

日米欧経済摩擦：自動車産業

吹春俊隆

序

本論稿は、1989-90年度科学研究費補助金（課題番号 01530005）による研究成果の報告である。研究課題は「日本経済の国際化と産業構造の変化」であり、筆者の分担テーマは、「アメリカ・ヨーロッパ諸国との貿易と日本の産業構造」である。本論稿は、この種のテーマで屢々見受ける「為替レートの変動が、ある特定の産業の衰退をひき起し、逆に別種の産業の隆盛をもたらした」というような日本経済の全般的な産業構造の変動を分析するのではなく、むしろ、自動車産業という特定の産業を選択し、日・米・欧間の貿易摩擦の発生史、及び将来の展望を分析する。自動車産業が選ばれたのは極めて単純な理由による。1989年度、アメリカの対日貿易赤字はアメリカの貿易赤字全体の40%という高い比率を占め、これが日米貿易摩擦と呼ばれる所以であるが、この対日赤字の40%を占めるのが自動車なのである。¹ ドイツについても、1986年度自動車産業の生産額は1944億DM（ドイツマルク）、うち輸出額935億DMは、それぞれの項目で第1位である。² また日米経済摩擦ではなく日米欧経済摩擦としたのは、筆者の次のような自らの疑問に回答を与えるためである。即ち、屢々「日米経済摩擦は存在するが、米独経済摩擦は存在しない」と言われるが、これは事実であるのか、また事実であるとして、現在のドイツの政策は将来も有効であるのかという疑問である。³ 従って、日米欧経済摩擦と筆者が言う時、「ヨーロッパ」が意味するのはドイツを中心としたそれであることに注意しておこう。具体的には、本論稿はアメリカのBig 3、日本のトヨタ、日産、及びドイツのVolkswagen（以下VW）の歴史的発展、及び競争を概観しつつ、それらが、各国の様々な経済的、政治的運営の中でいかに経済摩擦をひき起してきたかを吟味する。

1. 自動車産業の勃興期に於る経済摩擦（1885-1930年代）

通説では、自動車はドイツのGottlieb Daimler（1834-1900）とKarl Benz（1844-1929）により1885年に発明されたと言われている。ただし、それが一大産業として発展して行く

¹ Woods〔1990〕参照。

² 田中〔1988, p.30〕参照。

³ 実際、Prestowitz〔1988, 邦訳 p.111〕は、「フランスやドイツにとって最大の輸入品ならびに輸出品は自動車だが、日本では膨大な輸出にそぐわない量しか輸入していない」と述べてドイツの貿易政策を評価している。工作機械についても同様の評価が下されている(p.322参照)。

のはアメリカであった。1903年にHenry Ford I (1863-1947)によりFord社が、1908年にWilliam Durant (1861-1947)によりGeneral Motors (以下GM)社が設立され発展の基礎が作られた。奥村〔1964, p.113〕によれば史上初の自動車貿易摩擦はイギリスとアメリカの間で発生し、それは、1913年、イギリスによりアメリカ車のカナダへの輸出に対し、"禁止的高率関税"が課され、カナダがイギリスの独占市場になった時であると見なされているが、もう少し詳しく述べてみよう。

周知のように、イギリスは「機械化」をキーワードとする第1次産業革命発生の地であり、1860年の英仏通商条約以来、世界のリーダーとして自由貿易を積極的に推進した。ところが、19世紀後半になると産業革命はアメリカやドイツへも伝播し、革命の一層の深化を遂げた。相対的に地盤沈下したイギリス産業をドイツの「ダンピング攻勢」から保護すべく、Joseph Chamberlainは1903年、5月15日の演説で自由貿易主義からの撤退を訴えた。⁴ これに対し、当時のイギリスの経済学者達は同年8月15日、Timesに於て自由貿易堅持の声明を行った。その署名者の中にはF.Edgeworth, E.Cannan, A.C.PigouやA.Marshallの名が見える。通常は政治にコミットするのを極端に嫌ったMarshallであるが、この「関税改革論争」に於ては例外的に積極的なコミットを行っている。例えば1903年、自由貿易主義者である大蔵大臣Ritchieの求めに応じ、自由貿易にはいささか懐疑的であったBalfour首相に対し、自由貿易を論じ推賞したといわれる。また、1908年、当時の大蔵大臣Lloyd Georgeの議会に於る自由貿易擁護演説はMarshallのメモランダムによるものであった。⁵ Marshallは、当時のアメリカやドイツの産業の発展はこれらの国の保護貿易が原因であるとは考えず、むしろ技術革新の優位によると考えた。そしてイギリスが自由貿易を離脱すればイギリスのイノヴェーター達のチャレンジ精神を鈍化せしめ、イギリス経済の地盤沈下は一層ひどくなると予言した。即ち、彼は、敢えて自由貿易により市場を世界に開き、各国との競争を維持することによりイギリスの技術革新、及びその経済的地位は上昇可能であると主張したのである。⁶

さて、このような自由貿易派の動きはなんとか功を奏し、イギリスは1860年以来の伝統を維持することとなる。表-1より明らかなように1913年に於るイギリス本国での自動車に対する関税率はあくまで0%である。奥村〔1964, p.113〕の叙述でも関税を課しているのはカナダ政府である。また奥村により「禁止的」と表現されたカナダ政府の自動車輸入関税は35%であるが、⁷表-1から明らかなようにアメリカ政府も当時は極端な保護貿易を採っており、自動車関税率は45%であった。この関税は、アメリカ企業のカナダ進出にどれ程の影響を与えたであろうか。カナダ・フォード(Ford Motor Company of Canada)が設立されたのは極めて早く、1904年8月17日である。1905年以来1916年

⁴ McCready〔1955;1982, p.49〕参照。

⁵ Wood〔1980;1982, p.315〕参照。

⁶ 前掲書 p.318 参照。

⁷ Wilkins and Hill〔1964, p.15〕参照。

まで、カナダ・フォードで部品輸入後現地組立（knock down 方式）された車（乗用車及びトラック）の

[表1] 世界の自動車関税率（1913-1983）

	アメリカ	日本	フランス	ドイツ	イタリア	イギリス
1913年	45.0	50 ^c	9-14	3	4-6	0
1924年	25-50 ^a	50 ^d	45-180	13	6-11	33.3
1929年	10.0 ^b	50	45	20	6-11	33.3
1932年	10.0	50	45-70	25	18-123	33.3
1937年	10.0	70 ^e	47-74	40	101-111	33.3
1950年	10.0	40	35	35	35	33.3
1960年	8.5	35-40	30	13-16	31.5-40.5	30.0
1968年	5.5	30	0/17.6	0/17.6	0/17.6	17.6
1973年	3.0	6.4	0/10.9	0/10.9	0/10.9	10.9
1978年	3.0	0	0/10.9	0/10.9	0/10.9	0/10.9
1983年	2.8	0	0/10.5	0/10.5	0/10.5	0/10.5

a=1922年, b=1930年, c=1911年, d=1926年, e=1940年, ヨーロッパは1968年以降 EEC として域内関税と域外関税に差

出所：Altshuler et.al [1984, p.17] 及び財政金融統計月報〔1986年9月, p.51〕

年次別台数は 117, 99, 327, 466, 1280, 2805, 6388, 11584, 15657, 18771, 32646, 50043 となっている。⁸ カナダへの完成車輸出台数の数字が不明なので正確には判断できないが、カナダへの進出という側面から見る限り、関税はそれ程の影響を与えていないようである。むしろ、カナダ・フォードは、他のイギリス連邦諸国への重要な輸出基地となった事に注意しておこう。⁹

本節は 1930 年代までの自動車産業の経済摩擦を考察するのであるが、ここでアメリカ自動車産業の全般的な状況を概観しておこう。図 - 1 より明らかなように、1920 年代、フォード社の隆盛が続いている。これは周知のように 1908 年から 1927 年まで 1500 万台も生産された T 型 Ford に負う所が大きい。通常、T 型 Ford の人気の秘密は流れ作業を通じた大量生産（Ford System）によるその廉価性にあると言われる。1908 年の売価は 825 ドルであったのが 1914 年には 440 ドル、1916 年には 345 ドルとなり、最も低下した 1924 年には 290 ドルの安さであった。ただし 1908 年当時の平均的な教師の年間給与は 850 ドルで

⁸ 前掲書 p.436 .

⁹ 具体的なカナダから各国への輸出台数については前掲書 p.441 の表を参照 .

あり、決して安くはなかったことを注意しておこう。¹⁰ 更に、T型 Ford 以前から一般的にアメリカ製乗用車はヨーロッパ製と比べると廉価であり、Ford System とまではいかなくとも「量産」が主流であった。実際 T型 Ford より安価な車もあったのである。ところが、ヨーロッパ人の新参のアメリカ車に対する評価は「安いけどひどい」(cheap and nasty)であり、¹¹ 1960年代までの日本の輸出品に対する世界の評価を想起させる。

表 - 1 に於るアメリカの高関税はこの評価を反映したものであろう。この評価を打破したのが T型 Ford の安定した性能である。それは"tin Lizzie"として世界中で親しまれることになる。Aldous Huxley [1932] が「すばらしい新世界」の紀元をフォード暦とした程、1920年代の「フォード」の影響は社会的にも大なるものがあつたのである。

1911年3月8日、イギリス・フォードが(アメリカ) Ford 社の 100%資本で設立される。Knock down 方式による生産で 1912年に 3187台、1913年 7310台を販売した。1913年のイギリスでの総販売台数は約 2.5万台であるから T型 Ford のイギリスでのシェアは 29%で第 1位となり、イギリスのメーカーから関税による保護の要求が起こる。¹² 1915年、イギリス政府は 1860年以來の自由貿易主義を放棄し、McKenna 関税を導入した。これは当時のイギリスの大蔵大臣 McKenna が第 1次大戦中に於る戦時非常措置として不要な輸入の抑制策として、自動車・楽器・映画フィルムに課した関税である。勿論、上述の保護を求めるイギリスの自動車メーカーの要求に答えたのは言うまでもない。自動車についてはイギリス帝国外からの完成車、及び部品の輸入に対しては 33 1/3%の関税率、国内からの自動車及びトラックの輸入に対して 22 2/9%の課税率であつた。しかし、非常措置としての McKenna 関税は第 1次大戦後も継続され、表 - 1 の 1950年代まで続く 33 1/3%はこの関税を示している。この為 Ford 社は knock down 方式を放棄し、1924年にはイギリス・フォードの local content 率は 92%にまで上昇している。結局、McKenna 関税はアメリカ車に対してはそれ程のダメージを与えることなく、むしろ、小型車が主流を占めるイギリス車と競合するフランスやイタリアからの車に対する輸入制限として役立ったと言われる。¹³

アメリカ車に対するイギリス政府の国内メーカー保護手段としては馬力税を挙げなくてはならない。これは 1921年に立法化されたが、馬力が高くなればそれだけ税率が高くなるというもので、上述のようにイギリスでは一般に小馬力の小型自動車が主流であつた。例えば Austin は 7馬力、Morris は 12馬力であるが T型 Ford は 23馬力である。¹⁴ これらの保護手段により、イギリスでの Ford のシェアは 1924年以來第 2位となってしまうこととなる。¹⁵ イギリス・フォード社の首脳陣は、販売低下の原因を馬力税によるものと見な

¹⁰ Lacey [1986, 邦訳, 上, p.178] 参照。

¹¹ Wilkins and Hill [1964, p.9] 参照。

¹² 前掲書 p.51 参照。

¹³ 中本 [1980, p.347] 参照。

¹⁴ Wilkins and Hill [1964, p.142] 参照。

¹⁵ 1929-39年についてのイギリス 6大メーカーのシェアについては中本 [1980, p.358] 参照。

し、H.Ford I に T 型 Ford の小馬力化という改造を求めるが拒否されてしまう。¹⁶

GM 社も McKenna 関税を克服する為、イギリスでの現地生産を考慮するが Ford 社とは異なりイギリス企業の買収により行なおうとした。GM 輸出会社の副社長 J.Mooney は最初 Austin 社の買収に乗り出すが失敗に終り、1925 年、もっと小規模なメーカー Vauxhall の買収に成功する。Vauxhall の車種中最も小型は 13.9 馬力¹⁷ であるから Mooney は GM の会長 A.Sloan へ小型の自動車の開発を熱望した。しかし、H.Ford I 同様、Sloan も小型車開発にはあまり乗り気ではない。¹⁸ この事については後にその原因を考察する。

眼をアメリカ本国の市場へ移してみよう。図 - 1 より明らかなように、1921 年にアメリカ本国で 60%近いシェアを誇った Ford であるが、その後のシェアの低下が著しい。一方、GM 社は設立から 1910 年代の中途まではシェアの低下が生じているが 1920 年代の後半よりそのシェアは伸び続け、1927 年には Ford 社を凌駕している。この原因を考察してみよう。

GM の創立者 W.Durant の積極的拡張主義経営は財務面での放漫財政より赤字に陥り、1910 年に彼は GM から一度追放されている。1916 年に「奇蹟のカムバック」を遂げるのであるが、1920 年の第 1 次大戦後の不況で GM は再び赤字に陥り、彼は永久に GM を去ることになる。Durant の返り咲きの時、彼によってスカウトされた Alfred P.Sloan Jr. (1875-1966) が大株主 Dupont 社の支援を得て GM の社長として再建に乗り出し、今日の GM の隆盛を築いたのである。Sloan の貢献はその堅実な財務管理にあると言われる。実際、その著作〔1963〕を読んで眼につくのは極端なリスク回避主義であり、例えば次のような文章がある。

1. 「GM の車はその設計において、それぞれの段階に属する競争相手の車の中で最もすぐれたものと同様でありさえすればよいわけで、必ずしも設計において他をリードしたり、新しい実験のリスクを犯したりする必要はない」¹⁹

2. 「技術的な問題ばかりを重視していたのでは事業の経営はなりたない。私から見方からすれば、大拡張をとげつつある市場を前にして、不確実な開発の為に、会社の計画を不安定な状態に放置しておくことはできなかった。」²⁰

この意味での Sloan 主義は Shumpeter 的企業家像からは全く乖離している。しかし、この事は必ずしも GM が Ford の技術模倣をその主義としたと言うものではない。「天才」と言われる C.F.Kettering を擁する GM Research Corporation は数々の発明・改善を行ったことを付け加えておこう。リスク回避策として、彼は 1920 年代より人口・所得、過去の実績・

¹⁶ Wilkins and Hill〔1964, p.144〕参照。ただし 1932 年、大不況の最中に、Ford は 8 馬力の小型車を生産し成功を収めた (p.241)。

¹⁷ 前掲書 p.145 参照。

¹⁸ Sloan〔1963, 邦訳 p412〕参照。ただし、1930 年に Mooney の主張が通り、Vauxhall は小型車の生産を開始した (p.421)。

¹⁹ 前掲書 p.87 参照。

²⁰ 前掲書 pp.118-9 参照。

景気の循環周期などの形でとらえられる市場とその潜在需要の研究を始めた。²¹ 現代の econometric approach の採用である。これらの政策により確かに GM は超優良企業へと発展して行く。が、これは Ford 車シェア低下の 1 つの理由に過ぎない。その他 Wilkins & Hill [1964] は道路事情の改良を挙げている。T 型 Ford は「悪路に強い」ことが人気の理由の 1 つであった。国内の交通網の改善を目指した議会の法案は、1800 年代の前半、J. Maddison や J. Monroe といった大統領の拒否権発動で廃案となったのであるが、1916 年、連邦補助道路法が制定された。例えば 1916 年の連邦補助による道路費は 4 億ドル以上、1920 年のそれは 6 億ドル以上と推定されている。²² 1918 年の GM 社の総売上高は 2.7 億ドル、1919 年のそれは 5.1 億ドルである（税引前の純利益はそれぞれ 3500 万ドル、9000 万ドルに過ぎない²³）。因みに 1986 年にアメリカは一般道路や高速道路を維持・延長する為の費用として 465 億ドルを費したが、他方 GM の 1985 年の売上高は 964 億ドルに達している。²⁴ このように連邦補助金を通じた道路改良事業のおかげで、頑丈な車は不要となった。しかも所得水準の向上した一般大衆は「ファッショナブル」な車を需要することとなる。この需要のシフトを H. Ford I は敢えて認めようとせず、黒一色でモデルチェンジのない頑丈な T 型 Ford に固執したのであるが、他方 GM はモデルチェンジの導入などでこの変化にうまく対応したのである。²⁵

