策特別小委員会」を発足させ（1962年9月）、翌1963年には自動車産業・石油化学・特殊鋼を対象として官民協調懇談会を設置し、産業再編成・産業内調整を進めることを目的とした「特定産業振興臨時措置法」（以下特振法）を閣議決定し（1963年3月）、国会に上程するが、審議未了で1964年2月に廃案になる。

しかし廃案になっても通産省は、業界の集約化を進めるために、乗用車を日本開発銀行の「体制整備」融資の対象とし（表1参照）、政策を進める。

表1 設備投資額と開発銀行融資（単位：100万円）

	融資額	設備投資額	(%)	主要融資対象工事
1966年	4,000	118,826	3.4	合併による小型車製造設備増設
1967	5,000	194,769	2.6	合併・業務提携による小型車製造設備増設
1968	0	241,741	0	
1969	1,000	245,708	0.4	業務提携による小型車設備増設
1970	1,500	282,500	0.5	業務提携による小型車設備増設

出所：『日本開発銀行25年史』より作成

市中銀行からの融資も受けて業界の再編が進行することになる(表2参照)。

表2 アメリカ市中銀行からの資金導入

日産	64年ファースト・ナショナル・シティ銀行 (500万ドル) チェース・マンハッタン銀行 (500万ドル)
いすゞ	64年メドウブルック・ナショナル銀行 (120万ドル) 65年コンチネンタル・イリノイズ・ナショナル銀行およびシカ ゴ信託会社 (240万ドル)
プリンス	64年ワシントン銀行 (340万ドル) ナショナル銀行 (100万ドル) デトロイト・ナショナル銀行 (20万ドル)
日野	65年ロンドン・アンド・アソー・アゴ銀行 (660万ドル) ジラード信託銀行 (120万ドル) マニユファクチャーズ・ハノーバー信託会社 (72万ドル) ザ・コスモポリタン・ナショナル・シカゴ銀行(48万ドル)
本田	62年アメリカ信託証券 (20億6869万円) 資本準備金に繰り入れ 64年ユナイテッド・カリフォルニア銀行 (108万ドル)

出所：中村静治『現代自動車工業論』有斐閣選書R1983 p.257より作成

通産省が直接介入した事例は、日産とプリンスの合併であるが、富士の日産グループへの参加やトヨタと日野・ダイハツの業務提携に対しても融資が行われた。

こうした日産・トヨタを中心にした再編成に対抗する動きもあった。たとえば、いすゞ・富士・三菱の提携が試みられたが、成功しなかった^(注2)。

資本自由化を目前にひかえた当時、外資による乗っ取りを危惧し、早急に国際競争力をつけるために、グループ化構想にもうちだされていた量産メーカーを中心に再編するという通産省の目的は、特振法の廃案にもかかわらずある程度、実現したことになる。特にトヨタ・日産を中心としたグループ化は、さまざまな業界の再編成への動きのなかで政策として成功し

たといえよう。

しかし、この時期の産業政策の評価としては、目標が達成されたのは、企業側に外資との全面的な競争戦にむけた合従連衡の動きが内発的に存在したことが存在したことを考察すれば、高い評価を与えることは難しいと言える。天谷章吾氏が指摘するように通産省の再編成の目標が2大系列構想であったとすれば、その点では評価できるということであろう。

部品メーカーに対する育成策との整合性という点から言えば、極めて効率的に重点的な政策運用がなされたと言えるだろう^(註3)。

3 道路整備事業

乗用車の普及をはかる上で、道路は不可欠のものである。一般道の整備も必要であるが、車の性能向上を進めていくには、高速自動車道路の整備が求められる。

この時期、乗用車は、政府の所得倍増計画の社会資本充実の中に位置づけられ、総合的な交通体系を形成していくことになる。乗用車は、19.0倍（トラックは、11.9倍）拡充されることが、計画され、4兆9000億円が投入されることになった。そして1954年に、策定された第1次道路整備が次々に改定され、一般道に加えて高速道路網が建設されていった。具体的には、1963年に名神高速道路が、1964年に東名高速道路・首都高速道路が開通した。

アメリカに輸出した日本車が最初に直面した課題は、高速自動車道において十分な加速ができず、安定した高速走行も無理であったことである。日本において、この時期高速道が整備されていったことは、メーカーに輸出でも国内市場でも、必要な乗用車の性能・品質向上が求められていったことを意味する。そして自動車業界の市場拡大の不可欠な条件といえる社会資本の充実が政府の産業政策として積極的に進められたわけで、この道路整備が1960年代の産業政策において最大の効果を発揮したものと言えるだろう。

Ⅲ 1970年代の産業政策

1 安全問題

1965年から66年にかけて行われたラルフ・ネーダーによるGM車に対する告発から安全性が社会問題となった。この問題に対処するため、1967年に連邦自動車安全基準が体系化されていった。具体的には、操縦性・安全システム、視認性システム、運転性システム、室内システム、車両衝突エネルギー吸収システムについて規制が実施されていった。

日本車についても、1969年のニューヨーク・タイムズの報道から欠陥車についての関心が高まり、トヨタ・日産をはじめとして欠陥車についての状況を公表するようになった。1972年に日本において人身事故の多い点を考慮して、運輸技術審議会の中間答申「自動車の安全確保のための技術について－自動車安全基準の拡充目標－」が出された。これに基づき1973年、74年に基準が改正され、1980年の運輸技術審議会の第二次中間答申で一層強化された。

