

日本の経験は東欧経済改革にとって有効か？  
—ポーランド乗用車産業の発展をめぐる—\*

森田 憲

広島大学経済学部

広島大学平和科学研究センター兼任研究員

**Can Japanese Experience Be Helpful in the Development of the East European Economies?: the Polish Passenger Car Industry Case.**

Ken MORITA

Faculty of Economics, Hiroshima University

Research Associate, Institute for Peace Science, Hiroshima University

**SUMMARY**

The purpose of this paper is to consider important factors and appropriate policies in the development of the Polish passenger car industry, compared with Japanese experience of government intervention policies and remarkable development in the passenger car industry after the World War II, 1951-1971.

The situation both internationally and domestically in the development of the Japanese passenger car industry was extremely different from the current situation for the Polish industry. It is very difficult to simply compare the two

cases. However, investigating important driving forces and appropriate methods in the expansion of the passenger car industry seems to be a helpful work.

From the Japanese experience (and even when we examine the “infant industry” discussion seriously in the Polish case) a subsidy policy should be preferred to import regulation policies because, in a case of import regulation policies a terms of trade differs from a domestic price ratio and the difference lowers a level of the Polish national welfare. Especially, in a case of mixed policy of import regulation policies with attracting internal direct investment policies, the method is undoubtedly to be inferior.

When focusing on internal direct investment, from the Japanese experience of remarkable development, an extremely important consideration for Poland is to raise competition in the domestic market to get a higher share among the domestic suppliers jointly producing with foreign manufacturers.

Also from the Japanese experience, a rapidly expanded domestic market led by good macro economic performance was another essential factor. Therefore, the basic things needed to expand the passenger car industry are successful measures for a good macro economic performance.

## はじめに

1990年1月1日よりはじめた、ポーランドのいわゆる「バルツェロピチ・プログラム」は、およそ3年を経過して、経済諸分野にさまざまな影響をもたらしている。その最も重要な背景のひとつは、依然として存在する「競争の欠如」であろう。

本稿は、ポーランドの経済改革全般に焦点をあてるのではなく、乗用車産業に視点を絞り、日本の第二次大戦後（1951年～1971年）の、通商産業省を中心とする保護育成政策と日本の乗用車産業の発展に照らして、どのような要因が重要であり、どのような政策が適切であるかを考えてみようとするものである。

改めて言うまでもなく、日本の乗用車産業の発展の時期および状況と、現在のポーランドの乗用車産業をめぐる状況とは、国際的にもまた国内の事情からみても、際立った違いがあり、単純に比較検討することは困難である。しかし、乗用車産業発展の原動力は何であり、どのような政策が適切でありあるいは不適切であるかを検討してみることは無意味ではないように思われる。

以下、本稿は、第I節でポーランド乗用車産業の現状について概観し、第II節で日本の乗用車産業発展の経緯について考えてみる。そして最後に、第III節で、日本の経験から何が導かれるかを考えることにする。

### I. ポーランド乗用車産業の現状

ポーランド乗用車産業には現在2社存在している。F S O (Fabryka Samochodow Osobowych—ポーランド乗用車製造公団—)とF S M (Fabryka Samochodow Malolitrazowych—ポーランド小型乗用車製造公団—)である。F S Oは、1,300～1,500ccの乗用車(ポロネーズおよびFiat125p)を年間合計およそ8～10万台生産しており、F S Mは、600～700ccの乗用車(Fiat126p、現在はチンクエツェント—Cinquecento—)を年間合計およそ20万台生産している。

ポーランドにおける乗用車生産は、1948年に、旧ソ連のライセンスのもとに、F S Oで開始された(実際に生産が行われたのは1951年からである)。このワル

シャワ (Warszawa) という車種は、その後若干の改良を経て、1973年まで生産されていた。そして1950年代半ば、F S Oは (ワルシャワをベースとして) 国産車シレナ (Syrena) の生産に着手した。1960年には、両車種合計で 12,200台の乗用車が生産された。

ポーランドの乗用車生産が急激に増大するのは、イタリア・フィアット (Fiat) 社のライセンスのもとに、F S Oで、1970年に125p の生産を開始し、さらに、1973年に、F S Mで、小型車126p の生産に着手して以降のことである。そして1978年に年間生産量30万台をこえ、1980年に年間生産量35万1,000台に達した。現在のところ、1980年の35万1,000台がポーランドにおける乗用車生産のピークである (表-1 参照)。