そこで次に 1929 年より始まる世界の大不況と経済摩擦を概観しよう。1929 年から 1 年間で約 5000 の銀行が閉鎖したこの大不況の初期、H. Ford I は不況に対抗するデモンストレーションの意味を込めて敢えて賃上げと新規投資を行った。この結果、T 型 Ford に代る新型（A 型 Ford）の成功で 1930 年度には約 4000 万ドルの利益をあげた Ford 社も 1931 年には 3700 万ドルの赤字を計上した。労働者の雇用も 1929 年の約 10.1 万人から 1932 年の 5.6 万人へと半減した。²⁶ GM についても売上高こそ小売段階で 51 億ドル（1929 年）から 11 億ドル（1932 年）へと急落したが、1 度として赤字に陥ることなくこの 3 年間に総計 2.5 億ドルの黒字を計上している。これは前述の効率的な在庫調整策が功を奏したものとされる。²⁷

この大不況期、アメリカは決定的な失策を犯したと屢々指摘されている。それは 1930 年 6 月に成立した不況克服策としての Smoot Hawley 高関税立法である。自由貿易主義者 H. Ford I はこの立法化に強く反対した 1 人であるが、彼は一貫して自由貿易主義者であった。1908 年にアメリカ議会が自動車関税率を 45% から一層上昇させようとした時、Ford 社

²¹ 前掲書 p.363 参照。

²² アメリカ道路史 [1976;1981, 邦訳, p.149] 参照。

²³ Sloan [1967, 邦訳, p.568] 参照。

²⁴ Trends [1987, 4月号, p.77] 及び日本経済新聞（1986年7月17日）参照。

²⁵ Sloan [1967, 邦訳, p.557] 参照。

²⁶ Lacey [1986, 邦訳上 p.528] 参照。

²⁷ Sloan [1967, 邦訳, pp.259-260] 参照。

は他のメーカーとは逆に関税率引下げを主張した事を指摘しておこう。²⁸ 表 - 1 より明らかかなようにフランス、ドイツ、イタリアは Smoot Hawley 法に報復する形で関税を引き上げた。

II. 日本及びドイツに於る自動車産業の成立（1930年代まで）

まず日本より自動車産業の成立を概観してみよう。他産業と同様、日本の自動車産業も輸入よりスタートした。第1号は1899年、横浜のアメリカ商館支配人が、第2号は1900年、サンフランシスコの在留邦人会がアメリカより輸入したことに始まると言われる。後者は大正天皇の結婚に献納された事実に表われているように、これらの輸入車は地位の象徴としての意味しか持っていなかった。当時の車の所有者として、岩崎小弥太、渋沢栄一、西遠寺公望などの名が見える。²⁹ このような状況から「車は効率的な輸送手段である」という事実を一般大衆に実感せしめたのが1923年の関東大震災であった。東京市の市電は95マイルに渡って損壊し、車両は779台が焼失するなど、復旧に10ヶ月を要した。東京市は応急措置として1000台のフォード・トラックを緊急輸入することとなり、これらは一部「円太郎バス」に改造され、車本来の機能が一般大衆に認識されたのである。このような中で1925年2月7日、Ford社は横浜に於て日本進出を果たした（100% Ford資本）。この時の初代日本支社長 Roberge、及び第2代支社長 B.Kopf の敏腕ぶりは特筆に値しよう。というのは、1922年のアメリカ商務省のレポートでは日本の自動車市場予測は極めて悲観的であり年間最大限3500台というものであったにもかかわらず、現実には1925年及び26年の2年間でアメリカとカナダから輸入された自動車（乗用車及びトラック）は16909台であったからである。しかもこのうち16689台はFord社製であった。³⁰

GM社も1926年、大阪に日本GMを設立し（100% GM資本）、1927年より操業を開始した。しかし Sloan〔1963, p.406〕も言うように日本を含む「多くの海外諸国は、国内市場がきわめて小さく能率的で完全な自動車産業を維持できない場合ですら、ナショナリズムの観点から無理やりに自動車国内生産に乗り出した」のである。日本の場合、軍部が主導権を握った。というのも第1次大戦中の自動車の活躍はめざましいものがあったからである。H.Ford Iの自称「反戦主義」にも拘らず、Ford社の車は12.5万台が戦争に用いられている。³¹ 日本の軍部は、関東大震災よりずっと以前、1918年に軍用自動車補助法を制定させ

²⁸ Wilkins and Hill〔1964, p.37〕参照。

²⁹ 鎌田〔1979, p.67〕参照。

³⁰ Wilkins and Hill〔1964, p.151〕参照。また Kopf は1931年の日本における金解禁の情報をいち早くつかみ先物為替相場場による契約を導入したとされる（前掲書 p.242）。

³¹ その他、第1次大戦中の自動車の活躍については Wilkins and Hill〔1964, 第4章, 特に pp.74-82〕参照。

ている。因みに、日本最初の国産自動車は1914年のダット(脱兎)号と言われ、現在の日産車へと引継がれた。

1930年代に入ると日本フォードが需要拡大を見込んで大工場用地を買収したのに対抗して、日本政府は1936年5月「自動車製造事業法」を公布し、許可会社のみで日本での自動車製造を認めるものとした(同年7月より施行)。許可会社は「日本の法令による株式会社で、資本と議決権の過半数を日本人が持っている事、及び取締役の半数以上が日本人であること」を条件としており、Navigation Act(航海条例)に類似した典型的な非関税障壁の1つである。この保護立法の情報に基づき、既に1933年、会社設立を終えていたトヨタ及び日産自動車が許可会社となった。ただし、日本フォードと日本GMは工場の拡張を行わないという条件付きで特例として日本での操業が認められた。日本フォードには12360台、日本GMには9470台の輸入(生産)枠が設けられた。日本フォードは古河、三菱両自動車との合併を計画したが日本政府の干渉で失敗に終わり、日本GMも日産との提携交渉を行ったが実現しなかった。ところが、アメリカ製自動車の人気は極めて高く、国内需要はまずこの輸入車で満され、輸入枠からはみ出た分が国産車へ向うという現象が生じた。即ち、国産車は国内税、機械・部品輸入税の免除などの保護措置により米車より廉価であったにも拘らず、車自体の性能に於てかなりの劣性であったのである。そこで1936年11月、自動車の輸入税を70%へと上昇させた(表-1参照)。その後1937年、日中戦争が始まり円相場は下落してアメリカからの商品輸出は一層不利となる。更に政府による為替管理が強化され、1939年の日本フォードの日本でのknock down生産は7894台(うち7004台はトラック)となった。結局、日米戦争が始まる1941年までには日本フォードの活動はほとんど休止状態となってしまった。³² 日本GMも同様である。

ここで1点だけ注意しておこう。日本の特に軍部の要求で国産車製造が推進されたのであるが、日本の一部にはアメリカ自動車資本の日本進出を歓迎するグループもいたという事実である。例えば1920年代のFord、GM両社による日本工場設立に際し、三井・住友の両財閥はそれを歓迎して、市場を解放して外車を輸入し安価に使用することを望んだ。政府の内部にも国産大衆車の製造は不可能であると判断し、両財閥に同調する向きもあったのであるが多数派となれなかったのである。³³ このようにアメリカ資本は日本での活動を休止して、日本の自動車産業は軍部の庇護の下で軍需産業として確立して行く事となる。この当時、日本の自動車産業の状況は表-2に示されている。

[表2] 許可会社の車種別生産台数(1936~1944)(単位 台)

³² 前掲書、p.256参照。

³³ 中村〔1957、pp.29-30〕参照。

		1936 年	1938 年	1940 年	1942 年	1944 年	
日産	トラック	}	-	8249	13991	15974	7074
	バス			1243	1037	583	0
	乗用車 合計			9492	15028	16557	7074
トヨタ	トラック	910	3538	13080	11261	12071	
	バス	132	538	4139	0	0	
	乗用車	100	539	268	41	19	
	合計	1142	4615	17487	11302	12720	
ディーゼル		-	1695	7066	5265	3846	
合計		1142	15802	39581	33124	23640	

出所：尾崎〔1957，上巻，pp.394-5〕

次にドイツ自動車産業の動きを見てみよう。ドイツは自動車を発明した国であるにも拘らず、その後長い間自動車の二流国と見なされていた。自動車産業が未発達である理由の1つとして、ドイツ政府は自動車の出現を歓迎せず、これを単なる奢侈品であり、鉄道の侵害的な競争者であると見なして警察規定に於ても厳しい態度をとった事が挙げられる。

³⁴ 我々は既に第1節でイギリスは1915年以来、McKenna 関税によって33 1/3%の自動車輸入関税を課したのを見た。表-1より明らかのように、ドイツの関税率を見ると1932年まではイギリスに比べ、かなり低目であることが判る。更にWeiss〔1988，p.100〕によれば1913年、食糧の関税率は27.4~29.3%、衣類について10.0-14.5%、一般機械4.3-14.2%であるが、自動車のそれは3.3%~8.2%である。1927年に自動車関税は上昇する(それぞれ、29.6%~35.6%、21~43%、3.7-15%、24.0~40%である)。しかし1931年には再び低下する(それぞれ78.5~89%、26.0~45.0%、3.7~15.0%、8.8~22.0%である)。即ち、1927年を除いて特に自動車産業を保護したとは思われない。

我々の日米欧経済摩擦という観点から見れば、ドイツの自動車産業を語るに際して、どうしてもVWの設計者Ferdinand Porsche(1875-1951)について語らねばならない。オーストリアに生れたPorscheは早くから自動車の設計者として頭角を表わし、その名は広く国内に知られていた。彼はその徴兵期間を、後に1914年にサラエボで暗殺された車好きのオーストリア皇太子、Franz Ferdinand 付きの運転手として過している。1905年にはAustro-Daimler社に入り、第1次大戦中にはオーストリア軍の為に軍用トラクターの設計を行った。彼の設計したエンジンは第1次大戦中に飛行機に使用され、敵国イギリスによ

³⁴ 檜崎〔1941，p.28〕参照。

って高く評価されるなど、Austro-Daimler 社は全くの軍需会社であった。1923 年に彼は Daimler Motoren AG へ移るが、これは 1926 年に Benz 社と合併して Daimler Benz となる。

しかし、当時ドイツに於て最大の自動車会社は Adam Opel AG であった。第一次大戦後のハイパーインフレーションも 1923 年後半にはなんとか治まり、1924 年にはドイツ賠償の軽減を考慮した Dawes 案が採択されてドイツも戦後の復興期に入る。Opel 社は同年、ドイツでは初めてアメリカ式の大量生産方式を採用した。Ford 社は 1924 年、トラクターの輸出よりドイツ進出を再開するが、1925 年 1 月ドイツ・フォード (Ford Motor Company AG) を設立し、knock down 方式による生産を開始する (戦前のドイツへはカナダ・フォードからの輸出が行なわれていた)。GM 社もベルリン近郊で knock down 方式により乗用車及びトラックの生産を開始している。先に我々は、19 世紀の後半以来、自動車産業の保護を行なって来なかったと述べたが、この政策にも変化が生じた。上述のように 1927 年 12 月にドイツ議会は関税率を上昇させた。これは完成車のみならず部品にも課せられているので knock down 方式で進出しているアメリカ企業に対する警鐘となる。GM 社の Opel 社買収 (1929 年) には GM 会長 Sloan の「現在ではないにしても、将来ドイツ自動車産業の発展を通じて、アメリカとの生産コストの差がせばまり、むしろ関税や輸入手数料が大きな意味を持つ時期が間もなく到来する³⁵」のではないかとの危惧が大きな理由となっている。

この当時のドイツに於る自動車生産の状況は表 - 3 で示されている。

[表 - 3] 第 2 次大戦以前におけるドイツの自動車生産と輸入・ノックダウンの割合

	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
ドイツ製乗用車	84,668	101,701	92,025	71,960	58,774	41,727	90,041
その内輸出	2,688	4,578	4,809	3,898	8,332	9,131	10,844
外国製 kd(A)	16,000*	27,781	22,575	17,102	6,978	2,026	2,000*
完成車の輸入(B)	11,383	18,274	14,513	12,567	3,343	2,569	2,600*
ドイツ全体の新車登録(C)	97,000*	118,761	91,000*	78,000*	56,039	41,118	82,048
(A+B)/C	28.4%	39.4%	40.8%	28%*	17%*	11%*	5.6%*

*は概数

出所：田中〔1989，p.108〕

このような状況で Adolf Hitler が登場し、F.Porsche と結びついて VW が生れるのである。Hitler にとっての自動車の持つ意味は正に武器としてのそれであった。彼はその著作〔1925-27，下巻，p.404〕で述べる。「次の戦争できっと圧倒的に勝敗を決定するものとして現われてくるであろう世界の一般的モータリゼーションに対して、われわれにはほとんど

³⁵ Sloan〔1967，邦訳，p.417〕参照。

どなにも対抗すべきものをもちえないと思われる。なぜなら、ドイツ自体がこのもっとも重要な方面で不面目にもはるかに立ち遅れている…」彼は 1933 年 1 月 30 日に政権を獲得すると直ちに自動車産業の育成を開始する。まず自動車税の免除、型式及び部分品種類の整理統合、国民自動車大展示会の開催が挙げられる。当時ドイツ・フォードの車は外国車扱いを受けて不利であった（1936 年まで）。1933 年の Opel のシェアは 37.7%、ドイツ・フォードのそれは 5.5%であるが、1934 年には Opel は 50%のシェア、ドイツ・フォードは 5%となっている。³⁶ 1934 年には道路交通規制が改定されてこれまでの自動車に対する差別待遇は除去され、むしろ他種交通機関に対する自動車の優先権を認める程であった。³⁷ また彼は大規模な公共投資により Autobahn をドイツ中に張りめぐらせた。勿論これは 1 つには軍用道路としての意味を持つと同時に 30 年代の大不況対策でもあった。この公共投資額については表 - 4 を参照されたい。

[表 - 4] 戦前ドイツの道路関連公共支出と自動車産業売上高

	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
アウトバーンへの支出		3.1	178.3	467.4	692.2	679.2	916.4
他の道路への支出	150.8	360.1	431.3	437.3	471.5	559.1	867.6
総計(A)	150.8	363.2	609.6	904.7	1,163.7	1,238.3	1,784.0
自動車産業売上高(B)	309.0	483.5	780.0	1,148.5	1,414.7	1,636.5	2,017.0
A/B	0.49	0.75	0.78	0.78	0.82	0.76	0.88

A, B 共に単位 100 万 RM

出所：道路関連公共支出は U.S.S.B.S.Germany〔1945, p.231〕, 自動車産業売上高は Overy〔1975, p.483〕より

1933 年初めには失業者数 600 万人（失業率 34%）と言われていたが 1935 年には失業問題は解決し、1936 年には熟練労働者不足が問題になったと指摘されている。³⁸ Overy〔1975〕はこの景気回復を自動車工業の発達や Autobahn への公共投資に重点を置いて説明している。³⁹ 1933 年 8 月、Hitler は自動車産業育成の目的を持った VW 製造を F.Porsche に依頼した。Hitler の条件は Autobahn での走行の安定した、小型かつ燃費の優れた（40 マイル/ガロン以上）国民の車（Volkswagen）であり、その値段は 1000RM（ライヒスマルク）

³⁶ Wilkins and Hill,〔1964, p.270, p.273〕参照。

³⁷ 榎崎〔1944, p.45, p.160〕参照。

³⁸ 1939 年、Autobahn 工事に関連する直接・間接の従業員は 220 万人であった。榎崎〔1944, pp.166-7〕参照。

³⁹ これに対する批判として戸原〔1979, p.161〕参照。

以内ともいうものである。当時 Ford 車はドイツでは 2640RM で販売されており、これだけで比較すれば安価な「国民車」であろう。しかし Hopfinger〔1971, p.87〕も指摘する様に、これは欺瞞的な言葉の使用というべきである。即ち、これと同タイプの「最も安価な Chevrolet (GM 車) を購入するのにアメリカの平均的労働者は 250 時間働けばすむのであるが、ドイツの平均的労働者は 1000RM の VW を購入するのに 800 時間働かなければならない」のである。⁴⁰ また「アメリカの平均的労働者は時給 1 時間で 6 1/2 ガロンのガソリンを購入できるのに、ドイツ人はわずか 1/2 ガロンしか購入できない」からである。

