

欧米自動車産業の現状と展望

—その「国際化」傾向を中心に—

野 村 昭 夫

1. 生産ならびに保有の先進諸国への集中

世界の自動車工業は、1960年代後半から70年代初めにかけて、順調な拡大基調を維持した。1970年には、総生産台数は前年にくらべて1.8%の微減であったが、これ

は世界最大の自動車生産国であるアメリカの生産が、金融引き締めあるいはジェネラル・モーターズ（GM）のストライキなどによって、前年比18.3%といういちじるしい低下を記録したためであった。1971年には、アメリカの生産が再上昇に転じたこと、日本ならびに西ヨーロ

表1 世界の自動車生産台数* (台)

	1968	1969	1970	1971	1971/1970(%)
アルゼンチン	180,976	218,590	219,600	253,630	15.5
オーストラリア	394,657	424,596	447,266	446,756	△0.1
ベルギー	172,906	302,549	272,421	295,764	8.6
ブラジル	278,473	349,519	416,047	516,038	24.0
カナダ	1,179,983	1,349,737	1,193,572	1,370,601	15.4
チェコスロバキア	148,072	156,047	167,500	※	※
フランス	2,075,617	2,459,072	2,750,086	3,010,294	9.5
東ドイツ	139,116	147,680	147,680	※	※
西ドイツ	3,106,958	3,604,565	3,842,247	3,982,722	3.7
ハンガリー	8,500	9,000	9,200	※	※
インド	78,526	78,263	76,409	85,077	2.4
イタリア	1,663,648	1,595,951	1,854,252	1,817,019	△2.0
日本	4,085,826	4,674,932	5,289,157	5,810,774	9.9
メキシコ	126,365	165,164	192,841	210,833	9.3
オランダ	66,523	71,659	78,932	91,315	15.3
ポーランド	84,921	101,800	101,800	※	※
ポルトガル	—	—	190	※	※
ルーマニア	26,000	31,050	31,050	※	※
スペイン	393,433	454,471	539,132	532,358	△1.3
スウェーデン	244,786	271,440	310,141	317,068	2.2
スイス	—	—	900	※	※
イギリス	2,225,122	2,182,793	2,098,496	2,198,146	4.8
アメリカ	10,820,410	10,205,911	8,283,949	10,671,654	28.8
ソ連	800,900	844,300	844,300	1,130,000	22.6
ユーゴ	74,106	94,983	94,983	※	※
その他	7,165	5,782	4,922	※	※
総 計	28,382,989	29,799,854	29,267,073	※	※

*乗用車、トラックおよびバスの合計 ※不詳

〔資料〕1968～70年は Automobile facts & figures 1971. から。1971年は日本自動車工業会「自動車海外情報1971年統計」から作成および計算。

ッパの主要自動車生産国の生産も、イタリアをのぞいて順調に拡大したこと、などによって、世界の自動車総生産はふたたびいちじるしく上昇した。1971年の生産は、主として東欧諸国などまだ統計の発表されていないいくつかの国をのぞいても、3274万6569台にたっし、これだけで前年を11.7%上まわっている(表1参照)。

世界の自動車工業の特徴は、生産が少数の工業諸国に集中していることである。年産100万台以上の8カ国への生産集中度は、1968年の91.4%から1970年には89.4%へわずかに低下したが、それでも世界の自動車生産の約9割が、この8大国に集中していることになる(表2)。

表2 主要諸国の生産のシェア (%)

	1968	1970
カナダ	4.2	4.1
フランス	7.3	9.4
西ドイツ	10.9	13.1
イタリア	5.9	6.3
日本	14.4	18.1
イギリス	7.8	7.2
アメリカ	38.1	28.3
ソ連	2.8	2.9
その他諸国	8.6	10.6
総計	100.0	100.0

[資料] 表1から計算。

表3 世界の乗用車生産台数 (台)

	1968	1969	1970	1971*	1971/1970	1968年の%	1970年の%
カナダ	900,906	1,035,354	937,219	1,094,631	16.8%	4.1	4.3
フランス	1,883,047	2,168,462	2,458,038	2,693,989	9.6	8.6	10.6
西ドイツ	2,862,186	3,312,537	3,527,864	3,696,779	4.8	13.0	14.5
イタリア	1,544,932	1,477,366	1,719,715	1,701,064	△1.1	7.0	6.7
日本	2,055,821	2,611,499	3,178,708	3,717,858	16.7	9.4	14.6
イギリス	1,815,936	1,717,073	1,640,966	1,741,940	6.2	8.3	6.8
アメリカ	8,848,620	8,224,392	6,550,128	8,583,653	31.0	40.2	33.6
その他諸国	2,079,880	2,529,907	2,824,008	2,286,075*	*	9.4	9.0
総計	21,991,326	23,076,590	22,836,646	25,515,989*	*	100.0	100.0

*1971年の数字は、東欧諸国をはじめとするいくつかの諸国の台数が不明である。その他諸国ならびに総計の数字は、これら諸国をふくまない暫定数字である。したがって、各国のシェアは70年をとって計算した。
[資料] 表1におなじ。