こうした年間生産量およそ 30万台に達した背景には、1970年代初頭から半ばにかけて始まった小型車 Fiat126p の生産がある。

しかし、1980年代初頭以降、ポーランド経済の停滞にともなって乗用車生産全体の規模は (1,300~1,500cc の F S O で生産する乗用車を中心に) 減少ないしは横這いとどまっている。

いま1980年代に焦点を合わせることにすると、ポーランドの乗用車をめぐる貿易の状況はおおむね次のとおりである。輸入はほぼ2万台から5万台、輸出は9万台から11万台であり、総輸入額および総輸出額に占める比率は、それぞれ0.5~0.6%および1.0~1.6%である。また、乗用車の生産に占める輸出 (数量ベース) の比率は25~30%に及んでいる。そして主要な輸出国はイタリアであり、乗用車輸出に占めるイタリアの割合は40~60%に及ぶ。ちなみに、ポーランドへの輸入の多くは、旧東独、旧ソ連、ルーマニア、旧チェコスロバキア等旧CMEA (経済相互援助会議) 諸国からの輸入であり、イタリアの占める比率は2~4%にすぎない (例えば1985年について、表-2 参照)。

したがって、ポーランドの乗用車生産は1970年にイタリア・フィアット社とのライセンスによって125p の生産を開始し、とりわけ1970年代半ばに小型車126p の生産を契機として軌道に乗っていったものと考えられる。そして、輸入は禁止的に高率な国境税によって制限され、ほぼ旧CMEA諸国からの輸入に限られていた。輸出は、イタリア・フィアット社の輸出チャンネルに乗って主として126p がイ

表-1 ポーランドの乗用車生産の推移

(単位：千台)

車種 \ 年	1970	1975	1979	1980	1980	1982	1985	1988	1989	1990
125p	28.6	97.9	78.3	61.6	46.3	41.3	56.2	38.7	23.1	25.7
ポロネーズ	—	—	21.2	32.1	20.5	18.1	29.5	48.3	54.5	15.1
126p	—	31.5	205	214	149	156	197	206	208	190
生産量合計	64.2	164	350	351	240	228	283	293	285	266

(出所) Rocznik Statystyczny (『ポーランド統計年鑑』) 各年版, Główny Urząd Statystyczny (ポーランド中央統計局)。

表-2 ポーランドの乗用車貿易 (1985年)

(単位：台)

輸 出		輸 入	
国 名 <sup>(注)</sup>	数 量	国 名 <sup>(注)</sup>	数 量
アルバニア	30	ソ 連	3818
ブルガリア	2505	チェコスロバキア	9
ハンガリー	6066	東 ド イ ツ	13273
中 国	17822	ルーマニア	1833
ユーゴスラビア	2500	フィンランド	683
キューバ	2139	フ ラ ン ス	277
ベルギー	1048	オ ラ ン ダ	502
デンマーク	1954	西 ド イ ツ	2479
フィンランド	675	イ タ リ ア	899
フ ラ ン ス	1846	西 ベ ル リ ン	43
ギリシア	66	日 本	1340
オランダ	455	輸入合計	25176
ス イ ス	4189		
イギリス	7212		
イタリア	40409		
リビア	30		
エジプト	402		
輸出合計	89400		

(注) 国名は引用文献によった。(出所) Rocznik Statystyczny Handlu Zagranicznego (『外国貿易統計年鑑』) 1986, Główny Urząd Statystyczny (中央統計局) 1986年, 126頁。

タリアに向けて輸出されていたものと考えられる。

ポーランドの乗用車保有状況はおおむね次のような具合である。1988年の統計によると、約450万台であり、およそ8人に1台ということになる。自動車保有（バスおよびトラックを含む）状況では、1台当りの人数でみて、ポーランドは、アルゼンチンや南アフリカとほぼ同水準であり、ブラジル、メキシコ、韓国、旧ソ連等を上回る水準である<sup>2)</sup>。

また、1989年の（部分的）自由選挙に端を発する政治および経済の自由化の後、1990年にはおよそ9万台の自動車が輸入されている。そして1991年には、輸入関税の20%から10%への低下および最低輸入関税支払の500US\$から350US\$への低下にともなって、約30万台の自動車（そのうち約82%が乗用車）が輸入されている。（その多くは、西欧からの中古車である。1980年代をたうじて乗用車の輸入は2万台から5万台であったことを想起されたい）。