ハノーバーの近く、(1990 年 9 月現在) 東ドイツとの国境近くに Nazis は Wolfsburg という人工の町と工場を建設したのであるが、この 1000RM の車は試作車 30 台のみが生産されたのみで、結局 Nazis の時代には完成しなかった。Nazis の時代には VW の工場は軍需工場となった。F.Porsche は、このような安価な車はアメリカ型の大量生産によりのみ可能であると考え、2 度アメリカへ渡り、H. Ford I の協力を仰いでいる。実際、H. Ford I は反ユダヤ主義で知られるが、Nazis 支持者との噂が高く、1938 年に Nazis より勲章 (Grand Cross of the German Eagle) を授与されている。⁴¹ 1936 年アメリカ訪問の際、F.Porsche は Ford 工場などからドイツ系アメリカ人技術者を引き抜いているが、アメリカ側との軋轢はなかったようである。H.Ford I をはじめアメリカの自動車メーカー側は、小型の国民車構想の説明に対し全く脅威を感じなかった。H.Ford I は「もし他の誰かが私より、良質で安価な車を作ることができるとすれば、それは私にとっても好都合だ」と感想を述べ、絶対的な自信を示したと言われる。⁴²

Opel 社は小型の Opel 新車を 1450RM で販売するが Hitler は F.Porsche による VW の完成に固執した。しかし、この国産化運動は必ずしも日本のように外国メーカー追放を目論んでいたわけではないことに注意しておこう。確かにドイツの自動車メーカー側は外国メーカー追放を求めていたが、Hitler は後者が成長することを認め、むしろ「飼い馴らす」ことを選んだようである。⁴³ 即ち、極端な外貨不足のドイツにとって local content 率が 80%を越えるアメリカ系企業は、重要な輸出産業なのである。⁴⁴ 実際、アメリカ・フォードもドイツ・フォードの輸出促進に協力するなど、Hitler の目論みは成功したと言えよう。

⁴⁵ 1929 年以來の欧米における自動車生産台数の比較は表 - 5 で行なわれているが、Nazis

⁴⁰ 当時、平均的なドイツ人の貯蓄額は 400RM であった。Hopfinger〔1971, p.108〕参照。

⁴¹ 因みに、Lacey〔1986, 邦訳, 上, p.379〕は Hitler の「我が闘争」の中で名前を挙げられた唯一の不名誉なアメリカ人として H.Ford I を描いているが、邦訳には Ford の名は一度も現われない。これは邦訳が初版本の翻訳ではないことによるのであろう。

⁴² Hopfinger〔1971, p.106〕参照。

⁴³ Wilkins and Hill〔1964, p.281〕参照。

⁴⁴ ドイツの金・外貨保有の変化については塚本〔1964, p.145〕のグラフ参照。

⁴⁵ 他産業と比較して自動車産業が急速に輸出力を伸ばしているデータについては Overy〔1975, p.479〕参照。

政権時にフランスを抜いたドイツの生産の急成長が窺えるであろう。⁴⁶ ドイツ自動車産業の雇用労働者数も、1928年の8万人から1938年には20万人へと増加した。⁴⁷ 売上高の上昇も表-4より著しいものがある。ただし、ここで1932年は大不況の年であるから売上は通常より低いことに注意しておこう。Overy〔1975, p.483〕によれば、大不況前、ドイツ自動車産業売上高のピークは1928年の10.89億RMである。

[表-5] 主要各国の乗用車生産高(1939-56) 単位:1000台

年度	アメリカ	イギリス	フランス	イタリア	ドイツ
1929	4,587	182	211	54	117
1932	1,135	171	136	26	44
1937	3,916	390	177	61	264
1938	2,001	341	200	59	277
1945	70	287	2	2	n.a
1947	3,558	335	66	25	10
1949	5,119	412	188	65	104
1950	6,666	523	257	101	216
1951	5,337	476	320	119	267
1952	4,337	448	370	114	301
1953	6,117	595	371	143	369
1954	5,559	769	444	181	518
1955	7,920	898	560	231	706
1956	5,816	708	663	280	848

出所: Silberston〔1958, pp.4-5〕

III. 第2次世界大戦と戦後ドイツの復興

1930年代の大不況が経済摩擦を生み出し、その解決策として日本、ドイツなど「持たざる国」の採用した暴力的領土拡張主義によって世界は第2次大戦へと向ったというのが通説である(Malthusの人口論とDarwinの適者生存説を単純に結びつけたHitler〔1925-7〕は大不況に関りなく東方進出を企ていたのであるが)。この大戦争による人的被害は莫大なものであった。第1次大戦に従軍した者約6500万人、そのうち戦死者は850万人と推定されているが、第2次大戦についてはそれぞれ1億1000万人、2700万人と言われる。民間

⁴⁶ Silberston〔1958, pp.4-5〕又はOvery〔1975, p.469〕参照。

⁴⁷ ヴィシネフ〔1940, p.79〕参照。Overy〔1975, p.483〕によれば8万人('28)から14万人('38)へと増加している。

人死亡についても第1次大戦時のそれは約50万人に対し、第2次大戦時のそれはNazisにより虐殺されたユダヤ人600万人を含め2500万人と推定されている。⁴⁸ この第2次大戦中、世界中の自動車メーカーは重要な軍需産業として戦争にコミットして行った。アメリカのGMでは1942年2月より1945年9月まで一台の(民間)乗用車も生産されず、設備は総て戦車・航空機などの軍需品生産に向けられた。むしろ(T型Fordへの特化政策からの脱皮をH.Ford Iに進言してFord社を追われてGM社へ移籍した)GM社長W.S.Knudsen(1879-1948)はRoosevelt大統領に任命されて1942年より1945年まで陸軍中將となり、アメリカ陸軍省の軍需生産局長官としてアメリカ全産業の軍需生産計画を指揮したことに注意すべきであろう。1940年より1944年にかけてGM社の軍需契約高は138億ドルで全米第1位、Ford社のそれは50億ドルで第3位、Chrysler社は34億ドルで第8位であった。

⁴⁹ H.Ford Iはその反戦主義により軍需生産を嫌ったが息子Edsel Fordの義兄E.C.Kanzlerは(Ford社の経営に深く関わっていたが)Knudsenの下で総務部長として働いていたことに注意しておこう。⁵⁰ 因みに、アメリカ政府の全契約高はこの間約1500億ドルである。⁵¹ 大戦中、アフリカ戦線で闘ったドイツのRommel将軍はFord社軍用トラックの性能をドイツのそれより高く評価したと言われる。⁵²

第11節で見たように日本の自動車産業は政府保護の下に国産化が開始されたのが1936年であるから、第2次大戦中、トヨタ及び日産はその軍用トラック生産を拡大するのであるが、その性能に於て外国製より遥かに劣っていたと指摘されている。例えば中国大陸で闘った日本軍兵士は、その移動に際しFord社など外国製トラックに割り当てられると万歳を叫び、日本製のそれに割り当てられると水杯をかわして乗り込んだとの伝説を生んだ程である。この為、1939年に商工省、陸軍など政府機関と学界、自動車産業界の合同機関である「自動車技術委員会」が設立され技術の改良にあたったが、戦後の米軍の調査によれば満足すべき結果は得られていない。ただ1つ、ディーゼル車が戦争直後から性能・コストにおいて世界水準をゆくようになったのは政府主導による研究開発によるものとされる。⁵³ 軍需生産に関して言えば、日産に対する戦後の米軍調査によると、1943年より政府の命令で航空用エンジンを製造した。1944年に於ては、日産は日本の航空用エンジン全生産量の2%、1945年には6%のシェアであった。

ドイツの場合はどうであろうか。1939年に第2次大戦が始まると乗用車生産は75%の削減命令が出され、以後、生産の主流は軍用トラックとなり、その内3/8はFord, Opel など

⁴⁸ 反ユダヤ主義者H.Ford Iは2次大戦中、ユダヤ人収容所の虐待を報じるニュース映画を観て脳卒中を起こし、これがもとで1947年死亡したと言われる。Lacey〔1986, 邦訳, 上, p.380〕参照。

⁴⁹ Lacey〔1986, 邦訳, 下, p.97〕参照。

⁵⁰ 前掲書〔1986, 下, p.120〕参照。

⁵¹ Sloan〔1967, p.485〕参照。SloanはGMの契約高を123億ドルとしている。その内訳についてはSloan〔1967, p.489〕参照。

⁵² Wilkins and Hill〔1964, p.324〕参照。

⁵³ 中村〔1957, p.89〕参照。またこの時期に於る日本のトラック生産台数については米軍調査報告〔1946, 邦訳, p.303〕参照。

外国系企業が生産した。⁵⁴ GM の支配する Opel 社は 1940 年, Nazis 政府に工場その他全財産を接収されたが, ドイツ・フォードは生産を認められ, ドイツ敗戦時 (1945 年) も 2443 台のトラックを生産している。ただしアメリカ・フォードは, ドイツ・フォードの株式の 6% しか保有していなかった事に注意しておこう。ドイツ・フォードはアメリカ・フォードには秘密に V-2 ロケットのタービンの部分を作るなど Nazis に協力した事が疑われ, その経営陣は戦後パージ処分となった。⁵⁵

さて, VW はどうであろうか。上述のように戦争中 VW 社は戦後の Beetle (かぶと虫) 型乗用車を 1 台も生産していない。約 10 万台のトラックを生産し, その中 7 万台は軍用トラックであり, 1.5 万台は水陸両用 (軍用) 車であった。また, その他航空エンジン用パーツや手榴弾なども生産した。1939 年の段階で既に Daimler Benz もマンハイム, シュトゥットハルト, ハツゲナウでは戦車・装甲自動車及び特殊軍用自動車を, シュトゥットハルトでは航空機用エンジンを製造した。ミュンヘンの BMW も航空機用エンジンを生産するなど, 当時の自動車会社は全くの軍需会社と言うべきである。⁵⁶ このような軍需志向会社 (Daimler Benz, BMW, 及び Horch) のみが投資減税の保護措置を受けている。⁵⁷ VW 社の F.Porsche は Nazis 協力及び強制労働者の虐待を疑われて拘禁され, パージ処分となった。Hopfinger [1971, p.156] は F.Porsche に対する嫌疑は晴れたと述べているが, Streeck [1989, p.137] は最近の研究として, F.Porsche はこれまで考えられた以上にコミットしていると主張している。

そこで第 2 次大戦後の動きをみるのであるが, 本節では, アメリカが絶対的優位を占めた 1940 年代までに限って吟味しよう。

第 2 次大戦後の世界経済を支配する概念は戦争の大きな原因となった保護貿易に代って GATT (及び IMF) 体制ということが出来よう。GATT 体制の下, まず関税が急速に下落したことが自動車に関しても表 - 1 より読みとれよう。同様に様々な非関税障壁が問題となりその撤廃へ向けて動き出した。例えばイギリスは, 1947 年, 馬力税を廃止した。⁵⁸ まずアメリカの自動車産業より始めよう。1930 年代に GM がアメリカで (即ち世界で) 最大の自動車会社になって以来, そのシェアは 40 年代, 50 年代を通じて上昇して行くのは図 - 2 より明らかである。第 2 次大戦後の景気の予測についてのエコノミスト達の意見には, 悲観・楽観論が入り交じっていた。この中から W.Leontief の楽観的予想の勝利は, 世界に産業連関分析の重要性を認識させ, 戦後の景気予想の主要な武器となって行くが, A.Sloan も楽観説に組していた。戦争終了と同時に戦時生産態勢を平時生産のそれへ切り替えるべく, 1944 年には 5 億ドルの新規設備投資を敢行している。これは 1944 年当時の GM の工場

⁵⁴ The Effects of Strategic Bombing on the German War Economy [1945, p172, p175] 参照。また 43 年より 45 年の間の数値については同書 [p.173] 参照。

⁵⁵ Wilkins and Hill [pp.345-6] 参照。

⁵⁶ ヴィシネフ [p.102] 参照。

⁵⁷ Overy [p.475] 参照。

⁵⁸ Wilkins and Hill [p.382] 参照。

設備の1.75倍に相当した。ストライキの影響で1945年の生産高は27.5万台であったが、1946年には117万台となり、1949年(276万台)には、1941年に樹立された戦前のピーク生産高(226万台)を凌駕した。

他方、Ford社であるが、H.Ford Iはその1人息子でデザイン面での能力に優れていたと言われるEdsel Ford(1893-1943)が1943年に死亡した後も、彼自ら実質的な支配者であったが、1945年9月、彼は孫のHenry Ford II(1917-1987)にその実権を譲ることに同意した。この意味で第2次大戦後というのがFord社の再建過程と言えよう。即ち、上に引用したA.Sloanの言葉にもあるように、Ford社は(あるいはH.Ford Iは)自動車市場の動向を読みきれずに停滞を続け、GM社の後塵を拝することになっていたからである。28才の若きH.Ford IIは1946年7月、GM社より50歳代のE.R.Breechを引き抜き、彼をFord社の実質的なリーダーとして、GMの採用した経営方針を導入することからFord社の近代化を始めた。同じ1946年、R.S.McNamara(1916-)をはじめとする、後に「神童グループ」(Whiz Kids)と譚名されたアメリカ空軍の統計管理局(Office of Statistical Control)の10人(当時20代や30代)がFord社へ迎えられ、後にFord社の地位挽回の基礎を作ることとなった。Ford社の戦前に於る乗用車・トラック生産量のピークは1923年(192万台)であるが、戦後にその水準を越えるのは、ようやく1954年(199万台)である。第2次大戦中、ほとんど生産設備のダメージを受けなかったアメリカが、戦後、名実共に世界のリーダーとなり*pax Americana*を確立して行くプロセスについて数多くの研究が成されている。これに対し、同じ敗戦国という状況から、しかも同じ「奇蹟の復興」を遂げた日本とドイツでありながら、まずドイツが復興し、次いで日本の順序となった事実についての研究は決して多くはないように思われる。その中で、NHK取材班〔1988〕は発展のズレの原因として、1.日本の方がドイツより徹底的な爆撃の被害を受けたこと、2.1948年、ドイツの通貨改革は成功し、日本のそれは失敗したこと、3.ドイツは市場経済による自由貿易主義を採り、日本は統制経済による保護貿易主義を採ったこと、これらの要因が重なったと主張している。第1の要因を吟味してみよう。確かに、例えばヴィシネフ〔1941, p.105〕は、ドイツでは「防空をより完全にするために新軍需工場は大中心地を有せず、広大な敷地に散在し建物間の間隔は大にして地下防空壕等を設備」していたと述べている。また、戦争末期にドイツの敗戦を必至とみた軍需相A.Speer(1905-1981)は、戦後再建に備えて、軍事施設、輸送・通信、公共用設備を破壊せよとのHitlerの命令を無視したのは有名な事実である。⁵⁹

にも拘わらずNHK取材班の日独の被害の推定には疑問が残る。ドイツについては米軍による「アメリカ戦略空軍ドイツ爆撃報告書」によりドイツ工業生産設備の破壊率20%以下と見なしている。他方、日本については「太平洋戦争によるわが国の被害総合報告書」により、日本の鉱工業生産高は戦前のわずか10分の1まで落ちたという推定を採用して、日本の方が爆撃の被害は大であったと主張する〔1946, p.22〕。しかし客観性を保持する為