乗用車の生産についても、おなじような傾向がみられる。世界の乗用車生産はアメリカ、カナダ、日本、フランスの生産のいちじるしい伸びによって、1971年には前年にくらべて大幅な増加を記録した。1971年の生産台数は、一部諸国の統計がまだ不明のため暫定的な数字しかえられないが、それでも前年にくらべて11.7%の上昇となっている。この場合に、アメリカの大幅な生産回復が大きな役割をはたしていることはあきらかである。また生産の集中度をみても、アメリカをはじめとする7カ国が、1968年には総台数の90.6%、1970年には91%を占めている(表3)。これらの主要生産諸国のなかでは、アメリカおよびイギリスのシェアが低下し、日本、西ドイツ、フランス等の諸国のシェアが上昇しているのが注目される。とくにアメリカのシェアの低下、日本のそのの上昇には、いちじるしいものがある(表2および表3参照)。

世界の主要生産諸国の生産に占める各国のシェアをみても、傾向はほぼおなじである。7大生産国の総生産台

表4 世界主要国の乗用車生産に占める各国の割合* (%)

	アメリカ	日本	西ドイツ	フランス	イギリス	イタリア	カナダ
1960	55.2	1.4	15.0	9.7	11.1	4.9	2.7
1965	52.7	3.9	15.4	8.1	9.7	6.2	4.0
1970	32.7	15.9	17.6	12.3	8.2	8.6	4.7
1971	36.3	15.7	15.6	11.4	7.4	7.7	5.8

[資料] 表3から計算。 *7カ国合計=100

数に占めるアメリカ、イギリスのシェアは、1960~71年にいちじるしく低下しており、これに反して、日本、フランス、イタリアのシェアは急速に上昇している。とくに日本の上昇には、いちじるしいものがある(表4)。世界の自動車(乗用車)生産に占めるアメリカの絶対的な優位は、1960年代にほぼ完全にうしなわれてしまったとみることができる。

すでにのべたように、1971年には、アメリカの自動車(とくに乗用車)生産はいちじるしい回復をみせたが、

これは71年8月のニクソン政府の新経済政策の効果によるところが大きかった。すなわちこの新経済政策のなかで国際収支とくに貿易収支を改善する目的から、国産車の販売を直接促進するために、乗用車購入にたいする7%の連邦消費税を撤廃する措置がとられた（もっともこの措置は、議会の承認をえるまでに2～3カ月を要したので、71年8月16日以後の新車購入者には、消費税の払い戻しがおこなわれた）。

一方おなじく71年8月の新経済政策によって、あらゆる小売価格の3カ月間凍結措置がとられ、1972年型車の小売価格も凍結された。この連邦消費税の撤廃ならびに小売価格の凍結措置が、72年型車の販売時期とかさなったために、消費者は71年型車とほぼおなじ価格で72年型車を購入することが可能となり、新車購入のブームがまきおこった。なお小売価格の凍結措置は71年11月以降緩和されたので、これ以後72年型車は平均2.5～3%の値上りとなったが、それでもこの上昇率は、60年代の乗用車小売価格平均上昇率5.3%よりもかなり低い。このために、1971年の総販売台数、新規登録台数は史上最高となり、後者は乗用車だけで1,024万6000台にたった。

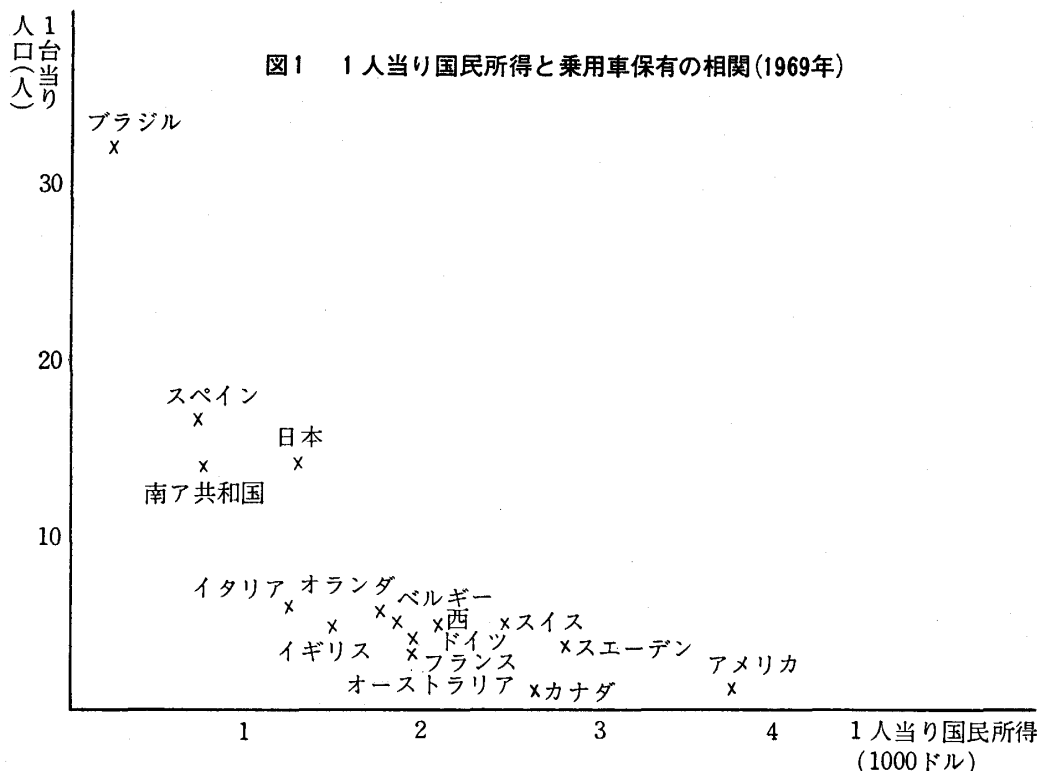
つぎに乗用車のみについて、各国の保有台数をみると表5のとおりである。なによりも注目されるのは、1969年に世界の乗用車保有の87.5%が北・中米およびヨーロッパに集中していることである。北・中米の保有台数が