そうした輸入の急増に対して、1991年半ばに、ポーランド政府は製造後4年を超えない自動車に対する最低輸入関税支払額を800US\$に引き上げ、1992年1月1日から輸入関税を35%に引き上げた。そして1992年半ばの時点で、最低輸入関税支払額は、製造後4年までの自動車に対して1,500US\$、4年を超え10年までの自動車には3,000US\$、製造後10年を超える自動車の輸入は禁止されることになった<sup>3)</sup>。（このような輸入制限政策については、第III節で検討することにする）。

いずれにせよ、こうした1991年における輸入の急激な増大は、ポーランドにおける潜在的な自動車および乗用車需要が旺盛であることを示しているものと思われる。そして、そうした潜在的な需要に見合って、ポーランドの乗用車をめぐるインフラストラクチャーは比較的よく整備されている。例えば、ポーランド国内は25万キロメートルにのぼる道路を持ち（そのうち15万キロメートルはアスファルトで舗装されている）、そして道路1キロメートル当りの乗用車の数は約18台である。（イタリアはおよそ30万キロメートルおよび81台、フランスは約81万キロメートルおよび29台、英国はおよそ35万キロメートルおよび64台、韓国は5万6,000キロメートルおよび28台である。日本の場合は、おおむね110万キロメートルおよび32台である）。

しかし、現在のところ、F S Oは約16万台の生産能力に対して9～10万台、F

SMはほぼ25万台の生産能力に対して20万台の生産である。したがって、稼働率は60～80%である。いうまでもなく、稼働率が低い主たる要因は資本の不足であって、需要の不足ではない。

資本の不足に加えて、ポーランドは、フィアットから供与されるライセンスの技術水準が古いことを不満として、1980年代初頭以降、新たな技術および資本の提携のパートナーの選定および交渉を行っており、現在のところ、FSOはGM (General Motors) との間で、GMが当初7,500万US\$拠出しオペル・アストラ (Astra) ないしはオペル・ベクトラ (Vectra) を年間3万3,000台生産することで合意をみている<sup>4)</sup>。また、FSMは、フィアットとの間で、向こう6年間に20億US\$のフィアットからの投資を受けて、年間24万台のフィアット・チンクエツェントの生産を行なうことで合意に達している。また、フォルクスワーゲン (Volkswagen) 社が商用車を生産しているポルモ (Polmo) 社と交渉中であると伝えられており、1992年5月末には、プジョー (Peugeot) 社が同じく商用車を生産しているルブリン (Lublin) 社との間で、当初プジョーが1億8,000万フラン拠出し、1993年5月末までにプジョー405を2,000台生産することで合意に達したと伝えられている<sup>5)</sup>。

この他、ポーランドには、トラックおよびバスを生産するジェルツェ (Jelce)、デリバリー・バンを生産するヌサ (Nysa)、バスおよびトレーラーを生産するキエルツェ (Kielce) 等の自動車メーカーが存在している。したがって、西欧や米国あるいは日本の乗用車メーカーがそうした自動車メーカーと生産協力を行なうことは可能であろう。

いずれにせよ、1992年半ばの時点では、ポーランドにはFSOとFSMの2社の乗用車メーカーが存在し、(1,300～1,500ccの) 中型車を生産するFSOと(600～700ccの) 小型車を生産するFSMとで、製品差別化をともなった高位集中の寡占であるというのが現在の特徴である。

そして、先に述べたとおり、ポーランドには比較的大きな潜在的乗用車需要が認められ、そしてかなりよく整備されたインフラストラクチャーと安価で良質な技術水準の高い労働力が存在するものと思われる。しかしながら、そうした潜在的需要を満たすには極めて重要な条件が必要である。それは、いうまでもなく、

民営化に成功し市場経済への移行を上首尾に進めることによって得られるマクロ経済の良好な実績である<sup>6)</sup>。

それでは、ポーランド乗用車産業に対して、ポーランド政府はどのような産業政策をとるのが適切だろうか。そして、日本の経験はポーランド乗用車産業の発展にとって役に立つのだろうか。

## II. 日本の乗用車産業の発展

### II-1. 保護育成政策と発展

しばしば指摘されたとおり、主として通商産業省による日本の乗用車産業保護政策は、1951年に始まり、1971年をもってほぼ終了したものと思われる<sup>7)</sup>。1949年9月13日の「産業合理化の件」に関する閣議決定を背景とし、「日本銀行の自由化論対通産省の育成論」という図式<sup>8)</sup>の政策論争を経て、通産省を中心に1951年に保護育成の方針が決まったのである。そして1971年4月の資本自由化によって、終了したものと考えられる。