⁵⁹ Irving〔1977, 邦訳, 第III巻, p.394, pp.436-7, p.442, p.477〕参照。

は、日本についても米軍の調査報告書〔邦訳、1946年〕を採用する方が望ましい。⁶⁰

さて、13.7万平方マイルのドイツへは135万tの爆弾が投下され、14.3万平方マイルの日本へは16万tの爆弾が投下された（ただし日本へは2発の原爆が投下されている〔1946, p.71〕。報告書によれば、日本の都市人口の33%は住宅を失い〔1946, p.83〕、兵器（自動車も含む）の生産能力の被害は3-30%、平均して17%〔1946, p.109〕、綿布生産能力については18%の破壊と推定されている〔1946, p.118〕。確かに生産量の下落はこれより遥かに大きい、これは原料不足、及び（労働意欲の低下も含めた）欠勤によるとされる。ただし、船舶の被害は極めて大きく、商船隊は1942年には660万tであったが、1945年には150万tまで低下した〔1946, p.85〕。しかしながら、元来日本はその商品輸送に関しては外国の船舶に依存する所が大であり、例えば1938年「日本に寄港した総船舶は上8万隻、6223万tの中、日本の国旗を掲げたもの僅かに1.1万隻、3669万tであった〔1946, p.22〕。

このように見てくると、日本の敗戦時の生産能力の破壊率がドイツと比べて特に大きいとは言えないように思われる。むしろこれまでに述べて来たように、ドイツは1930年代より始った道路への公共投資を中心とし、関税の上昇などを通じた保護貿易で、第2次大戦前には既に経済大国への条件はそろっていたと言えよう。このような実体経済の強さを既に保持していたドイツに於る1948年の通貨改革は実体経済の復興を強力に援護したのである。またその故にこそ、自由貿易主義が発展の為の方策であった。一方、米軍の調査によれば日本の造船や航空機産業以外は、とりたてて見るべき発展を遂げていない。このような日本は第2次大戦後、依然として幼稚産業が主体であり、保護貿易は必然的な進路であった。

このような敗戦直後からのドイツ自動車産業の復興を見ておこう。ドイツの鉄道、及び自動車交通体系は共にアメリカ軍の爆撃により、かなりの打撃を受けている。ところが戦後の復興過程に於て、鉄道と自動車は対称的な取扱を受けた。一方で鉄道は自動車と異なり、戦争被害や終戦に伴う被害を補償する為に、多額の負担金を課された。しかも、鉄道運賃や手数料を変更するに際して法外な制限を伴った上に、周知の収穫逦増型公共事業における価格付けの制約を受けて収入の減少が続いた。この結果、修復に必要な投資の実現にも困難が生じたのである。他方、既に述べた日本の関東大震災の経験に類似する有利な状況が自動車交通体系に幸いした。西ドイツは戦後の経済運営にあたって、Ludwig Erhardの自由経済主義が非常に有名であるが、現実には1951年まで実施された自動車など可動資産取得上の税法上の優遇措置も、工業・商業・及び農業が自家用の運送手段を所有するのに拍車をかけた。⁶¹ このように西ドイツ政府は第2次大戦直後から自動車交通を重視した政策、即ち、自動車産業保護政策をとったと言えよう。これは自動車産業が果たした「奇

⁶⁰ これらの日・独に関する米軍の調査報告書は、その執筆陣の中に Paul Nitze（現在、アメリカの対ソ核交渉担当）、J.K.Galbfaith, E.F.Denison, N.Kaldor, P.Baran など、後に著名になる名も見える、極めて包括的分析を試みた大著となっている。

⁶¹ ミュンヘン経済研究所〔1953, pp.205-7〕参照。

蹟の復興」への大きな貢献の1つの重要な要素である。

以上の需要側の要因から供給側の要因へ向かう。既に述べたように、ドイツ自動車産業は大戦前に完全に自立していた。その大戦中の爆撃の被害も Daimler Benz は 40%であったが、その他の主要メーカー8工場の損害は最高 17%であり、最低はわずか 2%にすぎない。⁶²もっとも Hopfinger [1971, p.144] は VW 工場の被害率を 65%としている。戦後 VW の Wolfsburg 工場はイギリス軍の管理下にあり、イギリス軍の車の修理を行なう事からスタートした。ところがイギリス軍はその車両不足が深刻で、VW 車で補充しようとした結果、1945年8月以来4ヶ月で713台のVW車が製造されている。もしこれが米軍の管理下であれば、VWの復興はずっと遅れていたであろう。というのは Mercedes Benz や Opel は米軍の管理下にあったが、米軍は占領期間中1台のドイツ車も使用していないからである。1946年には9878台、1947年には8973台のVW車が製造され、総てイギリス軍へ納入された。1947年までイギリス軍の管理下にあった VW 社は、1948年1月に Heinz Nordhoff (1899-1968) が VW 社の社長となり西ドイツ企業(ただし国営)として出発する。Nordhoff は元々BMWのカー・デザイナーとして出発し、1929年より敗戦まで Opel 社に所属していた。1942年より Nazis に接收された Opel 社の重役であった事を理由に、彼は戦後しばらくパージ処分を受けている。アメリカの GM に於る経営教育の経験を持つ Nordhoff の合理的経営方針の下で VW 社は 1948 年以来驚異的な発展を遂げる事となる。1949年には生産量 46594 台、その中 7170 台は輸出され、西ドイツ奇蹟の復興のシンボルとなったのである。⁶³

最後に VW 社の会社保有形態、及び債務問題に注意しておこう。まず、VW 社は国有会社であった。また、上述のように「1000RM の安価な車」というキャッチフレーズであったが、一般大衆の賃金・貯蓄と比べると極めて高級車であった。そこで Nazis 政府は国民に積立をさせ、その貯蓄でもって車を購入させる方式をとった。現実には 336,668 人が 2.8 億 RM の貯蓄をしていたにも拘らず、1台のVW車も商業生産されなかった。これは戦後 VW 社の負債として残った。しかも Nazis 政府は倒れ、ライヒスマルク (RM) からドイツ・マルク (DM) への転換問題も絡み、この所有・債務問題は複雑を極めたのである。VW 社は 1960 年、株式会社 (20%は連邦政府保有、20%はサクソン州保有、60%は一般大衆保有) となり、1964 年に債務問題も法廷で決着がついた。しかし実は、この複雑な所有・債務問題こそが終戦直後、Ford 社が VW 社を買収しようとして結局は断念せざるを得なかった 1 つの大きな理由であった。⁶⁴

Opel 社については、ソ連がその財産を賠償として引き渡すことを要求するなど問題が生じたが、結局は 1948 年 11 月、GM 社が経営管理を再開した。1949 年度、その乗用車及びトラックの売上台数は 4 万台に達した。⁶⁵

⁶² 出水 [1978, p.17] 参照。

⁶³ Hopfinger [1971, pp.114-52] 参照。1950 年は 90558 台の生産、内 29048 台の輸出。

⁶⁴ Wilkins and Hill [1964, p.368] 参照。

⁶⁵ Sloan [1967, pp.425-32] 参照。

IV. 日本の戦後復旧

まず次の事実から出発しよう。これが日・独交通政策の違いを生み出すこととなる。それは、第2次大戦中、米軍の爆撃は日本の鉄道を主要目的とは考えておらず、1945年8月15日が組織的爆撃の第1回目の実施予定日であったという事実である。⁶⁶ 敗戦の当日、日本の鉄道はなんとかその運行を維持していた。この事実は日本の交通体系に於る自動車の支配を遅らせることとなる。即ち、日本国内に自動車国産推進派に対立する有力なグループが存在したのである。

軍需産業であった日本の自動車産業は、軍隊の死滅と共にほとんど壊滅状態であった。しかし、1948年、大戦後顕在化した米ソ対立を考慮したアメリカ政府は日本の自立を望み、自動車産業は賠償責任から完全に免れる事が明らかとなった。これを受けて同年10月、商工省を中心として自動車生産5カ年計画が立てられ、国産自動車推進派が誕生した。⁶⁷ また、1947年、復興金融公庫が設立された時、自動車工業への融資がその第1号であった。

ところが、そもそも日本の交通体系の維持・管理に責任を持つ運輸省は、鉄道を主体とした復興策を持っていた。その証拠に1950年12月25日、山崎運輸相はGHQへ(旧)国鉄の新線建設の認可を求めているのである。⁶⁸ 実際、日本の鉄道営業キロ数は第2次大戦後も増加を続け、ピークを迎えるのは1960年代である。⁶⁹ 1955年以降の社会資本への粗投資額と、道路・鉄道に関する投資額、及びトヨタの売上げについては表-6を参照されたい。道路整備に対する公共投資が鉄道に対するそれを上回るのは、ようやく1958年である。

[表-6] 社会資本への投資額とトヨタ売上高(単位10億円)およびその比率

年度	社会資本への粗投資総額	(対道路,A)	(対鉄道)	トヨタの売上高,B	A/B
1955	148.7	23.0	52.5	20.7	1.11
1956	158.1	26.4	58.7	44.1	0.60
1957	230.6	45.9	98.7	54.4	0.84
1958	292.3	133.6	87.3	57.9	2.31
1959	398.6	164.0	107.6	83.9	1.95

⁶⁶ 米軍調査報告書〔1950,邦訳,p.92〕参照。

⁶⁷ 次の事実も指摘しておくべきであろう。米軍報告書は日本の自動車産業の能力評価については厳しいが、飛行機産業については好意的である。戦後、後者から前者へ技術者が移って行き前者の発展に寄与したと考えられる。例えば、後にアメリカ・日産の社長となる間島博はそのような一人である。Rae〔1982,p.152〕参照。

⁶⁸ 日本経済新聞(89年12月9日)。

⁶⁹ 経済学大辞典〔第2巻,p.456〕参照。

1960	501.0	197.6	116.4	123.8	1.60
1961	741.3	311.8	192.5	146.6	2.13
1962	850.9	420.6	203.5	158.6	3.28
1963	1122.8	488.0	291.4	201.7	2.42
1964	1248.4	580.3	259.3	234.8	2.47
1965	1457.6	704.7	331.2	260.1	2.71
1966	1645.0	876.2	350.0	341.0	2.86
1967	1858.6	1001.1	378.0	469.9	2.13
1968	1965.5	1081.0	396.3	617.4	1.75
1969	2217.4	1254.1	399.8	784.4	1.60
1970	2565.1	1275.3	401.5	923.0	1.38
1971	3010.4	1688.1	428.8	1083.3	1.56
1972	3714.7	2055.1	559.3	1234.7	1.66
1973	4747.5	2439.5	787.8	1355.0	1.80
1974	4831.3	2464.6	790.1	1655.2	1.48
1975	4758.7	2507.6	759.0	1995.7	1.26
1976	5522.9	2730.2	837.1	2288.0	1.19
1977	6572.3	3399.7	1031.2	2617.4	1.30
1978	8320.0	4048.7	1120.4	2802.4	1.44
1979	9967.0	4386.8	1313.1	3310.1	1.33
1980	9896.1	4756.2	1258.9	3506.4	1.36
1981	9850.5	4789.4	1137.5	3849.5	1.24
1982	9883.2	4982.5	1110.7	4892.6	1.02

出所：小宮他〔1984，p.108〕及び伊丹他〔1988,p.25〕より

さて、上述の運輸大臣の要求に対し GHQ の民間運輸局長 H.T.Miller 大佐は 1951 年 1 月 30 日付の返書で、鉄道よりはむしろ自動車を主体とした交通体系を勧告している。ここで、アメリカ自動車資本の日本進出意向がこのような GHQ の態度にどれ程反映されているかを吟味するのは興味深いテーマである。確かに、アメリカに於る本格的な道路研究の開始時は早く、1921 年の連邦補助法で道路局へ道路の調査研究の為の補助費を得ている事実からも分るように、1920 年代と見てよい。⁷⁰ Miller 大佐の勧告はこのような純学問的立場からのものと考えの方が自然であろう。しかし既に第 III 節で見たように、アメリカ自動車産業のアメリカ政府へのコミットは第 2 次大戦中から著しいものがあるのもまた事実であ

⁷⁰ アメリカ道路史〔1981，邦訳，pp176-7〕参照。

る。Eisenhower 大統領時代、GM 社長（1941-51）G.E. Wilson は国務長官に任命され、上述の Ford 社長 McNamara は Kennedy 政権の国防長官であった。ただし、このテーマに関しては否定的資料もあることに注意しておこう。それは、アメリカ進駐軍は戦後、かつての Ford 横浜工場に居住していたが、日本進出を試みる Ford 社にこの工場をなかなか明け渡さなかったという事実である。Wilkins & Hills〔1964, p.375〕はこの事実を日本の国産自動車製造及び輸出による復興をアメリカ政府が認めていた証拠としている。恐らく 2 つの対立するグループが存在したと考えるべきであろう。アメリカ自動車資本の意向は別にしても、日本の運輸省や野党は、通産省の国産化論に対抗して外国車輸入による自動車交通体系を主張した。⁷¹ この対立する 2 つのグループの妥協策として、例えば、日産とイギリス・Austin 社の技術提携による乗用車の輸入組立が行われた（1953 年より生産開始。1952 年、日野とフランス・Renault 社の間でも同様の契約が結ばれた。⁷²）Prestowitz〔1988, p.200, p.285〕は、この当時の通産省（1949 年に商工省は通産省となる）の政策を、「産業政策」の典型と見なすであろう。即ち、後に半導体製品などに見られるように、まずライセンス生産で技術を「盗んで」、おいて技術を改善し、その市場を日本のものとしてしまう「策略」である。

しかしたとえこのことが正しいとしても、日本の自動車産業の復興（むしろ確立）は、このような供給側の条件だけでなく需要側の条件をも必要とする。ほとんど潰滅状態であった日本の自動車産業が息を吹き返すのは 1950 年から 1953 年まで続いた朝鮮戦争であり、例えばトヨタは朝鮮戦争の 1 年間に資本金の倍近くあった赤字を埋めてなお莫大な黒字を計上したと言われる。朝鮮戦争後も、鎌田〔1979, p.81〕によれば、トヨタは 1958 年に武器運搬車・兵員輸送車合わせて 4621 台、1959 年には 13,559 台を米軍へ供給している。このように、確かに「外車」との提携により国産乗用車の生産・改良にも乗り出した日本の自動車産業であったが、その需要側の性質上、主流はトラック・バスの生産であった。⁷³ 1956 年の乗用車販売価格が表 - 7 に示されているが、1000cc クラス乗用車として VW の価格競争力の高さと日本の低さは明らかであろう。

[表 - 7] 世界の自動車国内販売価格（1956 年）乗用車

国	銘柄	小売価格	気筒容積
ドイツ	フォルクスワーゲン（エクスポートモデル）	\$1,094	1,192cc
	フォルクスワーゲン（スタンダード）	903	1,192
	オペル（オリンピア）	1,500	1,400
フランス	シトロエン 425C	1,015	425

⁷¹ 中村〔1957, pp.121-2〕参照。

⁷² 上掲書, p.113 参照。

⁷³ 乗用車とトラック・バスの比較については中村〔1957, p.166, p.130〕を参照されたい。

	ルノー 4cv Aff	1,105	748
イタリー	フィアット 1100A	1,313	1,089
イギリス	オースチン A50 サルーン	2,160	1,489
	ヒルマン・スペシャル	2,095	1,390
	シンガー・スタンダード	1,870	948
日本	ダットサン 112 型	1,905	860
	トヨペット RSD	3,200	1,453
	トヨペット RDS	2,430	1,453
	トヨペット RR	2,265	1,453
	日野ルノー	1,875	748

出所：中村〔1957, p.163〕

このように国際競争力を持たない日本車に対し、政府は関税その他保護策を自動車に与えている。表 - 1 より 1950 年代、日本の乗用車に対する名目関税率は世界的にも極めて高かったのであるが、タイヤ・鉄鋼・ガラスなどの関連産業をも含めて計算された有効保護率を 1962 年度について計算すると、アメリカ(5.1%)、イギリス(41.4%)、共同市場(36.8%)、日本(75.7%)である。⁷⁴ 日本の「マイカー元年」は 1966 年と言われる。この年、日産サニー、トヨタカローラなど、これ以後の日本自動車産業の主力商品となる小型乗用車が相継いで発売開始されたのである。この裏にはやはり需要側の要因をまず指摘しておかねばならない。それは 1960 年、池田内閣によって打ち出された「所得倍増計画」であり、これ以後 10 年間で 1 人あたりの国民所得を 2 倍にするという大胆な計画であった。それまで、TV、電気洗濯機、電気冷蔵庫が「三種の神器」として豊かさの象徴であったのが、カー、カラーTV、クーラーが「3C」としてもはやされるようになった。この所得増加は乗用車に対する需要を確保したのである。