表5 世界の主要地域別乗用車保有台数

	1967	1968	1969
北・中米	90,316,522	91,700,097	95,351,516
南 米	3,807,796	4,186,518	4,706,208
ヨーロッパ	53,413,560	59,060,163	63,243,560
オセアニア	4,049,046	4,258,372	34,604,206
アフリカ	2,685,463	2,872,455	3,213,647
ア ジ ア	6,409,617	7,916,128	10,092,182
世界総計	160,682,004	169,994,128	181,211,319
総額中に占める割合(%)			
北・中米	56.2	53.9	52.6
南 米	2.4	2.5	2.6
ヨーロッパ	33.2	34.7	34.9
オセアニア	2.5	2.5	2.5
アフリカ	1.7	1.7	1.8
ア ジ ア	4.0	4.7	5.6
世界総計	100.0	100.0	100.0

〔資料〕日本自動車工業会：自動車統計年表1971. から作成、計算。

ら中米諸国をのぞき、アジアから日本をとりだして、北米、ヨーロッパ、日本のいわゆる先進地域の保有比率を



〔資料〕1人当り国民所得はIMF, International Financial Statistics. 乗用車1台当り人口はU.N., Monthly Bulletin of Statisticsならびに日本自工会：自動車統計年表1971. から計算。

計算しなおすと、1969年に90.2%にたつする。世界の乗用車保有の9割強が先進地域に集中しており、低開発諸地域はわずかに1割弱を保有するにすぎないのである。一般に乗用車保有が所得ときわめて高い相関をもつことは、よく知られているが、このことは図1によってもほぼ立証されている。1人当り国民所得と乗用車1台当りの人口とを対比させてみると、所得が高くなるにしたがって保有1台当り人口は減少する傾向がみられる。このうち日本は例外で、69年1人当り所得1299ドルにたいして1台当り人口14.8人となっている。おなじ年にイタリアは、所得1253ドルにたいして1台当り人口5.9人であり、また南ア共和国は所得672ドルと日本の半分強にすぎないのでたいして13.9人と、1台当りの人口は日本に近いので、日本の乗用車保有は所得水準に比べれば相対的になお低いといえよう。いずれにしても、世界の自動車とくに乗用車の生産ならびに保有が、ごく少数の特定先進諸国に集中していることは、注目すべき特徴だともおられる。

2. 乗用車生産に占める各国のシェア

自動車産業は、欧米における1920年代および西ヨーロッパにおける1960年代の集中・合併運動をつうじて、すでに各国の国内市場においてはかなり典型的な寡占体制が整備されている産業である。まず主要生産諸国におけ

表6 乗用車主要生産諸国における
巨大企業の生産集中度 (%)

	1969	1970	1971
アメリカ	96.8	95.4	96.8
カナダ	95.0	93.0	94.3
西ドイツ	86.9	89.4	94.7
フランス	99.9	99.9	99.9
イギリス	99.5	99.5	99.6
イタリア	99.9	99.9	99.7
日本	98.6	99.6	—

(注) アメリカ、カナダはG.M., フォード, クライスラー. 西ドイツはVW, オペル, 独フォード, ダイムラーベンツ. フランスはルノー, シトロエン, プジョー, 仏クライスラー. イギリスはBLM, 英フォード, 英クライスラー, ヴォグゾール. イタリアはフィアット, アルファ・ロメオ, インノチェンティ, ランチア. 日本はトヨタ, 日産, 本田, 三菱, 東洋, 富士重工, 鈴木, ダイハツの各社をたった. いずれも年産10万台以上である.

〔資料〕Automobile facts & figures, 1971., World's Automobile Reports 1972., 「自動車統計年表1971」 「自動車海外情報, 1971年統計」から計算して作成.