「網羅」的であるとか、「水ももらさぬ」と形容されたとおり、確かにほとんどありとあらゆる政策手段が援用されている。以下それらを列挙してみると、おおむね次のような具合である。

保護政策は、(a)保護関税、(b)国産車に有利な物品税制、(c)外貨割当による輸入制限、(d)外資規制、等である。とりわけ、小型車の国内生産に対しては、高率の関税(40%)と輸入制限によって厳しく保護された<sup>9)</sup>。

さらに、育成政策は、(A)政府系金融機関の低利資金供給、(B)補助金交付、(C)特別償却、(D)所要機器の輸入関税免除、(E)所要技術導入の認可、等である。とくに、1956年6月の「機械工業新興臨時措置法」の制定によって、自動車部品に対する融資をつうじて1次部品メーカーおよび2次部品メーカーの育成をはかったことが挙げられる。

1951年から1971年にわたる20年間の日本の乗用車産業の実績は、実に目覚ましい。1951年に3,600台であった生産が、1971年には371万8,000台に拡大している。そして、(バスおよびトラックを含む)貿易をみると、1951年の輸出が6,700台で



あるのに対して、1971年には177万9,000台に増大している。労働者一人当たり乗用車生産台数をみると、1955年に0.5台であった生産性が1971年には10.1台まで上昇しているのである<sup>10)</sup>。

こうした目覚ましい乗用車産業の発展に、政府の保護育成政策がどのような役割をはたしたのかという評価については、必ずしも一致した見解は存在していない。

保護育成政策を評価する主張は次のような趣旨である。(1) 保護政策は、国内市場を海外生産者から国内生産者に振り向けるうえで重要な役割をはたし、かつ(2) 国内諸資源を国内他産業から乗用車産業に振り向けるうえでも重要な働きをしたものと考えられる、というものである。

しかし、反対に、政府の保護育成政策を必ずしも評価しない比較的強力な主張が存在する。その理由はおおむね次の2点に集約されるといってよい。(1) 第1は、どのような理由にもとづいて、どのような産業を、どのような政策によって保護育成しようとしたのか、政策理念が不明瞭だということである。先に述べたとおり、保護育成政策にはありとあらゆる政策手段が含まれており、しかも保護育成産業には自動車だけでなく、石油化学、電子産業等さまざまな産業が含まれている。この時期の政策当局の、保護育成の対象とする産業の基準は、①その製品に対する需要の所得弾力性が高いこと、②その産業の生産性上昇率が高いこと、のふたつであった。しかし、「そのような産業は概して自ら発展してゆくのであって、それだけのことからそのような産業をとくに政策的に優遇しなければならないという理由は存在しない」し、また、「たとえば観光業、スーパー・マーケット、外食産業等は上記の産業構造政策の基準をみだしていたように思われるが、当局はもともとそんな産業を「育成」する考えなど少しもなかった<sup>11)</sup>」のである。すなわち、ある明確な政策理念にもとづいて保護育成政策がとられたということではなかったように思われる。(2) 第2は、通産省の政策が明らかに実現しなかったからである。通産省は、1955年の「国民車構想」と、1961年の「グループ化構想」のふたつの政策を通じて、自動車産業の構造に介入しようとした。「国民車構想」とは、「超小型で大衆的な低価格車で、しかも輸出可能な車を1社に集中生産する」ことを目的としたものである<sup>12)</sup>。そして、「グループ化構想」と

は、量産グループ、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、2～3社に集約するというプランである。しかし、日本自動車工業会の反対にあい、そうした政策構想は実現しなかった。(のみならず実際には、新規参入が相次ぎ、結局、乗用車産業には9社の国内自動車メーカーが存在することになったのである)。

上記二つの見解に決着をつけるのは必ずしも容易ではないが、しかし、乗用車産業の保護育成政策が多くの国々で採られている諸措置であるにもかかわらず、日本の乗用車産業ほど目覚ましい発展を遂げた国は見当たらない。

通産省を中心とする自動車産業保護育成政策が必ずしも高い評価を受けていないにもかかわらず、いったい、なぜ日本の自動車産業は目覚ましい発展を遂げたのだろうか。

## II-2. 乗用車産業発展の諸要因

日本の乗用車産業の目覚ましい発展を説明するいくつかの要因は、比較的容易に見いだすことができる。参考のために、そのうちのいくつかを列挙してみよう<sup>13)</sup>。[1] 乗用車産業9社間の激しい競争、[2] 効率的な部品メーカーの存在と乗用車メーカー＝部品メーカー間の効率的な関係、[3] 安定的な労使関係、[4] 優れた素材供給産業が存在し低コスト高品質の素材を供給したこと。[5] 日本経済全体の良好なマクロ経済実績、[6] 旺盛な企業家精神の存在、等である。