これまでに見てきたように、各国で乗用車がその国の重要産業になる過程では、道路の整備が不可欠である。表 - 6 で鉄道との比較で道路への投資額を見たが、1958 年に道路関連投資が急増していた。1958 年は、第 2 次道路整備 5 ヵ年計画の初年度なのである。トヨタの売上高との比率で見ても、それ以降 1960 年代にかけて道路投資額が極めて高いことが分る。⁷⁵

次に、1963 年以降の日本の自動車（輸送機械）に於る有効保護率は 61.5%（1963 年）、31.0%（1968 年）、9.2%（1973 年）、7.1%（1975 年）、2.8%（1978 年）と減少しているが、⁷⁶

⁷⁴ Balassa〔1965, p.580〕参照。

⁷⁵ ドイツの場合、自動車産業全体の売上げで比較した。日本の場合その売上げは、例えば 1960 年、874.9（0.23）、1965 年、1967.2（0.36）、1970 年、5382.9（0.24）、1975 年、10320.3（0.24）、1980 年、20703.8（0.23）である。ただし単位は 10 億円、カッコ内は（道路投資/売上げ）比率である。伊丹他〔1988, p.7〕参照。ドイツの公共道路投資がいかに巨大であったかが分る。

⁷⁶ 小官、他〔1984, p.138〕参照。

1970年代に急減している。日本は1970年代に完全に「離陸」を遂げたと言えよう。実際、1930年代より日本への進出を要求してきたアメリカ自動車資本に対し、日本が自動車の資本自由化を認めたのは1971年であった。これ以後、三菱とChrysler、いすゞとGM、マツダとFordの提携というBig 3との結びつきが始まることとなる。

V. 日欧の対米輸出と貿易摩擦 1960年代

第III節で既に見たように、ドイツのVWは1949年より輸出を開始した。Nordhoffの目標は対米輸出であったが、最初はどうしてもNazisとのつながりは消費者の反感を買ったと言われる。VWの対米輸出は、1952年980台、1953年1214台であるが、1954年には8900台と急伸する。この年、現地法人としてアメリカVW社が設立され、販売促進が活発になった。1955年より1964年までのVWの対米輸出台数と、アメリカの全輸出台数に占めるシェアを表-8で見ることができる。この期間中、常に第1位の対米輸出国である。表-5より明らかなように、1956年、ドイツはイギリスを抜いて世界第2位の乗用車製造国となっている。

VW車はアメリカの分類では小型車である。(表-7の気筒容積を参照されたい。)アメリカでも第2次大戦前よりCrosleyが1939年に発売され、戦後も後にAmerican Motor社となるNash社がRamblerを発売している。しかし1950年代の前半までアメリカでは小型車市場は極めて小さかった。例えば1955年にはアメリカでは約900万台の自動車製造台数の中、約800万台が乗用車であったが、小型車市場を支配したRamblerはたかだか8万台の製造(販売)台数であった。VWなどの輸入車を含めても、1950年代前半の小型車市場は全乗用車市場の2%を越えることはなかった。その理由の1番大きなものは戦後の好景気である。第2次大戦前、乗用車市場で支配的地位についたGM社の経営戦略はモデル・チェンジによるスタイル重視策であり、安価な石油の故もあって大型車(気筒容積3000cc以上)ブームが続いたのである。ところが、1957年後半よりアメリカは戦後初の景気後退を迎えることになり、ここで小型車の人気が高まる。Ramblerは1959年には40万台の販売を記録している。表-8より明らかなように、VW社は、1959年までアメリカの全輸入車に占めるシェアは低下しているが対米輸出台数は着実に伸びている。

[表-8] VWの対米輸出台数とアメリカの輸入車に占めるシェア

年度	輸出台数	シェア(%)	年度	輸出台数	シェア(%)
1955	28,907	49.4	1960	159,995	32.1
1956	50,011	50.9	1961	177,308	46.8
1957	64,242	31.1	1962	192,570	56.8
1958	78,588	20.8	1963	240,143	62.3

1959	120,442	19.6	1964	307,173	63.4
------	---------	------	------	---------	------

出所：Rae〔1982〕

まずVWの人気の秘密を分析しておこう。車の性能が優秀であり、アフターサービスが確実であることは当然である。その他VW社の販売戦略の優秀さが指摘されている。⁷⁷ 第III節でも見たように、VW車の廉価性が1つの長所であるが、VW社はアメリカでの販売を必ずしも豊かではない知識階級に重点を置いて推進した。この点、口コミを通じてドイツ系アメリカ人の影響力がかなり効果を持ったと指摘されている。

この当時、VW社はドイツ本国でも大きなシェアを占めていた。1954年には本国で202,174台の生産高は38%のシェアである。Opelは28%、ドイツ・フォードは8%のシェアである。ここで国内生産及び輸出というVW社の活動についての西ドイツ政府の補助問題 - ある種の産業政策 - を考えてみよう。上述のようにVW社は1961年まで国有会社であったWilkins & Hill〔1964, p.391〕によれば、1950年アメリカ・フォード社は「VW社と最低価格車種では競争すべきではないと決定した」と述べ、その理由として、VW社は国有会社であるが故に「租税、減価償却、負債の償却、及び経常赤字でさえ、国家予算で優遇され得る」という点を挙げている。当時このような優遇措置が実際とられたかについて確証はないが、輸出補助については為替レートの切り下げが指摘されている。即ち、1948年に行われた通貨改革で1ドル=3.3DMのレートが占領当局によって決定されたが、1950年に1ドル=4.2DMに切り下げられ、これは1961年まで続いた。この切り下げは、西ドイツの競争相手に言わせるとマルク安と見られ、明らかな輸出補助策であり、10年間に於る輸出急増の大きな原因であったということになる。⁷⁸ 1957年からの不況で小型車ブームが到来し、1958年にはアメリカの全乗用車販売の5%のシェアを小型車が占める状態に達するBig 3は小型車が5%のシェアを越えれば自ら小型車生産に乗り出すと主張していたが実際その約束を果たすことになる。1959年、GM社はCorvaire, Ford社はFalcon, Chrysler社はValiantというふうに、compact carの発売を開始したのである。⁷⁹ この時、1つの面白い現象が生じている。上述のように、1957年から59年にかけてVW社のアメリカ輸入車市場でのシェアは減少している。(絶対量は増加しているけれども。)この間、他のヨーロッパ車、RenaultやFiatは絶対量と同時にシェアをも伸ばしている。この理由として、VWの生産がアメリカの消費者の需要に追いつかず、VW車を獲得できなかった人々は他のヨーロッパ車の購入に走ったと指摘されている。⁸⁰ 故に、1959年のBig 3によるコンパクト・カー導入のあおりを受けて、1960年度、他のヨーロッパの小型車はすべて絶対量とシェアを低下させているのに対し、VWは絶対量も、シェアも上昇させているのである。

⁷⁷ 奥村〔1964, p.107〕参照。またDeLorean Wright〔1986, 邦訳, p.284〕参照。

⁷⁸ 出水〔1981, p.144〕参照。

⁷⁹ FalconはFord社長McNamaraが生み出した傑作であるとIacoccaは言う。Iacocca〔1990, 邦訳, pp.79-80〕参照。

⁸⁰ May〔1989, p.219〕参照。

即ち、コンパクト・カーはVW社以外の小型車に打撃を与えたのみであり、それ以降、アメリカのコンパクト・カーをも凌駕し、VWはアメリカ小型車市場での支配的地位を築くことになる。この1つの原因は「欠陥車 Corvair」問題である。売り出し当時は異常な程の人気を博した Corvair であったが、しばらくすると事故が相継ぎ、幾多の訴訟問題が発生した Ralf Nadarはその著作でコルベア車は欠陥車であると決めつけた。実際J.Z.DeLorean〔1986,邦訳p116〕によれば、発売前から技術陣の中から走行上の問題点が指摘されていた上、W.Knudsenの息子で当時GM社Chevrolet事業部のゼネラル・マネージャーであった Semon Knudsen(1912-)は、「手直しコスト15ドルで走行を安走させることができる」と手直しを要求したが、Sloan以来のコスト重視の経営陣はこの要求を拒否し、大惨事が起きたのである。1965年型より遅まきながらこの手直しを施したが、「欠陥車コルベア」評価は定着してしまった。1969年にCorvair車生産中止が決定される。⁸¹ 第1節でも述べたように、戦前からBig 3は小型車市場への参入をためらっていた。Sloan〔1967,p.561〕はGM社は1947年より小型車開発を考慮していたと述べているのであるが。⁸² DeLorean〔1986,p.110〕によれば、このためらいの理由のうちで最大のものは、「小型車の利潤マージンは大型車のそれと比べて小さい」ということである。Iacocca〔1984,邦訳p.140〕はluxury car(高級車)1台を売れば「10台のFalconを売るのと同じ収益があがる」と述べている。Corvairと異なりFalconはFord社の社長McNamaraの自信作であり人気は持続した。ただし期待された程の利潤は上らなかった。小型車は利潤マージンが低かったからである。Ford社は1964年より副社長Iacocca(1924-)の下でコンパクト・カーMustangを発売し大ヒットをとばした。

それまで圧倒的な経済力を誇ったアメリカもMarshallプランなどを通じて相対的に地盤沈下を被る。その後、朝鮮戦争と海外出費が重んだところへ積極的な海外投資も加わり、ドル流出に悩んだ。アメリカはKennedy政権の下、いくつかの政策を採用している。国内産業の建て直しの為、例えば特別加速償却制度を認めている。また、大幅な黒字の続く西ドイツには国際的な圧力が加わり、西ドイツもインフレ対策の意味も込めて1961年、1ドル=4.20DMから1ドル=4.00DMへとマルクの切上げが実施された。にも拘らず、表-8より明らかのようにVWの販売に大きな影響を与えていない。1960年代より70年代にかけて、上述のアメリカの相対的地盤沈下より各国とのアメリカの貿易摩擦が生じたが、自動車についてヨーロッパとの間で発生した。1962年、Kennedy政権時、EEC諸国は共同農業計画(Common Agricultural Plan)を採用したが、これによりアメリカからドイツへの「にわとり」の輸出が急減したのである。GATTを通じた交渉が行詰り、アメリカ政府は1963年12月より、ドイツから輸入される1000ドル以上のトラックに対する25%の報復関税を課し

⁸¹ この欠陥車問題は1966年のNational Traffic and Motor Vehicle Safety Actの成立につながった。この法律は小型車にとっては不利になっていたと言われる。Rae〔1982,p.108〕参照。

⁸² Sloan〔1967〕を読んで興味深いのは、「小型車」という言葉は出てくるがVWの名が一度も出てこない事である。

た。これは Chicken War と言われ、VW のトラック Combi をねらい打ちしたものと見なされている。⁸³ 日本も最優特惠国扱いを受けているので、この関税は日本にも適用されたのであるが、実際には、これ以降、トラックに関して日本が VW に代って対米輸出のリーダーとなる。⁸⁴

そこで次に日本の対米進出を概観してみよう。日本は 1958 年、Los Angeles で開かれた輸入車ショーにトヨタと日産車が展示されたのが対米進出の出発点であり、ドイツに約 10 年遅れている。因みにトヨタのアメリカ販売会社設立は 1957 年 10 月、日産は 1960 年 9 月である。第 II 節で述べたように、日本の自動車産業は軍需会社よりスタートしたのであるから、戦後もその主力輸出商品はトラックであった。

実際アメリカへは乗用車・トラック共、同時に輸出されるが、その初期、乗用車については惨憺たる結果に終わっている。⁸⁵ しかし 1960 年代も中ばになると日本の乗用車もアメリカと対抗できるような車種が製造できるようになった。価格面でも、1964 年度、例えば DATSUN 410 セダンは 1696 ドル、Rambler (American) は 1793 ドル、Fiat1100D セダンは 1600 ドルである。1965 年に日産がアメリカ輸入車トップテンに初めて登場する。1965 年より 1970 年までの VW、日産、トヨタの輸出実績、及びシェアを表 - 9 で示している。

[表 - 9] VW、日産、及びトヨタの対米輸出実績

年度	企業	輸出台数	順位	シェア(%)
1965	VW	383,987	1	67.4
	日産	13,201	6	2.3
1966	VW	420,018	1	63.8
	日産	21,726	4	3.3
	トヨタ	15,814	8	2.4
1967	VW	409,263	1	57.0
	トヨタ	35,913	3	5.0
	日産	33,275	4	4.6
1968	VW	563,522	1	57.2
	トヨタ	68,779	3	7.0
	日産	40,219	4	4.1
1969	VW	537,933	1	50.7

⁸³ Rae [1982, p.104] 参照。1990 年現在、この関税は現存する。日本車との関連では、日本経済新聞(1989 年 2 月 18 日) 参照。

⁸⁴ Rae [1982, p.304] の表より明らかかなように、日本の輸出シェアは 1965 年より急増している。ここには日本にとって何らかの抜け穴があったのではないかと思われる。実際、日本がこの報復関税に対してアメリカ本土での組立を開始するのは 73 年である。

⁸⁵ その欠点としてスタイルの陳腐さとハイウェイでのエンジン性能が極端に劣っていたことが挙げられている。Rae [1982, p.66] 参照。

	トヨタ	117,384	2	11.1
	日産	58,569	4	5.5
1970	VW	569,182	1	46.2
	トヨタ	184,898	2	15.0
	日産	100,541	3	8.2

出所： Rae [1982]

日本企業はほぼ VW の販売方式を採用していて、特に独自の路線はないと言われる。1969年に VW は販売額が減少したが、これはアメリカ進出以来初めての出来事であった。(表-9は販売台数であって販売額ではないが、1969年に VW の販売台数は減少している。)この1つの大きな理由はマルクの切り上げである。ドイツはその黒字基調がなかなか改らず、マルク切り上げ圧力が高かったのであるが、その圧力に届して1969年、1ドル=3.66DMへと切り上げられた。(この表には示していないが Opel も1970年に対米輸出台数は減少している。)他方、日本の為替相場は1949年より1971年まで1ドル=360円に固定され、これは円安相場として日本の輸出促進に大いに貢献した。「円安」を含む様々な理由 - 例えば後に吟味する「日本的経営」はこの頃からその成果をあげはじめている - により、日本車のアメリカ輸入市場に占めるシェアは上昇し、VW は低下した。屢々指摘される VW 衰退の理由は T 型 Ford との共通性である。Ford 社は1908年より1927年まで、基本的には T 型 Ford に特化して大量生産によるコスト削減で1500万台という歴史的販売高を残した。しかし結局は人々に飽きられて GM にその首位の座を譲り、生産中止となった。VW も Beetle 型に特化し - 技術的には多くの改良が加えられたが - 大量生産によるコスト削減を通じた廉価性が人気を呼んだのであるが、結局は T 型 Ford の運命をたどることになる。

VI. オイルショックと自動車摩擦 - 1970年代

1960年代の Kennedy 政権以来、アメリカはベトナム戦争に深入する。米軍で開発された統計的手法を Ford 社に持込んだ McNamara は国防長官として、かつての手法をベトナム戦争に利用しようと考えたのであるが、その企ては全くの失敗に終る。Kennedy, Johnson 政権とベトナム介入は拡大し、Nixon 大統領時に漸くベトナムから撤退する。58022人の人的被害だけでなく、対内的、対外的にアメリカは政治的、経済的損失を被った。

1970年代に入り Nixon 政権はアメリカの面子を捨ててアメリカの保全を計ろうとする。1971年8月15日、Nixon 大統領は60年代を通じて続いたドル流出によって激減した金保有を維持すべく、アメリカの金本位制離脱宣言を行うという歴史的措置をとる一方で、自動車に関しては7%の消費税が廃止され、輸入車売上高に累進付加税を適用する政策でアメリカ自動車産業の保護を明確にした。GM は1970年に Vega を、Ford 社は Pint を新発売す

るなど小型車市場（ただし sub-compact カーであり compact カーよりも一層小型である）への参入を再開していたが、Nixon 大統領の政策はこれを側面から援助するものであった。更に 1971 年の末にはスミソニアン会議に於るドルの切り下げで 1 ドル=308 円、1 ドル=3.22DM となり、1973 年には変動相場制へと移行した。1971 年より 1980 年までの主要通貨の変動は図 - 3 で示しているが、英ポンドを除いてドル安基調である。にも拘わらず、アメリカへの小型車の参入は上昇を続けた。例えば 1970 年に於る 1971 年型 Pint の標準価格は 1919 ドル、Vega は 2091 ドル、VW の標準モデルは 1780 ドル、VW スーパーモデルは 1899 ドルであったから、租税面やドル安を考慮すれば、価格競争力に於てそれ程劣ることはないと思われていたのである。