る少数企業の寡占体制の現状をみることにしよう。主要乗用車生産諸国では、1960年代の後半から、日本をのぞいて3~5社による典型的な寡占体制が確立し、その生産集中度は1971年に94~100%にたつするにいたった。アメリカおよびカナダにおいては、1971年に、GM(ゼネラル・モーターズ), フォード, クライスラーのいわゆる「ビッグ・スリー」が生産のそれぞれ96.8%, 94.3%を支配している。なかでも卓越した地歩を占めているのはGMで、1971年のシェアは54.3%であり、これにたいしてフォード26.5%, クライスラー16%であった。西ドイツでは1971年にVW(フォルクスワーゲン) 51.5%, オペル22.5%, ドイツ・フォード13%, ダイムラーベンツ7.7%で、この4社で国内生産の94.7%を占めている。フランスではすでに数年前から、ルノー(39.7%), シトロエン(21.5%), プジョー(20.8%), 仏クライスラー(18%)の4社による国内生産のほとんど100%に近い支配が確立している。またイタリアではフィアット1社だけで圧倒的なシェアを占めており、1971年に国内乗用車の85.8%を生産し、他の3社はアルファ・ロメオ7.2%, インノチェンティ3.6%, ランチア3.1%とそのシェアは微々たるものにすぎなかった。もっともフィアットのシェアは1966年の89.5%に比べればわずかに低下し、アルファ・ロメオ, ノンノチェンティ両社のシェアが微増しているが、それでも1社だけで85.8%という占有率はいちじるしく高度のものといえよう。

これに反して、日本の自動車産業においては、寡占的な市場支配体制が最終的に確立されているとはいえない。年産10万台以上のメーカーは8社あり、この8社のシェアを合計すると99.6%にのぼる(1970年)。しかし、最大のシェアをもつトヨタでも1970年に乗用車生産の33.6%を占めるにすぎず、ついで日産が28.3%で、この両社のシェアは61.9%と、欧米諸国に比べればかなり低い水準にとどまっている。以下本田の8.7%からダイハツの4.5%にいたるまで、占有率4~7%台の企業6社がひしめいており、欧米諸国の市場支配体制とはかなりことなる様相を呈している。日本では、1970年代に自動車産業における集中過程が進行し、少数巨大企業による寡占体制が強化されるものとみなければならない。

しかし自動車産業における生産の集中、寡占体制の確立についてみる場合、たんに国内における巨大企業のシェアだけを基準にして、事態を判断するのでは不十分である。というのは、自動車産業においては、アメリカの巨大企業の在外子会社による海外生産を考慮にいれなければならないからである。よく知られているように、GMをはじめとするアメリカの巨大企業、いわゆる「ビッグ・スリー」は、1920年代からヨーロッパへの直接投資

表7 アメリカ3大会社の地域別出荷台数*および出荷比率 (%)

	G. M.			フォード			クライスラー		
	アメリカ・カナダ	海外諸国	計	アメリカ・カナダ	海外諸国	計	アメリカ・カナダ	海外諸国	計
1960	3,889,734	771,262	4,660,996	2,338,072	717,440	3,055,512	873,488**	18,811**	892,299**
1965	6,114,997	1,163,124	7,278,131	3,303,365	1,183,967	4,487,332	1,763,302	313,221	2,076,523
1970	3,881,991	1,462,502	5,308,493	3,213,734	1,555,987	4,769,721	1,713,672	745,664	2,459,336
	%			%			%		
1960	83.5	16.5	100.0	76.5	23.5	100.0	97.9**	2.1**	100.0**
1965	84.0	16.0	100.0	73.6	26.4	100.0	84.1	15.9	100.0
1970	79.9	20.1	100.0	67.4	32.6	100.0	69.7	30.3	100.0

* 乗用車, トラック, バスの合計. ** 1962年の数字.

〔資料〕 General Motors Corporation Annual Report, 1969, '70. Ford Motor Company Annual Report, 1969, '70. Ford Motor Company of Canada Ltd. Annual Report 1969, 1970. Chrysler Corporation Annual Report 1969, 1970. から作成および計算.

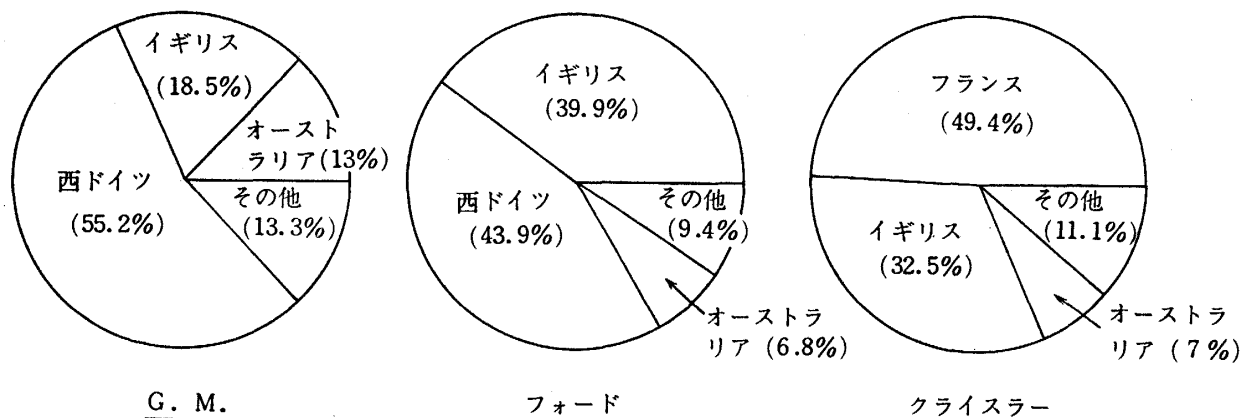
表8 アメリカ3大会社の海外出荷に占める地域別比重 (海外出荷台数=100%) (%)

	G. M.		フォード		クライスラー	
	拡大E C(1)	その他諸国	拡大E C(1)	その他諸国	拡大E C(2)	その他諸国
1960	79.5	20.5	95.4	4.6	60.5(3)	39.4(3)
1965	83.2	16.8	91.4	8.6	81.0	19.0
1970	73.7	26.3	83.8	16.2	81.9	18.1

(1)イギリス, 西ドイツ. (2)フランス, イギリス. (3)1962年の数字.