しかし、そうして列挙されたリストにしたがって日本の乗用車産業の目覚ましい発展を説明する経済的メカニズムを伺い知ることは難しいのではなからうか。

日本の乗用車産業の発展を経済学的に(経営学的にはない)理解するには、マクロの次元での、①日本経済の高度成長、およびミクロの次元での、②消費者行動、③生産者行動、の三つの側面からみてもみる必要があるだろう。

いうまでもなく、日本経済は第二次世界大戦後極めて高い経済成長を記録している。1951年から1961年までのG N Pの年平均成長率は13.9%であり、1961年から1971年のG N P年平均成長率は15.2%である。

こうした非常に高いG N Pの成長率を背景として、消費者の行動をみると、乗用車の需要に対する(他の西側先進工業国に比較して)高い所得および価格の需

要弾力性を日本の消費者が持っていたことがわかる。表-3のとおりである。したがって、所得水準の伸び率が極めて高くかつ所得の需要弾力性もまた非常に高いとすれば、乗用車に対する需要は目覚ましく拡大していくのはむしろ当然のことであろう。さらに、乗用車生産が拡大し、平均および限界費用の低下をつうじて価格水準が低下する（表-4参照）。そして、（他の国々に比べて）高い価格の需要弾力性によって価格の低下が需要を大きく増大させるのである<sup>14)</sup>。

しばしば指摘されるとおり、価格水準の低下は十分ではなく、乗用車メーカーは超過利潤を獲得していたものと思われる。この超過利潤が活発な新規参入と旺盛な設備投資を生み出したものと考えて間違いないであろう。（乗用車産業にお

表-3 所得弾力性および価格弾力性の比較

国名	項目	所得弾力性	価格弾力性
アメリカ		1.583	-0.0054
カナダ		1.557	-0.0442
西ドイツ		1.098	-0.0928
イギリス		2.718	-0.2762
日本		3.246	-0.4253

(出所) 上野裕也・武藤博道、「自動車」(熊谷尚夫編「日本の産業組織 I」中央公論社、1973年)、134頁。

表-4 自動車価格の変化率(年平均)

(単位: %)

項目	年	1960~65	1965~70
卸売物価(総平均)		+0.4	+2.2
自動車価格	小型乗用車	-3.0	-1.6
	軽乗用車	-2.3	-3.9
	小型トラック	-0.1	-0.6
	軽トラック	-1.8	-2.5
耐久消費財価格		-0.2	+0.3

(注) 1960~65の小型乗用車の項目には普通乗用車を含む。

(出所) 日本銀行、「卸売物価年報」(上野・武藤前掲論文153頁より引用)。

ける総投資額は、1955年に83億円であり、1970年には3,656億円に増えている<sup>15)</sup>。当該期間における超過利潤は、政府による厳しい保護政策および生産性上昇によるものと考えられるが、しかし同時に国内生産者（海外生産者ではない）による活発な新規参入を引き起こす効果を生み出したのである<sup>16)</sup>。

一般に乗用車産業は、国内において、製品差別化を伴う寡占という市場構造を持つものと思われる。それは主として技術的理由によるものであり、フランスやイタリア等に典型的に認められる。日本の場合も、製品差別化寡占という特徴は共通に認められるが、しかしそれほど高位の集中ではなく、また（とくに目覚ましく発展している時期には急激に拡大している）国内市場におけるより大きなシェアを求めてむしろ激しい競争が展開されていたのである。

生産性の上昇をつうじて、より大きなシェアを得ようとする激しい競争が、国内乗用車メーカーおよび国内新規参入メーカーの間で寡占的市場構造のもとで行なわれてきた、というのが目覚ましい発展をもたらした供給側の重要な要因である。

そして、保護政策が国内市場を海外生産者から国内生産者に振り向けるよう機能したことは間違いないが、しかし、急激に増大する国内市場におけるシェアの拡大を求めて激しい競争と活発な新規参入が行なわれたことは、政府による保護政策とはひとまず独立であるように思われる。