ところが、まず Vega を生産しているオハイオ州 Rosetown 工場で大量生産システムに反旗を翻すストライキが発生し（Rosetown Syndrom）、Vega の人気を落した。ついでキャブレターの欠陥で発火事故が生じたので GM 社は 13 万台に及ぶ Vega を回収せざるを得なくなり、結局は 1977 年に生産打ち切りとなった。⁸⁶ Ford 社の Pint も前述の GM Corvair と同じように人身事故を起して人気の急落を被ることになる。即ち、後部より衝突された Pint が火災を発生する事故が重なり、訴訟事件は百の単位を数えたのである（1978 年、インディアナ州の公判で Ford 社は殺人未遂で告訴されたが、結局は無罪となった）。最終的に 1978 年 6 月には 150 万台にのぼる Pint を Ford 社は回収する羽目に陥った。⁸⁷

Pint については、「死亡事故やけがによる訴訟を通じた賠償金額の方が、燃料タンクの位置を設計変更する費用よりも低いことを知って」いかなる対策も講じなかったと非難された。⁸⁸ このように政府の保護措置や為替面での有利さも、輸入車と競争すべき小型車の性能という、最も重要な側面で劣っていたことが輸入小型車増加の原因である。

屢々、小型車への需要シフトはオイル・ショックと共に始まったとする意見が強いが、趨勢としては、1965 年より開始されたとするのが正しいと言われる。⁸⁹ ただ、特に著しい変化を生じたのはやはりオイル・ショック後であろう。ここで、1973 年、第 4 次中東紛争から生じた第 1 次オイル・ショックと、1979 年、OPEC 諸国内での内紛（イラン・イラク戦争）によって生じた第 2 次オイル・ショックでは、自動車摩擦も異った様相をとっているので区別して吟味しよう。

1973 年の第 1 次オイル・ショックにより原油価格は 2.591 ドル/バレルから一挙に 11.651 ドル/バレルへと急上昇し、世界中の消費者は燃費効率に優れた小型車へと需要を決定的にシフトさせたと言われる。ここで注意すべきは、原油価格の上昇が即、ガソリン価格の上昇につながるわけではないという事実である。第 1 次オイル・ショックで真に省エネに成功

⁸⁶ DeLorean Wright [1986, 第 10 章] 及び鎌田 [1983, p.223] 参照。

⁸⁷ Iacocca [1990, pp.259-60] 参照。

⁸⁸ Trends [1987 年 4 月号, p.62] 参照。

⁸⁹ DeLorean Wright [1986, pp.297-8] 参照。Rae [1982, p.163] によればその年は 1968 年である。

したのは日本のみであった。⁹⁰ 日本は原油価格をむしろ高めに誘導することで石油消費の削減を実現したのである。欧米諸国はこのオイル・ショックを一過性のものと考え、できるだけ石油価格の上昇を抑えようとした。従って、勿論、各れの国に於ても stagflation は発生したのであるが、日米を比較すると日本の打撃の方が強烈であった。このことについては図 - 4 を参照されたい。第 1 次オイル・ショック期、日本企業のほとんどは赤字決算に陥ったが、トヨタは例外的に黒字であり、この時以来、在庫ゼロ思考の「かんぱん方式」をはじめとするトヨタ・システムが注目を集めはじめた。⁹¹

しかし少なくとも 1973 年より 74 年にかけてアメリカ自動車産業が不況に陥ったのは事実である。73 年と比べ車の販売量は 23% 下落した。⁹² 自動車産業のレイ・オフは 25.8 万人に達した上、アメリカへの輸入車の全米市場でのシェアは 1973 年に 15.7%、74 年に 20.3% へと上昇し、75 年 4 月には（瞬間的に）32% となった。第 1 次オイル・ショック時、GM 以外のアメリカ自動車メーカーは赤字に陥った。GM 社も 75 年度の黒字はたかだか 5000 万ドル（1 株あたり 20 セント）にすぎないが黒字は黒字である。⁹³

図 - 3 より明らかなように 1973 年から 75 年前半にかけてマルク高、円安基調である。このような状況で UAW (United Auto Workers) は欧州車を対象にダンピング提訴を行った。この訴えに対し、1976 年には ITC (国際貿易委員会) は「ダンピングはクロ」との仮決定を行っている。もし財務省もクロの裁定をすれば、最終的にダンピング分だけの関税が課せられるのであるが、財務省は調査切処分とした。その真の理由は 1. 国内インフレを抑える為（たとえダンピングであっても低価格車は望ましい）、2. 経済的及び政治的危機の時代にヨーロッパの中でも特に西ドイツとの友好関係は重要、3. VW 社が 75 年に上述のマルク高を理由に対米直接進出を発表した、という 3 つの理由によるものとされる。⁹⁴

現実には 1975 年後半から再び中型車ブームとなる。というのは、前述の米政府の価格規制措置でガソリン価格は物価との関連ではかなり安定していたからである。VW 社は、上述の如くマルク高に耐えかねて、78 年よりアメリカで直接生産を始めるが、現実には 74 年に会社存亡の危機を迎えている。VW は 1971 年に、それまでの Beetle 型からの脱皮を計って新型車導入を決定した。しかしこの新型車販売が軌道に乗る前にオイル・ショックにぶつかってしまったのである。74 年度、VW 社の総売り上げの 1/3 を占めるアメリカ市場の売上げ（60 年代には約 50% であった）が 30% もの落込みを示し、VW 本社の売上げは 13% の減少となった。これは VW 社が第 2 次大戦後操業を開始して以来、初めての出来事である。この結果、109,600 人の労働者の中、80% 近くがレイ・オフの状態となってしまった。⁹⁵ この

⁹⁰ Sampson (1975, 邦訳, 下, p.280) 参照。

⁹¹ 門田 (1989, p.18) 参照。

⁹² Time (1975 年, 1 月 20 日号, p.43) 参照。

⁹³ DeLorean Wright (1986, 邦訳, p.263) 参照。

⁹⁴ 松下 (1983, pp.74-5) 参照。

⁹⁵ Time (1975 年 1 月 20 日号, p.44) 参照。

間に日本車は 1975 年以來、全米輸入車の過半数を占めることとなる。⁹⁶

次に 1979 年のイラン・イラク戦争より始まる第 2 次オイル・ショックを吟味しよう。図 - 3 より明らかなように、1977 年の初めから円高局面に入り、日本の対米自動車輸出も乗用車に関して 138.7 万台（'77 年）から 135.6 万台（78 年）と減少した。この事実を受けて The Economist は 1978 年の秋（1978 年 9 月 23 日号、pp.88-9）に小型車ブームの終焉を予言した。ところが 1979 年の第 2 次オイル・ショックで小型車ブームは一層拡大することとなる。二度に渡る原油価格の上昇で欧米諸国はオイル・ショックを一過性のものではないと判断して、積極的な省エネ対策に乗り出した。日本と同様、ガソリン価格を高め誘導することにより、石油消費を減らし代替資源の確保に向うのである。図 - 4 より明らかなように、第 2 次オイル・ショックの日本への影響は、第 1 次のそれと比べて軽いが、アメリカは逆になっている。図 - 5 より明らかなようにドイツに対する影響はアメリカと同様である。自動車のガソリン消費の動きを見ても、第一次オイル・ショック時はほぼ横這いであり、第 2 次オイル・ショック時には明確に減少している。⁹⁷

アメリカは第 1 次の時よりも一層厳しい stagflation に直面し、輸入車に対する圧力を強めてくるのである。1980 年のピーク時（7 月）に自動車産業のレイ・オフは 31 万人まで増加する。しかも 1920 年の危機以来、30 年代の大不況、及び第 1 次オイル・ショックを黒字経営で乗り切ってきた GM 社が、1980 年度、60 年ぶりに 7.6 億ドルの赤字を計上してしまう。ただし、その 90%は海外部門の赤字であった。⁹⁸ Ford 社の赤字は 15.4 億ドルに達した。他方、この時トヨタは 143 億円、日産は 85 億円の黒字であった。

1980 年、UAW と Ford 社が ITC に対し、1974 年通商法 201 条（エスケープ条項）に基づいて輸入制限救済措置を発動するよう申立を行った。同条項によれば、アメリカの産業が外国からの輸入により「著しい被害」を受ければ、自由貿易のルールを一時的に棚上げして緊急的（一時的）措置として輸入制限を行うというものである。しかし、ITC は、3 対 2 というきわどい判定ではあるが、アメリカ自動車産業の不況は、日本をはじめ外国からの輸入増が主因ではないとして輸入制限を認可しなかった。その理由は極めて説得的である。つまり「全輸入量は 200 万台（'78 年）から 240 ないし 270 万台へと増加するであろう。ところが、アメリカでの全販売量は 930 万台から 600 万台へと減少するであろう。つまり輸入車が一台も増加しなくてもアメリカ自動車産業は不況に陥った」というものである。⁹⁹

そこで UAW やアメリカ企業は議会へと輸入制限の要求を向けることとなる。1979 年には日本の自動車産業は対米輸出額において他種産業と比べて断然トップである。¹⁰⁰ 当時、

⁹⁶ 図 - 3 より明らかなように、73 年の後半より 76 年の終わりまで円安局面にあることに注意されたい。日本車のシェアについては Rae〔1982, p.164〕参照。

⁹⁷ Altshuler et al.〔1984, p.4, Figure 1, 3〕参照。

⁹⁸ 日本経済新聞（1983 年 7 月 21 日）参照。

⁹⁹ Rae〔1982, p.190〕参照。第 1 次と第 2 次のオイルショックが日米自動車産業に与えた影響の比較については日本経済新聞（1984 年 10 月 19 日）参照。

¹⁰⁰ その急増ぶりについては小宮、他〔1984, p.151〕参照。

アメリカ自動車産業の直接被雇用者は 87.3 万人，自動車販売・サービスなど関連産業は約 300 万人であった。¹⁰¹ 日本の自動車産業も直接被雇用者は 67.1 万人，関連部門は 496 万人を抱える一大産業であり，それぞれの国の大産業どうしの闘いとして日米貿易摩擦のメイン・テーマとなったのである。¹⁰² 当時，Time（1980 年 9 月 8 日号，p.43）は主なサブ・コンパクト・カーの性能・価格一覧表（表 - 10）を掲載したが，それを見ると確かに日産車は燃費で第 1 位となっはいるものの，ハイウエーでの性能は断然トップというわけではない。やはり性能に加え，価格面での強さがその人気の秘密であろう。

[表 - 10] 主なサブ・コンパクト・カーの性能・価格表

車種	燃費 ¹⁾		価格 (\$)	収容人員	予定販売台数
	(市街地)	(ハイウエー)			
DODGE ARIES (Chrysler)	25	41	6,192	5	240,000
CHEVROLET CITATION (GM)	22	35	6,148	5	435,000
PLYMOUTH HORIZON (Chrysler)	28	43	6,018	5	150,000
FORD ESCORT	30*	44*	6,000*	4	340,000
TOYOTA COROLLA	28	36	4,550*	4	260,000
DATSUN B210	32	44	4,273	4	225,000
VW RABBIT	27	41	6,000*	4	200,000

* は推定値， 1) マイル/ガロン

出所： Time（1980 年 9 月 8 日号，p.43）

Beetle 型に代る VW 社の Rabbit の高価格は図 - 3 に於るマルク高を反映している事に注意されたい。日本は 1977 年の初めより第 2 次オイル・ショック直前まで急激な円高状態となるが，「石油に弱い日本」の故に円安局面へ入る。他方，ドイツは引き続いてマルク高状態であり，VW 社はマルク高に対抗する意味でアメリカでの直接生産を 1975 年以来計画していたのであった。実際，1978 年より現地生産を開始するのであるが，これは失敗に終り，1988 年には現地生産中止に追い込まれた。因みにドイツは Daimler Benz や BMW など海外に工場（knock down ではなく現地生産）を持っていないがその理由として田中〔1989，p.205〕は次のように分析している。「第 1 次大戦中，アメリカではドイツ企業が持っていたアメリカ特許が没収・強制開放され（1917 年 10 月 6 日），直接投資したアメリカ工場場

¹⁰¹ Auto Situation〔1980〕参照。

¹⁰² 日本の自動車産業〔1982〕参照。

が没収・払い下げされて秘密のノウハウが漏れてしまったという"悲劇"があり、さらに第2次大戦後も特許の強制公開が実施されて、ほとんどの重要技術が世界に公開されてしまっ
て、大きな損害を被った」ことを1つの要因と考えている。UAW, Ford, GMは議会に対し
輸入制限を訴える一方で、VW社に対して行ったと同様、日本へも対米進出を要求した。自
由貿易主義を自認するReagan大統領の要求で、日本は1981年5月、対米自動車輸出の自
主規制を行う事を決定し、輸出枠を168万台とした。これは1990年まで継続して行われ現
在の輸出枠は230万台である。¹⁰³ 対米進出についても、例えば日産は1980年4月、対米
進出(テネシー州)を発表するが、危険の少ない-モデル・チェンジが少なくすむ-トラ
ックより進出を開始した。実際には、この方策は、アメリカのChicken War 関税が強化さ
れて、(部品輸出・現地組立という) knock down 方式にも適用されるようになる見込みで
あることへの対策でもあった。¹⁰⁴

VII. 1980年代より90年代へ

1980年代を概観する上でキーワードとなるのはReaganomicsである。「政治的・経済的に
強いアメリカ」をスローガンに大統領となったReaganは、軍事面を重視する多額の財政投
資を行ったが、自らの選挙公約である「減税」に縛られて、アメリカは大幅な財政赤字と
なった。この強力な有効需要増加は一方で景気拡大というプラスの側面を持つと同時に他
方で貿易赤字の主因となる。本来なら変動相場制の自動調節作用を通じて、この貿易赤字
自体がドル安をもたらし、貿易赤字は解消するはずであった。しかし、70年代のオイル
ショックを経験したFRBはインフレを恐れて通貨発行を抑制し、これは史上稀にみるアメ
リカの高金利状態を引き起した。従って日本を含む諸外国のアメリカへの証券投資はドル
需要を生み、ドル安どころかドル高をもたらしてしまうことになる。このドル高によっ
て1980年より87年までアメリカの貿易赤字は急激な増加を見せ、「双子の赤字」という現象
が生じた。この当時の円相場、マルク相場は図-6に示されている。

このように1980年代の前半、「円安」(ドル高)の恩恵を受けて日本の対米輸出は好調で
自主規制枠も168万台から漸次、増加した。しかるに、世界中からアメリカの財政赤字を
通じた貿易赤字の放置-ただし、これによりアメリカのみならず世界中が好景気という恩
恵を受けたのであるが-に対する非難が高まり、アメリカ政府も対外協調路線へ移行した。
Gramm Rudman 均衡財政法が1986年に成立し、これらの世界的協調時代を読んだ為替市場
は、ドル安(円高、マルク高)基調へと変わって行くことになる(図-6参照)。80年代後半
の円高時代に、アメリカでの日本車ブームは衰えず、自動車摩擦は一層その厳しさを増し
たのである。確かに1980年に相継いでアメリカ現地生産計画を発表した日本企業は、「円

¹⁰³ 「輸出の自主規制」の経済学については岸本・吹春〔1987, pp.140-6〕参照。

¹⁰⁴ Rae〔1982, p.193〕参照。

高」のあおりを受けて 1989 年には 130 万台の現地生産となり、239 万台の対米輸出自主規制枠を消化できなかったのではあるが。¹⁰⁵

80 年代の自動車産業の動向をもう少し詳しく見ておこう。アメリカに於る自動車販売台数の動きは図 - 7 で示されているように、第 2 次オイル・ショック後 82 年より 85 年まで上昇している。その後 86 年より現在まで横這い（又は下降）局面に入っている。この間、シェアについては表 - 11 より明らかなように、GM が減少し Ford や日本車の伸びが目立つ。¹⁰⁶