〔資料〕表7におなじ.

図2 アメリカ3大会社の海外出荷に占める国別比重 (1970年)



〔資料〕表7の諸資料から計算して作成

によって, ヨーロッパ諸国に生産拠点を確立し, あるいはまたヨーロッパ企業の買収 (takeover) によってヨーロッパ諸国における市場占有率を高めてきた。アメリカ産業のなかでも自動車産業は海外生産の比率が高く, 巨大企業の「多国籍化」がもっともすすんでいる部門のひ

とつだといえる。このような傾向は, とくにEC (欧州共同体) の発足後1960年代にはいっていつそう顕著なものとなった。表7にみられるように, アメリカ巨大3社の海外出荷台数 (輸出をもふくむ) は1960~70年にめざましく増加し, GMは 89.6%の上昇, フォードは 2.2

倍、クライスラーは3.96倍（1962～70年）となった。

1970年には金融引き締めおよびGMの長期ストによって、すでにのべたように、アメリカの自動車産業はかなり深刻な不況に見舞われ、総生産台数は前年比18.8%の低下をしめした（前掲表1参照）。この不況によって3社の米・加市場への出荷台数は前年比それぞれGM32.6%、フォード4.4%、クライスラー3.6%の減少をよぎなくされた。これに反して海外諸国への出荷台数はおなじく、4.6%、4.5%、10.5%の増加であった。この結果、3社の総出荷台数はクライスラーが0.5%の伸びとなりフォードはわずか1.7%の減少にとどまった。長期ストの影響がもっとも深刻にあらわれたGMだけが総出荷台数は前年比23.8%といちじるしい低下をしめしたが、それでも米加市場への出荷の減少に比べれば、この低下はやや小幅にとどまっている。結局アメリカ自動車産業は、海外諸国への出荷の増大によって、1970年不況の影響を緩和するか、あるいは最小限度にとどめることに成功したのである。1970年には、3社の出荷に占める海外市場の比重は、1960年に比べていずれも大幅に増加しとくにフォード、クライスラー両社の場合30%をこえるにいたった。海外出荷のうち、もっとも大きな比重を占

めるのは、イギリスをもふくむ拡大EC諸国である。とくにフォード、クライスラー両社は、拡大EC市場への依存度が大きいのが注目される（表8および図2参照）。アメリカの自動車産業にとって、拡大EC市場のもつ意義はあきらかだといえよう。

そこで、アメリカ3社の海外生産を考慮にいれて、世界の7大乗用車生産国における各企業ならびに各国の生産の占めるシェアを計算すると、表9のとおりとなる。アメリカの巨大3社は、それぞれの子会社をつうじて西ドイツ、フランス、イギリス等の諸国において生産、組立をおこなっている。これらの子会社における生産を、その子会社の所在国の生産として、すなわちドイツあるいはイギリスの生産としてではなく、アメリカの生産として計算しなおすと、前掲表3に算出した主要諸国のシェアとはかなりことになってくる。表3においては、1970年のアメリカ・カナダのシェアは合計して37.9%にすぎなかったが、海外子会社の生産をも加えた表9においては、アメリカの巨大3社のシェアは54.4%に上昇する。アメリカはなお、世界の乗用車生産の過半を生産していることになる。これに反して他の主要諸国の1970年のシェアは、西ドイツが14.5%から9.35%へフランスが10.6

表9 世界の主要自動車企業の乗用車生産台数および生産集中度（1971年） (台)

	アメリカ	カナダ	西ドイツ	フランス	イギリス	イタリア	日本	総計	占有率 (%)	
G M	5,259,201	406,186	831,872*		281,538**			6,778,797	28.5	54.4
フォード	2,568,862	392,527	478,556		366,602			3,806,547	16.0	
クライスラー	1,445,616	232,749		484,267	199,092			2,361,724	9.9	
V W			1,904,590					1,904,690	8.0	9.35
ベンツ			284,230					284,230	1.35	
ルノー				1,069,070				1,069,070	4.5	9.25
シトロエン				578,328				578,328	2.4	
プジョー				559,328				559,328	2.35	
BLMC					886,721			886,721	3.7	3.7
フィアト						1,459,687		1,459,687	6.1	6.1
トヨタ							1,068,321	1,068,321	4.5	8.3
日産							899,008	899,008	3.8	
合計	9,273,679	1,031,462	3,499,348	2,690,993	1,733,953	1,459,687	1,967,329	21,656,451	91.1	91.1
各国の生産台数	9,678,284	1,094,631	3,696,779	2,693,898	1,741,940	1,701,064	3,178,708	23,785,304	100.0	100.0
企業数	3	3	4	4	4	1	2	12	12	12
各国におけるシェア	96.8	94.7	94.7	99.9	99.6	85.8	61.9	91.1	—	—