したがって、上記三つの要因、すなわち、①日本経済の高度成長、②消費者行動における高い所得および価格の需要弾力性、③生産者行動における激しいシェア獲得競争、の三つの要因が日本の乗用車産業における目覚ましい発展の理由であると理解すべきものであろう。

### III. 日本の経験はポーランド乗用車産業の発展に役立つか？

まずはじめに、ポーランドの現状を視野に入れながら、当該時期における日本の乗用車産業の特徴をはっきりさせておこう。それは、(1)国内9社による激しいシェア獲得競争の存在、および(2)国内乗用車メーカーにとって急激に増大する大規模な国内市場が存在したこと、である。（需要側の要因は重要だが、ここでは

考慮に入れない。というのは、指令経済および過渡期の経済におけるポーランドにおいて所得および価格の需要弾力性を正確に計算するのは極めて困難だからである<sup>17)</sup>。

反対に、ポーランドにおいては、第I節でみたように、乗用車産業は海外生産者と密接な関係を持って出来上がっている高位集中の産業である。また、(国内市場の潜在的な可能性は確かに大きい)近い将来急激に増大する大規模な国内市場が出現すると考えるのは困難である。

さらにいえば、ポーランドは現在市場経済への移行に向けて、極めて難しい状況に直面しているといわなくてはならない。なおまた、1950年代および60年代に比較して、1980年代および90年代は、乗用車産業をめぐる国際市場の状態が一変してしまっている<sup>18)</sup>。

したがって、1950年代および60年代の日本の乗用車産業の発展経路をポーランドがフォローするのは困難であり、日本の経験からポーランドが導き出すことの出来る事柄は極く限られたものであろう。とはいっても、これまでの検討から、ポーランドの乗用車産業の発展にとって何が重要であるかを議論してみることは無意味ではないように思われる。

先に述べたとおり、ポーランドにはかなり大きな潜在的需要を持つ国内市場が存在する。したがって、まず、国内市場を満たすのにどのような政策が適切であるかを検討すべきものであろう。ポーランドにおける、乗用車に対する超過需要を満たすには二つの方法がある。すなわち、①貿易(輸入)ないしは海外供給、②投資(対内直接投資)ないしは国内供給、の二つである。

現在のところ、FSOとGMはオペル・アストラないしはオペル・ベクトラを生産し、FSMとFiatはフィアット・チンクエツェントを製造し、そしてLublinとPeugeotはプジョー405を造る計画である。これらの車種が計画どおり生産されるとすれば、対象となる市場が当面ポーランド国内であるとしても、西欧市場に輸出可能であるものと想定される<sup>19)</sup>。したがって、計画どおり事態が進むとすれば、オペル・アストラやオペル・ベクトラ、フィアット・チンクエツェントやプジョー405を生産するポーランド乗用車産業が「幼稚産業」であると判断するのは難しいであろう。(そうだとすれば、ポーランドにおいて乗用車産業を保護する

経済学的根拠を見出だすのは困難だということになる)。

しかし、それはGM、フィアット、プジョー等がポーランドに進出し計画どおり、西欧市場に輸出可能な車種を生産するに至った「事後的」な想定というべきものである。実際には、GM、フィアット、プジョー等の対ポーランド直接投資に誘因を与え、ポーランドにとって極めて重要な資本、高い水準の技術、雇用機会を獲得する必要があるだろう。すなわち、国内市場を、まず国内供給(対内直接投資)に振り向ける政策をとることに、そうした意味で、合理的な根拠があるものと思われる。ただし問題は、国内市場をどのようにして国内供給に振り向けるかということである。第I節でみたように、現在のところ、ポーランド政府の政策は、高率の輸入関税と高額の入支払および製造後年数の経過している中古車の輸入禁止措置等厳しい輸入制限で対処しているように思われる。これは、適切な政策とはいえない。

第II節でみたように、日本の乗用車産業の発展の基本的な要因は、①競争と②高度成長であり、そしてさらにいえば③乗用車に対する旺盛な需要であった。厳しい輸入制限は、おおむね、そうした諸要因を阻害する働きをする。

上記諸要因を出来る限り阻害しないで国内市場を国内供給に振り向ける政策を採る必要があるだろう。それは、補助金による政策である。海外供給は制限せず、国内供給に対しては補助金を支給することによって価格水準を引き下げるのである。当該時期の日本の乗用車産業についても、あるいは無論これまでもまた現在も、さまざまな産業について議論されているように、補助金のほうが輸入制限よりも優れた政策であるといつてよい。(本稿で詳しく議論することはしないが)輸入制限政策の場合には交易条件と国内価格比率とが乖離し、経済厚生水準を引き下げるのである。とりわけ、輸入制限と対内直接投資促進とを組み合わせる政策は、明らかに、不適切であると思われる<sup>20)</sup>。