騒音問題についても、1970年代前半から環境庁によって規制が始まり、1975年、78年に規制水準を強化する改正が行われた。

2 排ガス規制

アメリカでは1970年に改定大気清浄法（マスキー法）が成立した。その影響で、日本においては、74年1月、排出ガス規制が公表され実施された。アメリカの規制は、当初の目標値が緩和されたこともあり日本の基準は、世界で一番きびしい水準のものとなっていった。規制の対象となったのは、CO（一酸化炭素）・NO_x（窒素酸化物）・HC（酸化水素）であり、ディーゼル車にも適用された。

1977年の規制案発表時に、79年までに当時の技術水準で可能な目標（表3参照）が示されるとともに、長期的に排気再循環（EGR）などの技術開発を求めるものも示された。

表3 自動車排出ガス許容限度

自動車の種別		許容限度目標値 (平均値)
軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車	直接噴射式	540ppm
	副室式	340ppm
ガソリン又はLPGを燃料とする普通自動車及び小型自動車	重量2500kg超	1100ppm
	重量1700kg超2500以下	1.2 g / km (テン・モード)
	重量1700以下	1.0 g / km (テン・モード)
軽自動車		1.2 g / km (テン・モード)

出所：中央公害対策審議会大気部会、自動車公害専門委員会、「自動車排出ガス許容限度長期設定方策について（報告）」1977年12月20日より作成

また省エネに関しても、1979年にエネルギー使用合理化に関する法律が成立し、政令で乗用車の燃料消費基準を改善することが示された。

こうした規制に対して自動車メーカーは、新しいエンジン開発を行った。特に後発メーカーが積極的に開発に取り組んだ。東洋工業は、ロータリーエンジンをベースとしてサーマルリアクター（熱反応機）の開発などで排ガス問題に取り組むとともに、REAPSシステムによって省エネに対処した。本田は、副燃焼室の爆発を利用し、主燃料室の薄い混合気の燃焼を行うCVCCエンジンを開発し規制をクリアーした。三菱は、サーマル・リアクターを、富士重工は、最高燃焼温度を制御する触媒方式をそれぞれ開発した。

トヨタ・日産は、当初、規制緩和を主張していたが、後発メーカーが開発を成功させていく中で、酸化触媒方式によるエンジンを使い1978年規制をクリアーした。

安全問題・排ガス問題などについて欧米メーカーと比較して、日本の自動車メーカーが積極的に対応したことは、品質・価格の面で国際競争力をつけることになった。それは、国内市場が飽和状態になりつつあった自動

車生産を輸出の拡大で成長をつづける原動力となった。特にアメリカ市場への進出を戦後の早い段階から目指してきた日本メーカーにとって最大の要因となった。

70年代の規制は、60年代の積極的な政策に比べて、国際環境に対応し、産業発展との調整を行う「消極的・受動的」な政策であったという評価^(註4)があるが、著者は、一定の発展段階に達していた日本の自動車産業にとって安全・排ガス問題に対する規制とは、世界的に進んできていた消費者のニーズの変化方向を先取りした積極的な政策であったと考える。

もちろんこうした結果をもたらしたのは、日本の当時の世論がきびしい規制を求めたことや企業側の積極的な開発の努力などの複合的な要因によるものであるわけで、政策決定に関与した機関だけを評価できるものではない。ただ積極的か消極的かは、産業の発展を消費者・国民の求める方向に進めたかどうかで評価される必要があると考える。言い換えれば、中・長期的な国際競争力の強化にとって市場変化の方向を先取りしていくことは不可欠であると言えよう。

IV おわりに

以上考察してきたように、1960年代については、肯定的評価を与えられる道路整備と政策目標の点から問題を持っていたといえる集約化構想（3グループ化案）・特振法とに整理できる。70年代については、安全・排ガス規制が積極的に評価できることを中心に考察してきた。

産業政策については、戦後を通じた全体的な評価（部品メーカーを含む）が求められているが、その点は、今後の課題としたい。

注

- (1) 1950年代の自動車産業政策については、拙稿「日本の乗用車工業育成策－外車組立による技術導入、国民車構想の展開過程－」京都大学経済学会・経済論叢第144巻第5・6号、1989年11月、「日本の自動車部品工業育成策－1950年代の一次部品メーカー育成策－」経済論叢第144巻第3・4号、1989年4月を参照されたい。
- (2) 天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』亜紀書房、1982年、p203参照。
- (3) 1960年代の部品メーカーに対する産業政策は、トヨタ・日産系列および一部の独立部品メーカーが系列化を進める上で決定的な役割を果たした。詳細については、拙稿「日本自動車部品工業の階層化と技術革新－1960年代における部品工業育成政策の展開－」京都大学経済学会・経済論叢、第154巻第6号、1994年12月を参照されたい。
- (4) この評価は、武藤博道氏の「自動車産業」『日本の産業政策』東大出版会、1984年以来展開されている議論である。最近、影山惺一氏は、『通商産業政策論研究』日本評論社、1999年5月において「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」(P3)とまで論じられている。この点について著者は、戦後の産業政策の展開を事実にくくして評価するならば、政策効果についても評価できる点があると考えている。ただこの小論では、全面的に展開できないので影山氏の見解についての検討はあらためて行いたい。