* オペルの生産台数。 ** ヴォグゾールの生産台数

〔資料〕 World's Automobile Reports 1972., 「自動車海外情報, 1971年統計」から作成および計算。

%から9.25%へ、イギリスが6.8%から3.7%へ、イタリアが6.7%から6.1%へ、それぞれ低下することになる（日本の場合には、この表にかかげた2社の市場占有率がかなり低いので、ここでは検討の対象にくわえない）。また国内生産に占めるアメリカ系子会社のシェアは、1971年にイギリス（フォード、クライスラー、ヴォグゾール-GM系）が48.7%ともっとも高く、つぎに西ドイツ（オペル-GM系、フォード）が35.5%、フランス（クライスラー）が18%を占めている（表9参照）。

3. ヨーロッパ市場における生産の「国際化」

しかし自動車産業は、もともとすぐれて「国際的な」産業である。こうした特徴が、アメリカの場合には、子会社による海外生産の増加となつてあらわれるとすれば他の主要生産諸国とくにヨーロッパ諸国の場合には、それは国際商品交換すなわち貿易の増加となつてあらわれる。乗用車の主要輸出9カ国の輸出総台数は、1960~70

年に3.6倍というおどろくべき増加をしめし、また輸入はおなじ期間に4.9倍の増加であった。この間におなじ9カ国の乗用車生産台数は、わずかに1.65倍の伸びにすぎなかった（表10）から、貿易の増加ははるかに生産の増加を上まわっていたことになる。自動車産業にとって外国市場のもつ意義がいかに大きいかはこれ以上説明の必要はあるまい。1960~70年に輸出がもっとも伸びたのは日本で、185.3倍、つぎにカナダの47.9倍、以下アメリカ3.3倍、イタリア3.2倍、フランス3倍、西ドイツ2.5倍、イギリス1.3倍となり、いずれも生産の増加をかなり大幅に上まわっている。主要諸国の乗用車輸出台数は表11に示すとおりである。他の諸国の輸出の伸びは算術級数的であるが、日本のそれは幾何級数的であるといえる。

こうしたことの結果、主要諸国の乗用車生産に占める輸出の比率は、イギリスを唯一の例外として、いずれも1960~71年にかなりいちじるしく増大した。1971年にはアメリカをのぞく主要諸国はいずれも国内生産のかなりの部分を輸出にふりむけ、とくにヨーロッパ諸国の場合には、それはほぼ4~6割にたつている。唯一の例外はアメリカである。アメリカは世界最大の自動車（乗用車）生産国でありながら、輸出は表11にみられるとおりに世界第8位であり、その1971年の乗用車輸出台数は西ドイツの約5分の1、日本の約4分の1にすぎない。こうしたことは、アメリカがヨーロッパ諸国や日本とはちがって、すでにのべたような海外子会社による現地生産をもって輸出に代位させていることをあらわすものといえよう。

表10 主要9カ国*の生産ならびに貿易の増加（台）

	生産	輸出	輸入
1960	12,243,100	2,399,839	867,542
1970	20,291,609	8,516,542	4,260,841
1960~70 の倍率	1.65	3.55	4.91

*アメリカ、カナダ、西ドイツ、フランス、イタリア、イギリス、ベルギー、スウェーデン、日本。乗用車のみ。

〔資料〕日本自動車工業会：自動車統計年表1971から計算して作成。

表11 主要諸国の乗用車輸出台数

	西ドイツ	フランス	日本	カナダ	ベルギー	イギリス	イタリア	アメリカ	スウェーデン
1960	865,341	491,978	7,013	17,184	82,740	569,916	197,935	117,126	50,606
1970	1,946,549	1,394,456	725,586	733,218	679,600	690,339	632,128	285,038	188,084
1971	2,146,232	1,485,801	1,299,351	822,265	801,540	721,000	640,193	386,640	213,520

〔資料〕「自動車統計年表1971」および「自動車海外情報1971年統計」から作成。

表12 主要諸国の乗用車輸出比率（国内生産に占める輸出の割合）（%）

	西ドイツ	フランス	日本	カナダ	イギリス	イタリア	アメリカ
1960	47.6	41.9	4.2	52.8	42.1	33.2	1.7
1970	55.2	56.7	22.8	78.2	42.1	39.0	4.4
1971	58.1	55.2	34.9	75.1	41.4	37.5	4.5

〔資料〕表11の諸資料から計算して作成。

表13 主要諸国の乗用車需給状況 (1970年)

(台)

	生産	輸入	計	輸出	総供給	新規登録	需給差
	(1)	(2)	{(1)+(2)}(3)	(4)	{(3)-(4)}(5)	(6)	{(5)-(6)}(7)
ベルギー	252,729	204,152	456,881	679,600	△222,719	300,842	△523,561
カナダ	937,219	404,863	1,342,082	733,218	608,864	636,206	△27,342
フランス	2,458,038	298,730	2,756,768	1,394,456	1,362,312	1,296,628	65,684
西ドイツ	3,527,864	647,778	4,175,642	1,946,549	2,229,093	2,107,123	121,970
イタリア	1,719,715	392,094	2,111,809	632,128	1,479,681	1,363,594	116,087
日本	3,178,708	19,080	3,197,788	725,586	2,472,202	2,379,128	93,074
オランダ	67,262	406,779	474,041	55,387	418,654	432,231	△13,577
スウェーデン	278,971	122,768	401,739	188,084	213,655	203,308	10,347
イギリス	1,640,966	157,956	1,798,922	690,339	1,108,583	1,076,865	31,718
アメリカ	6,550,128	2,013,420	8,563,548	285,038	8,278,510	8,388,204	△109,694