国内市場を対内直接投資をつうじて国内供給に振り向ける場合、日本の経験に照らしてみても重要なことは、市場を出来る限り競争的にすることである。日本の場合には、国内企業の活発な新規参入等によって激しい(主としてシェア獲得)競争が行なわれてきた。ポーランドでは、そうした競争を対内直接投資を行なう企業数を多くし、そうした企業の間で出来る限り激しい競争が行なわれるよう

な政策を採ることが重要であろう<sup>21)</sup>。

本稿をつうじてみてきたように、日本の経験に照らしてみても、産業の発展にとって基本的に重要な要因は、マクロ経済全体の拡大である。ポーランドにおける深刻な経済停滞は、乗用車産業の発展にとって極めて大きな阻害要因であることは改めていうまでもない。したがって、ポーランド経済のなかにいかにして効率的な機構を組み込んでいくかというポーランド経済全体の課題が、ポーランド乗用車産業の発展にとってもうひとつの重要な要因である<sup>22)</sup>。

\* 本稿は、財団法人国際文化交流事業財団人物交流事業によって、ワルシャワに滞在する機会を与えられたことを契機として書かれたものである。同財団に厚く感謝申し上げたい。また、本稿の基礎となった論文に対して貴重なコメントを頂いた（順不同に）カール・マクミラン教授、中津孝司教授に、さらにワルシャワ経済大学国際経済関係研究所におけるセミナーの際に数多くの貴重なコメントを頂いたセミナー参加者、とくにバヴェル・ボジク教授、ズビグニフ・カメツキ教授、ヴォイチェフ・ピェンコフスキ教授、ヤン・ボサク教授に、この場を借りて、厚く感謝申し上げます。無論、あり得べき誤謬はすべて筆者に帰するものであることは言うまでもない。

## 脚注

- 1) ただし、ポーランドの経済学者のこの点に関する見解はやや過大であるように思われる。たしかに独占的な市場構造は、競争的な場合に比べて、価格水準を引き上げ需要を抑制させるように働くが、しかし消費者の行動を観察する限りでは、「価格上昇期待」もまた重要な背景となっているように思われる。それは、政府の経済政策に対する信頼の欠如にほかならない。実際、私のポーランドの友人は、月収の3年分を上回る金額の銀行預金をおろし、日本からの輸入車を購入したが、彼の「期待」したとおり、その後ほとんど週単位で価格は上昇しつづけたのである。
- 2) ごく最近（1992年10月）のポーランドにおける各種報道によると、ポーランドの乗用車保有台数はおよそ610万台である。そしてポーランド国内全家計のうち42%が乗用車を保有し、全家計の4%は2台以上保有している。ワルシャワ、ポズナン等大都市では、この比率ははるかに高くなるものと思われる。事実、ワルシャワでは、市内の交通渋滞が激しく、またワルシャワ市内中心部では駐車スペースを探すのに非常に苦勞するのがふつうである。そうした状況は、1980年代後半まではほとんど考えられなかった。
- 3) さらに、自動車購入時に（車種によって異なるが）購入する自動車の価格の40%から50%の所得税が課される。したがって、輸入車を購入する際には、75%から85%に及ぶ税が課されることになる。言うまでもなく、それは国産車の保護を目的とするものと思われる。（ポー

ランドでは、一般に、そうした輸入制限政策はF S Oとの合弁事業を予定しているGMからの「圧力」によるものと理解されている。そして最近（1992年9月～10月）、ポーランドでは、国産車ポロネーズの販売が好調であり、メルセデス・ベンツ等輸入車の販売が不振であると言われている。ただし、F S Oで生産するポロネーズも、F S Mで生産するチンクエツェントも、ポーランドの人びとの間では全く人気がない。