[表 - 11] 米国乗用車市場のメーカー別シェア推移(%)

	1981 年	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
GM	44.5	44.1	44.1	44.2	41.7	39.6	34.6	34.2
フォード	16.2	16.9	17.1	19.0	18.7	18.0	19.6	20.7
クライスラ -	8.6	8.7	9.2	9.5	10.3	10.2	9.4	10.0
日本車 ¹⁾	21.8	22.6	21.4	19.6	21.8	23.3	26.0	25.4

1: 日本車は輸出 + 現地生産

出所：日本経済新聞（1990 年 1 月 19 日）

GM のシェアが 10 ポイント近くも低下した理由として、「消費者に訴える魅力のある車がない」と屢々指摘される。DeLorean〔1986, p.362〕は 70 年代の終りに、これを Sloan 流の財務重視の弊害と見ている。¹⁰⁷ ただし、このことは決して GM 社が営業不振であることを意味するものではない。GM 社は 1988 年、89 年と連続して Fortune 紙による世界の大企業（製造業）番付でトップの座を確保している。Reagan 政権の「強いアメリカ」へ向けての企業優遇策と自動車産業の関連は興味深いトピックであるが本論稿では深入りしない。¹⁰⁸ Ford 社は、88 年度、第 4 位であったのが 89 年度、第 2 位へ躍進している。ただし GM、Ford 共に売上げは世界全体のものであることに注意されたい。GM 社についてはヨーロッパ GM の好調が原動力であると言われる。1980-82 年まで Opel の支配人であり、最近 GM 社の会長に就任した R.Stempel は、Opel 在任当時、サブ・コンパクト・カー Opel Kadett の改良を命じて成功したのが、現在のヨーロッパ GM 隆盛の原因である。¹⁰⁹ また 89 年度に於ける GM の収益 42 億ドルの内、ヨーロッパ GM は 26 億ドルをもたらした。¹¹⁰

¹⁰⁵ 日本経済新聞（1989 年 9 月 9 日）参照。

¹⁰⁶ 1989 年度（1989 年 4 月～90 年 3 月）の見込みでは日本の現地生産が増加し、30%のシェアに達すると言われる。日本経済新聞（1990 年 1 月 25 日）参照。

¹⁰⁷ 1990 年に GM 会長となった Robert Stempel（1934-）は 34 年ぶりの技術畑出身の会長である。

¹⁰⁸ 1961 年の Kennedy 政権以来 Reagan 政権 I 期まで認められたきた投資減税・加速償却により GM の実効税率は 37%であるが、トヨタの場合 52～54%であった（日本経済新聞〔1984 年 6 月 21 日〕参照）。特に Reagan 政権の投資優遇は著しい。ただし II 期にはこれらの措置は廃止された。もっとも、法人税の累進性（最高 46%）は改められ、一律 33%となっている。

¹⁰⁹ Time（1990 年 2 月 19 日号, pp.38-40）参照。

¹¹⁰ Time（1990 年 4 月 16 日号, p.35）参照。

外国勢として、トヨタは88年の第8位から89年には第6位へと躍進したが、VWは第15位から17位へと地位が低下し、Fiat(イタリア)が逆に17位から15位へ躍進し、ヨーロッパ最大の自動車メーカーとなった。¹¹¹ 一方でVW社は78年より現地生産を開始し、80年には20万台のピークを迎えるが、以下じり貧となり88年には生産中止に追込まれているのに対し、他方、日本企業の方は現地生産が拡大基調にあるのは何故であろうか。この理由として、日本企業が「かんぱん方式」「QC運動方式」を通じた「日本的経営」に固執して生産性を向上させ得たのに対し、VWは経営政策をあまりに「アメリカナイズ」させた(つまり労働組合の圧力に屈しやすい)からであると指摘されている。¹¹²

「日本的経営」は日本で発明されたものではない。トヨタでは「提案制度」は1951年に初めて導入され、1961年よりQC推進本部が本格的に品質管理を開始したが、これらは、社長豊田英二が経験した朝鮮戦争前後のアメリカ留学中のFord社工場研究によるものと思われる。¹¹³ またjust in timeの発想 - 必要なものを、必要な時に、必要なだけ作る - による「かんぱん方式」は1962年以降、トヨタの全工場で適用され、¹¹⁴ 日産でもAction Plate Methodとして適用されているが、¹¹⁵ Iacocca〔1990, p.298〕によれば1920年代のFord社、River Rouge工場に於る同種の実験から発想を得ている。

門田〔1989, p.50〕によれば、トヨタは1950年代よりFord式の少数種大量生産ではなく、多種少量生産を志向してきたのであるが、彼も認めるように、「トヨタ・システム」とは多能工に依存した方式であり、「米欧の企業では一工場内で職務分割が過度に徹底しており、賃金形態も職能給であり、またさまざまな職能別組合が存在している」ので、米欧の企業が「トヨタ生産方式を採用したいと考える際、この労使関係の違いが大きな障害の一つとなることは明らかである。」¹¹⁶ 実際、UAWはアメリカに於る日系自動車工場へ進出を計ろうとしている。これまでにアメリカへ進出した7工場のうち、UAWが組織化に成功したのは3工場であるが、いずれも合弁又はアメリカ資本系列であり、89年7月26日に純日系の日産スマーナ工場(テネシー州)で投票が行われたが30%しか獲得できず敗退した。¹¹⁷ ただし、アメリカやドイツのメーカーも日本的経営を導入する方向で労働組合との調整を済ませた工場もあることに注意しておこう。¹¹⁸

さて、80年代前半においてVWをはじめとする西ヨーロッパはどうだったのだろうか。

[表 - 12] ヨーロッパ主要自動車会社の業績¹⁾

¹¹¹ 日本経済新聞(1989年7月12日)参照。

¹¹² Streeck〔1989, p.148〕参照。

¹¹³ 門田〔1989, p.241, p.280〕及び鎌田〔1983, p.261〕参照。

¹¹⁴ 門田〔1989, p.88〕参照。

¹¹⁵ 上掲書〔p.131〕参照。

¹¹⁶ 上掲書〔pp.44-45〕参照。Iacocca〔1990, p.500〕もこの意見に同調している。

¹¹⁷ 日本経済新聞(1989年7月15日, 29日)参照。

¹¹⁸ Streeck〔1989, p.133〕参照。

企業名	国名	1981年	1982年	1983年	1984年
VW	ドイツ	402	65	109	n.a
ルノー	フランス	-	-0.2	-206	-1,435
プジョー	フランス	-384	-593	-342	-39
フィアット ²⁾	イタリア	-	296	393	n.a.
欧州フォード	アメリカ	-	451	281	147
欧州GM	アメリカ	-	6	-228	-291
D.ベンツ ³⁾	ドイツ	1,732	1,743	1,665	n.a.
BMW	ドイツ	175	232	357	n.a.
SAAB	スウェーデン	-	-	104	106
ボルボ	スウェーデン	281	388	493	n.a.

1: 税引き前利益、各年の IMF 平均レートでドル換算表示

2: 営業利益, 3: 税引き後利益

出所: 出水〔1986, p.57〕

表 - 12 より明らかなように、VW など量産小型車中心の企業の業績は芳しくなく、D Benz、BMW、など高級車を中心とする企業の業績は優れている。この原因となったのがアメリカの Reaganomics による世界的好景気と Yuppie (Young Urban Professionals) の登場である。アメリカでの高級車販売台数は 1980 年の 48.3 万台から、1985 年には 113 万台へと急成長を遂げた。シェアとしてみると小型車のそれは減少している。1987 年の Black Monday (株暴落) で発生した資産の低下は高級車市場に大きな悪影響を与えたが、それでも 1988 年度は 96.2 万台の販売実績を残している。そのうち、Big 3 の実績は 67 万台であり、残りのうち、Daimler Benz 8.4 万台、BMW 7.3 万台、Volvo 9.8 万台を占めている。¹¹⁹ ドイツの 1980 年度の全輸出額に占める自動車産業のシェアは 12% であったが、1985 年には 15% へと上昇した。¹²⁰ VW も高級車 Audi により危機をなんとか切り抜けたと言われる (Audi 社 [85 年度雇用者数 36,393 人] は 1964 年に VW 社 [85 年度雇用者数 123,598 人] によって企業買収が行われたが 100% 保有ではない。) VW 社の大衆小型車 Polo は、高いドイツの労働賃金では採算がとれなくなり、1986 年よりスペインの SEAT を企業買収して、そこでの生産を余儀なくされている。¹²¹ 1980 年代のヨーロッパに於ける量産小型車市場の窮状については *Time* [1985, 11 月 4 日号, pp.32-39] を参照されたい。

1980 年代後半は上述のように円高 (ドル安、マルク高) 状態であるにも拘らず、日本の対米進出の勢いは止らなかった。そこでアメリカ側は日本に対しダンピングの疑惑を持ち、

¹¹⁹ 日本経済新聞 (1989 年 10 月 10 日) 参照。

¹²⁰ Streeck [1989, p.149] 参照。

¹²¹ 上掲論文 [p.144] 参照。

1988年2月に日本製全地形用車両(ATV)のダンピング訴訟が行われた。その提訴理由は「87年にドルが円に対して25%も低下したにも拘らず、日本製ATV価格は2.5%しか上昇していない。」というものであった。¹²² これに対し、アメリカ自動車輸入業者協会は、「85年に日本メーカーは乗用車対米輸出で1台あたり平均2000ドルの利益をあげており、87年のそれは平均1000ドルである。また、過当競争の日本市場では87年度には1台あたり、平均100-125ドルに過ぎず、日本車がアメリカへダンピング輸出されている事実はない」との調査結果を発表して反論した。¹²³

実際、この円高期、日本企業はコスト削減に向けて社内であらゆる努力を重ねたと主張されている。部品を供給する下請会社へも厳しい要求がなされ、例えばマツダは、「85年秋からの円高の中で、取引先部品メーカーに対し通算で50%近い購買単価の切り下げを要求してきた」と言われた。¹²⁴ 日本の自動車メーカーとアメリカのそれとの経営様式の違いは前者に外注が多いことである。また日本とドイツの違いは、ドイツではBoschをはじめ、多くの中小部品メーカーが強力なことである。田中〔p.101〕によれば、高級車「Porsche」の経営不振が表面化して久しいにも拘らず経営陣が何ら抜本的な対策を打ち出せずにいるのも、部品製造企業に合理化(値引きと部品の共通化)を要求する力も強制力もないからである。中小企業に有利な経済環境が甘えをも生んでいるといえる。」ここで1986年2月に韓国の現代自動車が三菱と提携して小型車Pony Excelをアメリカで発売し爆発的な売れ行きを示した時、将来は小型車については韓国など発展途上国が主流を占め、日本は中型、高級車市場へ重点を移して行くと言われたことを吟味しておこう。Pony Excelはその廉価性が売りものであった。当時、日本車は6000ドル台で販売されていたのに対し、Pony Excelは1台5300ドルであった。この影響で本田は「シビック」の対米輸出を中止したと言われる。¹²⁵ しかしPony Excelは87年7月にピークを迎えた後、その輸出は下降局面を迎え、品質・サービス面での問題点が指摘されている。¹²⁶ ただ、日本のメーカーが高級車市場へ参入開始したのは事実であり、89年よりトヨタはLexus(4000cc 3.5万ドル)、日産はInfinity(4500cc 3.8万ドル)という高級車をアメリカで販売し始めた。89年11月、Ford社がイギリスの高級車メーカーJaguarの買収に成功したが、Ford社の意図は日本のメーカーが高級車市場へ参入したことへの対抗策であると言われる。¹²⁷ イギリス政府は買収防止制度(黄金株)を持っていたにも拘らず、N.Ridley 貿易・産業相が黄金株の権利行使を放棄すると宣言したのはイギリスからの対米直接投資(企業買収)がアメリカで不評であることを考慮したものであろう。¹²⁸ SONYによるColumbia映画会社の買収や、

¹²² 日本経済新聞(1988年3月30日)参照。

¹²³ 日本経済新聞(1988年4月5日)参照。

¹²⁴ 日本経済新聞(1989年4月7日)参照。

¹²⁵ 日本経済新聞(1987年9月26日)参照。

¹²⁶ 日本経済新聞(1988年12月12日)参照。

¹²⁷ 日本経済新聞(1989年10月25日、11月3日)参照。

¹²⁸ 日本経済新聞(1989年11月4日)参照。

三菱地所による Rockfeller グループの株式 51%取得などをはじめ 85 年以降のドル安局面において日本の対米直接投資が、アメリカに警戒感を抱かせている。85 年にはアメリカの企業 111 社が外国企業に買収・合併された（22 億ドル）が、88 年には約 400 社（600 億ドル）に上っている。このうち、実は日本の対米直接投資よりイギリスのそれの方が多いのである。Jaguar 買収劇は米・欧経済摩擦の一側面を持っている。

さて最後に 1990 年代の展望を行おう。その為にはどうしてもヨーロッパを中心に吟味せざるを得ない。即ち、1992 年の EC 統合問題、及び 1989 年の暮れから始まった東欧・ソ連の社会変動が自動車産業にも大きな影響を与えられるからである。

EC 統合に向けての日本側の動きより見てみよう。対米輸出の自主規制が始まった 1981 年、EC 諸国は日本の輸出が EC へと向うのではないかと恐れた。実際、日本の自動車メーカーは、1986 年以来、対欧輸出の自主規制を行っている。88 年度は 121.8 万台の輸出枠であった。しかし既に 1970 年のイタリアによる年間 3300 台の輸入枠設定を初めとして、75 年にはイギリスが市場シェアの 11%という輸入枠を設けた。続いて 78 年にはフランスが市場シェアの 3%という輸入枠を決走するなど、強力になってくる日本車に対する参入規制は増加する傾向を示している。上述の国に加え、スペインとポルトガルが規制を行っているのが現状である。

EC の統合が、統一して域外の諸国に対しては保護貿易をとるとの予想から、出来るだけ早く見込みのありそうな国への参入を果たしておこうとして、日本企業の参入ラッシュが続いている。現在、既に進出を決定しているが未だ稼働していないケースを含めて、スペインへは日産（70%、80 年）と鈴木（17%、84 年）が、ポルトガルへはトヨタ（27%、86 年）と三菱（49.75%、82 年）、イギリスへはトヨタ（100%）、本田（80%、81 年）いすゞ（40%、87 年）及び日産（100%、86 年）が進出している。¹²⁹129）このような日本の現地生産による市場参入に対し、EC 側は 80%という local content 率の条件を課すことに決めているが、これは同じ EC に属するイギリスとフランスの間に生じた貿易摩擦に端を発している。イギリスの Thatcher 首相は日本の企業をイギリスからの輸出企業として誘致する企てを持っていると言われる。ところが、実際、88 年秋に英国日産がその乗用車を英国製として EC 諸国へ輸出を計画した時、イタリアとフランスは local content 率が 60%に過ぎないとクレームをつけ、70%以下であれば日本製と見なすべきだとして英仏間に摩擦が生じた。¹³⁰130）その後の EC 内での交渉を通じて 80%以上の local content 率の時 EC 製と認めるとの妥協に達した。このように対 EC 進出は活発で、日本の 88 年の対米直接投資は 217 億ドル、対欧直接投資は 91 億ドルであったのが、89 年には前者が 260 億ドルに対し、後者は 150 億ドルに達すると推定されている。¹³¹131）