〔資料〕「自動車海外情報1971年統計」, 「自動車統計年表1971」から作成および計算。

表14 国内総需給に占める
輸出入の比重 (1970年) (%)

	国内総供給 (1) に占める 輸入の比率	国内総需要 (2) に占める 輸入の比率	国内生産に 占める輸出の 比率
ベルギー	—	67.9	—
カナダ	66.5	63.6	78.2
フランス	21.9	23.0	56.7
西ドイツ	29.1	30.7	55.2
イタリア	26.5	28.8	36.8
日本	0.7	0.8	22.8
オランダ	97.2	94.1	82.3
スウェーデン	57.5	60.4	67.4
イギリス	14.2	14.7	42.7
アメリカ	24.3	24.0	4.4

(1) 表13の(5). (2) 表13の(6).
〔資料〕表13から計算して作成。

1970年における主要諸国の乗用車需給状況およびそのなかに占める輸入の比重をみると、表13および表14のとおりとなる。大部分のヨーロッパ諸国は国内生産の約4~6割を輸出にむけ、この結果生じた需給ギャップを高率の輸入によっておぎなうというパターンを示している。乗用車の国内総需要に占める輸入の比率は、アメリカ、西ドイツ、フランス、イタリアなどの諸国ではいずれも20%以上~30%にたっている。すなわち欧米主要諸国では、イギリスをやや例外として、国内需要の20~30%を外国からの輸入でまかなっているのである。ここでの唯一の例外は日本で、その輸入比率は先進国としては異常に低い。一方日本の輸出比率（国内生産に占める輸出の割合）は、まだ西欧諸国におよばないとはいえ、近年いちじるしく上昇しているのも、それだけにこの輸入比率の異常な低さはとくに注目に値する。このことは、

表15 主要諸国の乗用車新規登録車に占める国産車および輸入車の比率 (1971年) (%)

	アメリカ	イギリス	西ドイツ	フランス	イタリア	デンマーク	オランダ
アメリカ車	85.8	42.6	33.1	17.5	12.4	14.5	37.0
イギリス車	※	40.5	0.6	1.7	0.3	24.6	3.6
西ドイツ車	5.9	4.7	40.7	4.0	6.2	25.2	12.9
フランス車	※	4.1	15.2	69.8	7.0	8.9	18.9
イタリア車	1.0	2.8	8.7	5.7	73.6	5.8	11.6
スウェーデン車	0.5	1.8	※	0.3	※	12.0	※
日本車	4.9	※	※	0.1	※	6.4	6.9
その他	1.9	3.5	1.7	0.9	0.5	2.6	9.1
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
輸入車比率	14.2	59.5	59.3	30.2	26.4	100.0	100.0

〔資料〕日本自動車工業会：「自動車海外情報1971年統計」から計算して作成。（※不詳、「その他」のなかに含まれる）

日本の乗用車産業がまだ真の意味で「国際化」されていないこと、それにもかかわらず、その基盤が従来の国内市場からしだいに海外市場へ移りつつあることを物語るものといえよう。他方カナダ、ベルギー、オランダなど、自国の自動車産業が未発達か、あるいはスウェーデンのように国内需要に比べて生産規模が相対的に小さく、高級乗用車の生産に特化しているような諸国では、当然輸入依存率はきわめて高くなっている。

このように、欧米の自動車産業では1960年代以降、商品輸出ならびに子会社による現地生産をつうじて、その「国際化」がいちじるしく進行している。このことは、主要諸国の新規登録車に占める国産車と輸入車との比率をみれば、いっそうあきらかになる。欧米主要諸国では国内に自国資本による自動車産業をもたないカナダ、デンマーク、オランダ（これらの諸国における乗用車「生産」は、大部分アメリカの組立工場で組み立てられたものである）が100%外国籍の乗用車に依存しているのは当然としても、主要な自動車生産国であるイギリス、西ドイツ、フランス、イタリアでも国内の乗用車新規登録車のかなりの部分は輸入車によって占められており、とくにイギリス、西ドイツではその比率はほぼ60%にたっている。また世界最大の乗用車生産国であるアメリカでさえ、新規登録車の14.2%が輸入車によって占められている（表15参照。なおこの表では、アメリカ以外の西欧諸国におけるアメリカ系子会社、イギリス・フォード、イギリス・クライスラー、ボグゾール、オペル、ドイツ・フォードおよびフランス・クライスラー製乗用車の新規登録台数は、すべて「アメリカ車」とみなして計算した。これらのアメリカ系子会社を現地国籍とみなして計算すれば、各国車の登録比率はもちろんかなりことなってくる）。