- 4) F S O、とりわけF S Oの労働者からなる評議会は、日本のダイハツを非常に高く評価しており、ダイハツがF S Oのパートナーにほとんど決定しかけていたという事情が存在した。（この点については、森田憲「ダイハツ－F S O・ケースの経済分析」、『商学討究』1989年10月、第40巻第2号、1～29頁参照）。なお、F S Oのパートナー選定をめぐってダイハツと競争したのはイタリア・フィアットである。ポーランドで巷間流布している一般的な見方によれば、ダイハツがフィアットに遅れをとった直接の要因は、イタリア共産党とポーランド共産党との強い結びつき、およびそれに伴うポーランド国内イタリア・ロビーの強力なロビー活動によるものとされている。そして、ポーランド政府上層部と現場のF S Oとの見解の対立、その後のポーランドの政治的・経済的「激動」を経て、結局、GMがいわば「漁夫の利」を得たものと見られている。
- 5) 例えば、*The Warsaw Voice*（1992年6月7日）参照。
- 6) ポーランドの経済改革全般に関する諸問題は本稿では分析対象としない。
- 7) 武藤博道、「自動車産業」（小宮隆太郎他編著、『日本の産業政策』、東大出版会、1984年）、285～286頁参照。
- 8) 武藤前掲論文、282頁。
- 9) 1951年には、40%の関税を支払ってもなお西欧からの輸入小型車は日産のダットサンよりも安かったと言われている（日産自動車、『21世紀への道』、1983年、96頁参照）。
- 10) こうした生産性の上昇は、製造業全体に比べて高かった、乗用車産業の売上高に対する設備投資の比率と密接に関連しているように思われる。また、製造業全体に比較して高かった、売上高に対する営業利益の比率とも関連しているように思われる。この点については、伊藤元重、「温室の中での成長競争：産業政策のもたらしたもの」（伊藤元重他著、『競争と革新－自動車産業の企業成長』、東洋経済、1988年）、183～184頁参照。
- 11) 小宮隆太郎、「序章」（小宮他前掲書）、8頁参照。
- 12) 詳元は次のとおりである。(1) 2人ないし4人乗り、(2) 燃費は、時速60kmでリッター30km、(3) 25万円、(4) 排気量350～500cc、(5) 自重400kg、(6) 最高速度時速100km、(7) 月産2000台、(8) 積載量100kg。興味深いことに、1988年発足したポーランドのラコフスキ内閣におけるミエチスワフ・ヴィルチク産業相は、F S OもまたF S Mと同様小型車生産に特化することを提唱した。「国民車構想」と似通った発想であると思われる。（そして、1,300～1,500ccの中型車生産に固執するF S Oとの間で鋭い対立が発生した）。
- 13) 例えば、下川浩一、『世界自動車産業の興亡』、講談社、1992年、201～237頁参照。
- 14) 上野裕也・武藤博道、「自動車」（熊谷尚夫編、『日本の産業組織Ⅰ』、中央公論社、1973年）参照。
- 15) 伊丹敬之、「産業成長の軌跡」（伊藤他前掲書）、16頁。



- 16) 重要なことは、新規参入企業は乗用車産業に参入するに際して、トラック（マツダ、ダイハツ）、航空機（スバル）、造船（三菱、いすず）、二輪車（ホンダ、スズキ）の生産を通じて基礎的技術の蓄積を持っていたということである。
- 17) その大きな理由は次の二つである。ひとつは、ポーランドのんびとの正確な所得水準を計測することが極めて困難だということであり、もうひとつは、乗用車の取引とりわけ輸入を正確に捕捉することはほとんど不可能だということである。
- 18) よく知られているように、1980年代後半以降、GM、トヨタをはじめとする世界の乗用車メーカーは、その「生き残り」をかけて激しい競争を展開している。乗用車の国際市場が急激に拡大していった1950年代、および60年代と、1980年代および90年代とを単純に比較検討してみることは難しいであろう。
- 19) しかし、ポーランドで生産されるそうした車種が、ドイツ、イタリア、フランス等投資本国で生産される乗用車と同じ品質を維持することが出来るかどうかは何とも言えない。少なくとも、ポーランド国内では極めて悲観的な観測が一般的である。
- 20) 読者は、標準的な「国際経済学」の教科書によって、容易にその論拠を知ることが出来るだろう。また、この点に関する乗用車産業の議論については、上野・武藤前掲論文（176頁）参照。
- 21) 先にふれたとおり（注3参照）、ポーランドの輸入制限政策によって乗用車需要は徐々に輸入乗用車から国産乗用車にシフトしつつあるように思われる。ただし、そうした輸入制限政策が、より活発な対内直接投資を引き起こすように働くかどうかは、現在のところ、何とも言えない。（もしポーランド国内で伝えられているように、輸入「障壁」が合弁事業パートナー企業の「圧力」によるものだとすれば、活発な対内直接投資を引き起こすように働くのは難しいであろう）。