¹²⁹ カッコ内の%は株保有のパーセンテージであり、年度は生産開始年度を示す。日本経済新聞（1989 年 2 月 26 日、7 月 14 日）参照。

¹³⁰ 日本経済新聞（1989 年 1 月 13 日）参照。

¹³¹ 日本経済新聞（1990 年 2 月 14 日）参照。

アメリカの対欧直接投資は 80 年代を通じて自動車産業に限っても巨額であった。例えば GM 社は 80 年代、年平均 7,5 億ドルの直接投資を行ってきたし、Ford 社は次の 5 年間に 100 億ドルの投資を計画していると言われる。¹³² Ford 社の Jaguar 買収費用は 25 億ドルであった。¹³³ これまで吟味してきたように、Big 3 は第 2 次大戦前よりドイツ・イギリスへの参入を果し、現在も継続している。Big 3 の対 EC 対策は万全との観がある。最後にソ連・東欧との関連を吟味しよう。1989 年末より始った共産圏の共産党一党独裁の放棄、資本主義体制への移行は、西側資本主義社会にも大きな影響を与えずにはおかない。自動車産業についても同様である。とりわけ、軍需生産の偏重で抑圧された消費財の極端な不足に悩む東側諸国は耐久消費財としての乗用車に対する需要は(少なくとも潜在的に)大きいと言うべきであろう。¹³⁴ また VW 社はその小型車 Polo の生産がドイツ国内での高賃金では採算がとれないのでスペインへ進出した事は既に述べたが、低賃金の東側労働者の存在も大きいものがある。既に VW は 1990 年 1 月、Trabant を製造する東独の自動車コンビナート (VEB - IFA) と提携を結び、VW は IFA へライセンスを供与してエンジン生産を委託し、VW 車に積載する契約を結んでいる。GM ヨーロッパも東ドイツ車 Wartburg のメーカーと提携を行った¹³⁵のみならず、ハンガリー車 Raba を製造する企業とも提携している。

¹³⁶

Ford 社の対ソ連・東欧進出が(少なくとも表面的に)積極的でないのは過去の経緯がからんでいるのかもしれない。Ford 社はソ連の革命前から T 型フォードを輸出していたが、革命直後の 1919 年には既に乗用車輸出を再開している。トラクター需要が増すにつれ Fordson (Ford 社のトラクター商品名)の輸出が増大し、ソ連の農民で Stalin の名を知らなくても Ford の名は知っていたという伝説が残っている程である。そこで Ford 社は 1926 年、ソ連で Ford 資本による工場を建てるかどうかを調査する為の代表団をソ連へ派遣したが、その結論は country risk が高すぎるというものであった。しかし H. Ford I はソ連からの労働者の訓練生を Ford 本社へ招待し、かつ 1929 年、ソ連政府の第 1 次 5 ヵ年計画の一環として Ford 車をソ連で製造・販売する為のソ連資本による knock down 工場設立にも特許の使用を認可して協力した。これにより 7.2 万台の A 型 Ford がソ連へ輸出される契約が結ばれた。700 名の Ford 社員がこの工場へ引抜かれたとの噂もある。しかし 1929 年から始った大不況で外貨不足に陥ったソ連は A 型 Ford の輸入代金支払が滞り、1935 年には

¹³² Time (1989 年 4 月 24 日, p.36) 参照。

¹³³ 三菱地所の Rockfeller グループの買収費用は 8.5 億ドル(日経(1990 年 2 月 14 日))であり、SONY の Columbia 映画買収費用は 34 億ドル、同じ SONY の CBS レコードの買収費用は 20 億ドルであった。Time (1989 年 10 月 9 日, p.40) 参照。

¹³⁴ 例えば東ドイツでは乗用車 Trabant を購入するのに 15 年も待たされた。Time(1990 年 6 月 25 日号, p.46) 参照。

¹³⁵ 同上(1990 年 6 月 25 日号, p.47) 参照。

¹³⁶ 同上(1990 年 2 月 19 日号, p.39) 参照。

29年の契約は破棄されることとなったのである。¹³⁷

日本のソ連・東欧進出は極めて慎重と言うべきであり、まず西側ヨーロッパに地歩を固めた後で本格化すると見てよいであろう。鈴木自動車はハンガリーへ、ダイハツがポーランドへの進出を決定しているが knock down 方式である。¹³⁸

VIII. おわりに

本論稿では自動車産業に焦点をあてて、日・米・欧（特にドイツ）間での貿易競争、及びその摩擦の歴史を概観してきた。

まず序論で述べた筆者の問題意識： 同じように貿易立国であり貿易黒字に「悩む」日本とドイツなのに、何故「日本たたき」のみ目立つのかを吟味する； に一応の結論を出しておこう。いくつかの要因が考えられる。自動車のみをとっても分るように、ドイツは第2次大戦前に既に離陸を遂げ、戦後は貿易摩擦の種となる保護主義を採る必要がなかったのである。実際に採られた保護主義も Nazis の時代であり、Hitler という「絶対悪」に隠れてしまう。それに対し、日本が完全離陸を遂げるのは1960年代以降（自動車は70年代）であり、その時代の著しい保護主義の印象が未だに残っている事が指摘されよう。しかし、筆者にはもう1つ別の要因が主因ではないかと思える。それは、第2次大戦後、ドイツは戦前の強大な経済力（プラス政治力）を恐れられ、東西2つのドイツに分割されるという大きな犠牲が払われてきたという事実である。しかも東ドイツにはワルシャワ条約軍が駐留し、西ドイツには NATO 軍が駐留し、第3次世界大戦は東西ドイツの国境から開始せざるを得ないという負担をドイツ国民は戦後40年以上に渡って払ってきたのである。自動車産業では第VII節で述べたように、Daimler Benz や BMW は海外の直接生産工場を保有していないが（knock down 工場は別）、ドイツ全体でみるとドイツの対外直接投資は多額にのぼる。例えば田中〔1989, p.19〕によると、西ドイツはスイスに対する多額の貿易黒字をスイスへの直接投資として還流してきたのであるが、1992年の EC 統合によって西ドイツの資金がスイス以外の諸国へ流出するのをスイスは懸念していると言われる。しかしスイスが西ドイツの直接投資を歓迎する裏に潜んでいるのは「政治的に脅威ではないドイツ」であろう。第VI節のオイル・ショックで述べたアメリカ財務省の対 EC ダumping 調査打切りの政治的理由の裏にもこの事実が潜んでいるように思われる。

しかし、東西ドイツは1990年10月に統合（むしろ東ドイツの西ドイツへの編入解消）が決定された。また Daimler Benz は1989年、第2次大戦中にメッサーシュミット戦闘機を作っていた MBB を系列化して物議を醸したのであるが、1990年3月には、この Daimler Benz グループと、日本で第2次大戦中最大の軍需会社であった三菱グループが提携する

¹³⁷ Wilkins and Hill〔1964, pp.208-227〕参照。

¹³⁸ 日本経済新聞（1990年2月2日）参照。

こととなった。このような動きは「統一ドイツ」という枠組から見ると、防衛コストを払っていないとの（政治的）批判から生じた「日本たたき」の裏に潜んでいた「ドイツたたき」がむしろ浮上して来るように思われる。¹³⁹

最後に Prestowitz の日本批判を吟味しておこう。彼はその著作の中で、自動車産業でも見られた通産省主導型の産業政策や、独禁法適用の甘さをも指摘しながら、日本は社会全体が企業の抱える様々なリスクを軽減するシステムを作り上げて今日の繁栄を築いたが、これはアメリカ流の資本主義とは異質であると主張する。¹⁴⁰ そして日本はよりアメリカ的に、アメリカはより日本的になることを主張する。彼の議論の根底には、「資本主義は不滅であり貿易摩擦さえ解消すれば平穏無事である」との信念が潜んでいるように思われる。しかし、この日・米・欧貿易摩擦を理解するには資本主義社会の不安定性についての洞察が必要である。上述のように 1989 年後半からの「東欧共産主義の崩壊」は現在の資本主義諸国の繁栄と相いまって、資本主義の優越性を証明したもののよう受けとめられている。しかし、この「優越性」は決して資本主義の不安定性が克服された事を意味するものではない。確かに投資が確保され完全雇用が実現した時の資本主義社会の効率的生産は社会主義（共産主義）より優れている。¹⁴¹ ただし、この確保された投資とは、実は日米欧貿易摩擦という言葉に示されるように、他者（国）を打ち負かさねば滅びてしまうとの意識から生み出されるものなのである。第 I 節で述べたように A. Marshall はこの競争を重視したが、それは一国の経済力（生産性）に対するミクロ経済学的影響であった。しかし、Marshall の後で 30 年代の大不況を通じて Keynes の経済学を経験した我々にとって、相手に打ち克つ為に効率的な生産プロセスを生み出し、新製品を発表し、それを新しい効率的な機械を用いて生産せねばならないという競争が大きな投資機会（例えばロボットの多用）を生み出して来たというマクロ経済学的側面の方がより重要となってくる。H. Ford I に代表されるアメリカ的個人重視の risk taking 社会であれ、日本的な集団主義的 risk averse 型社会であれ、¹⁴² 世界経済を引張る機関車として各国間の競争状態を生み出さないことには、資本主義は滅びてしまうであろう。

謝辞

本論稿作成に際し、書籍及び論文の検索・借出に於て神戸大学教養部附属図書館（保管運

¹³⁹ Prestowitz [1988] の日本批判の根底には、事実かどうかは別にして、「相応の防衛コストを払わない free rider としての日本」があるのは明らかである。

¹⁴⁰ ただし、本論稿で示されたように、各国自動車産業の躍進期には、道路への多額の投資に見られるような広義の産業政策を通じたリスク軽減策が採られた事に注意しておこう。また A. Sloan Jr. の経営政策は Prestowitz の考える典型的なアメリカ型とは異なるようである。

¹⁴¹ 例えば吹春 [1988, 第 II 節] 参照。

¹⁴² A. Sloan Jr. の方針は risk averse 型と言えよう。

用掛)土屋祥子さんに大へん御世話になった。また,名古屋大学の村田直子先生は科研グループの要請に心よく応じて下さり,セミナーを開いて(西)ドイツの現状について有意義な情報を提供して下さい。記して感謝します。(勿論,あり得べき誤謬は筆者個人のものである。)

参考文献

- [1] Altshuler, A., M.Anderson, D.Jones, D.Roos, and J.Womack [1984] *The Future of the Automobile*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts
- [2] Balassa, B. [1965] "Tariff Protection in Industrial Countries: An Evaluation", *Journal of Political Economy*
- [3] 出水宏一 [1978] 『戦後ドイツ経済史』, 東洋経済新報社
- [4] 出水宏一 [1981] 『日独経済比較論』, 有斐閣
- [5] 出水宏一 [1986] 『現代ヨーロッパ産業論』, 東洋経済新報社
- [6] 吹春俊隆 [1988] 「新古典派から見た古典派厚生経済学」, 『国民経済雑誌』
- [7] Haxley, A. [1932] *Brave New World* (邦訳 『すばらしい新世界』上松村訳, 講談社文庫 [1974])
- [8] Hitler, A. [1925-27] *Mein Kampf* 2Bde. (邦訳 『わが闘争』上,下, 平野・将積, 角川文庫 [1973])
- [9] Hopfinger, K.B. [1971] *The Volkswagen Story*, G.T.Foulis & Co. Ltd. Henley on Thames, Oxfordshire
- [10] Iacocca, L. [1984] *IACOCCA An Autobiography*, (邦訳 『アイアコッカ』, 徳岡訳, 新潮文庫 [1990])
- [11] Irving, D. [1977] *Hitler's War* (邦訳: 『ヒットラーの戦争』I, II, III, 赤羽訳, ハヤカワ文庫 [1988])
- [12] 伊丹敬之, 加護野忠男, 小林孝雄, 榊原清則, 伊藤元重 [1988] 『競争と革新 - 自動車産業の企業成長』, 東洋経済新報社
- [13] 鎌田慧 [1979, 1985] 『ドキュメント失業』, ちくま文庫
- [14] 鎌田慧 [1973, 1983] 『自動車絶望工場』, 講談社文庫
- [15] 岸本哲也, 吹春俊隆 [1987] 『ミクロ経済学』, 有斐閣
- [16] 小富隆太郎, 奥野正寛, 鈴村興太郎(編) [1984] 『日本の産業政策』, 東京大学出版会
- [17] Lacey, R. [1986] *Ford: the Men and the Machine* (邦訳: 『フォード - 自動車王国を築いた一族』上,下, 小菅訳, 新潮文庫 [1989])
- [18] 松下満男 [1983] 『日米通商摩擦の法的争点』, 有斐閣

- [19] May, G. S. (ed.) [1989] *The Automobile Industry, 1920-1980*, Facts On File, New York Oxford
- [20] McCready, H. W. [1955] "Alfred Marshall and Tariff Reform, 1903: Some Unpublished Letters", *Journal of Political Economy*
- [21] 門田安弘 [1983] *Toyota Production System* (邦訳『トヨタ・システム』, 講談社文庫 [1989])
- [22] München 経済研究所 [1953] *Fünf Jahre Deutsche Mark* (邦訳『西独経済の再建過程』吉野訳, ダイヤモンド社 [1954])
- [23] Nadar, R. [1965] *Unsafe at Any Speed*, Grossman, New York
- [24] 中本和秀 [1980] 「1930年代のイギリス自動車工業」『経済学研究』(北海道大学)
- [25] 中村静治 [1957] 『日本の自動車工業』, 日本評論新社
- [26] NHK 取材班 [1988] 『日本・西ドイツ:二つの戦後経済』, 日本放送出版協会
- [27] 榎崎敏雄 [1944] 『独逸国交通政策』, 恒春閣
- [28] 奥村正二 [1964] 『世界の自動車』, 岩波新書
- [29] Overy, R. J. [1975] "Cars, Roads, and Economic Recovery", *The Economic History Review*
- [30] 尾崎政久 [1959] 『自動車日本史』, 自研社
- [31] Prestowitz, C. V. [1988] *Trading Places*, Basic Books Inc., N. Y. (邦訳『日米逆転』国弘訳, ダイヤモンド社 [1988])
- [32] Rae, J. B. [1982] *NISSAN/DATSUN: A History of Nissan Motor Corporation in U. S. A. 1960-1980*, McGraw-Hill, N. Y.
- [33] Sampson, A. [1975] *The Seven Sisters: The Great Oil Companies and the World They Made*, (邦訳『セブン・シスターズ』上, 下, 大原・青木訳, 講談社文庫 [1984])
- [34] Silberston, A. [1958] "The Motor Industry" in *The Structure of British Industry: A Symposium* (vol. II) (ed. by D. Burn), Cambridge University Press, Cambridge
- [35] Sloan, A. P. [1963] *My Years with General Motors* (邦訳『GM とともに』田中・狩野・石川訳, ダイヤモンド社 [1967])
- [36] Streeck, W. [1989] "Successful Adjustment to Turbulent Markets: The Automobile Industry" in *Industry and Politics in West Germany* (ed. by P. J. Katzenstein), Cornell University Press, Ithaca and London
- [37] 田中重弘 [1989] 『ドイツ商品はなぜ強いのか』, 講談社
- [38] 戸原四郎 [1979] 「ナチスの労働政策」『ナチス経済とニューディール』(東京大学社会科学研究所編), 東京大学出版会
- [39] Trends [1987, 4月号] アメリカ大使館広報・文化交流局
- [40] 塚本健 [1964] 『ナチス経済』, 東京大学出版会
- [41] The United States Department of Transportation [1976] *America's Highways*

- 1776-1976: *A History of the Federal-Aid Program* (邦訳 『アメリカ道路史』, 別所・河合訳, 原害房〔1981〕)
- [42] The United States Strategic Bombing Survey [1945] , *The Effects of Strategic Bombing on the German War Economy*
- [43] The United States Strategic Bombing Survey [1946] *The Effects of Strategic Bombing on Japan's War Economy* (邦訳 『日本戦争経済の崩壊』 正木訳, 日本評論社〔1950〕)
- [44] Weiss, F.D., B.Heitger, K.H.Jüttemeier, G.Kirkpatrick, G.Klepper [1988] *Trade Policy in West Germany*, Westview Press, Boulder Colorado
- [45] Wilkins, M. and F.E.Hill [1964] *American Business Abroad*, Wayne State University Press, Detroit
- [46] Wood, J.C. [1980] "Alfred Marshall and the Tariff Reform Campaign of 1903", *Journal of Law and Economics*
- [47] Woods, L. [1990] "U.S. Trade with Japan in Perspective", *Business America*
- [48] Wright, J.P. [1979] *On a Clear Day You Can See General Motors: John Z. De Lorean's Look inside the Automobile Giant* (邦訳 『晴れた日にはGMが見える』, 風間訳, 新潮文庫〔1986〕)
- [49] 山崎清〔1969〕*GM*, 中公新書
- [50] C. ヴィシネフ〔1941〕『第二次欧州大戦とドイツの経済力』, 南満州鉄道株式会社調査部訳, 博文館