主要諸国の乗用車新規登録車の比率において注目すべきことは、第一にイタリアをのぞく他の諸国では、アメリカ車の比重がきわめて高いことである。とくにイギリスでは4割強、西ドイツでは3割強がアメリカ車となっている。第二に、EC諸国においては、新規登録車に占めるEC諸国製乗用車の比率がきわめて低いことである。それは西ドイツでは23.9%、フランスでは9.7%、イタリアでは13.2%を占めるにすぎず、イタリアでアメリカ車の比率をわずかに上まわるほかは、いずれもそれをかなり下まわっている。EC域内ではすでに輸入関税が全廃され、一方域外からの乗用車輸入には11%の対外共通関税が適用されているにもかかわらず、各国におけるアメリカ車の比重がこのように高いのは、輸出よりも大部分アメリカ系子会社の現地生産によるところが大きいものとおもわれる（事実アメリカの乗用車輸出のなかで、

ヨーロッパ向けの占める比重は1969年にわずかに3%にすぎず、EC諸国向けは1.6%にすぎなかった。同年におけるアメリカの乗用車輸出の91.5%は、中・南米諸国向けであった）。

以上のようなところから、ヨーロッパ市場におけるアメリカ3社ならびにヨーロッパの大メーカーの地位を再検討し、その現勢を確認しておくことが必要になってくる。前章では、アメリカ、カナダ、日本をもくわえた主要7カ国における米欧、日本の12の大企業について、その市場占有率を検討した（表9参照）。その結果、アメリカがこれら諸国の乗用車生産の54.4%を占め圧倒的な優位を誇っていることがあきらかになった。表16および17はカナダ、日本をのぞき、1971年の生産統計のえられるすべての諸国をくわえて、ヨーロッパ市場における欧米の14の大企業の実績ならびにそのシェアを算出したも

表16 ヨーロッパ諸国および
主要メーカーの乗用車生産 (台)

	1970	1971
オーストリア	1,172	650
ベルギー	252,729	272,331
フランス	2,458,038	2,693,989
西ドイツ	3,527,864	3,696,779
イタリア	1,719,715	1,701,064
オランダ	67,262	78,087
スペイン	450,426	452,921
スウェーデン	278,971	287,398
イギリス	1,640,966	1,741,940
合 計	(1) 10,397,143	10,925,159
V W	1,665,567	1,904,690
オペル	821,079	831,872
ドイツフォード	409,409	478,556
ダイムラーベンツ	280,419	284,230
シトロエン	471,078	578,328
プジョー	525,201	559,480
仏クライスラー	402,870	484,267
ルノー	1,055,803	1,069,070
B L M C	788,737	886,721
英フォード	448,422	366,602
英クライスラー	216,995	199,092
ヴォグゾール	178,089	281,538
フィアット	1,514,376	1,459,687
ボルボ	204,991	214,438
合 計	(2) 8,983,036	9,598,571
生産比率(2)/(1)	86.4%	87.9%

〔資料〕「自動車海外情報1971年統計」から作成、計算。

表17 ヨーロッパの乗用車生産に占める
主要メーカーおよび主要諸国の比重 (%)

	1970	1971
V W	16.0	17.4
オペル	7.9	7.6
ドイツフォード	3.9	4.4
ダイムラーベンツ	2.7	2.6
シトロエン	4.5	5.3
プジョー	5.1	5.1
仏クライスラー	3.9	4.4
ルノー	10.2	9.8
BLMC	7.6	8.1
英フォード	4.3	3.4
英クライスラー	2.1	1.8
ヴォグゾール	1.6	2.6
フィアト	14.6	13.4
ボルボ	2.0	2.0
合計	86.4	87.9
アメリカ*	23.7	24.2
イギリス	7.6	8.1
西ドイツ	18.7	20.0
フランス	19.8	20.2
イタリア	14.6	13.4
スウェーデン	2.0	2.0
合計	86.4	87.9
ヨーロッパ	100.0	100.0

〔資料〕表16から計算 (*アメリカのシェアはオペル、ボグゾール、独フォード、英フォード、仏クライスラー、英クライスラーの合計)。

のである。それによれば、単独の1社としては、フォルクスワーゲンが17.4%で首位を占め、以下フィアト、ルノー、BLMC(British Laylands Motor Corporation)等ヨーロッパ諸国の大企業がいずれも相対的に優位を占め、この4社のシェアは、ヨーロッパ9カ国における総生産台数の48.7%と、約半分近くにたっている。しかしオペル以下アメリカ系子会社6社の生産は総計24.2%を占め、フランスの20.2%、西ドイツの20%、イタリアの13.4%をはるかにひきはなしている。いまではヨーロッパの主要諸国で生産される乗用車の約4分の1がアメリカ車なのである。これにたいしてEC諸国産乗用車のシェアは53.6%と半分強にすぎず、イギリスを加えても61.7%と6割強にしかならない。

もっとも、ヨーロッパ市場におけるアメリカのシェアは、米、加および日本市場を加えた主要7カ国におけるシェア(54.4%)よりもはるかに低い。逆にヨーロッパ

諸国のシェアは、7カ国市場におけるそれよりも当然はるかに高くなる。結論としては、つぎのように考えるべきであろう。ヨーロッパ市場においては、EC諸国企業の占めるシェアは、世界市場におけるそれよりも相対的に高く、また個々のアメリカ系子会社のそれよりも高い。しかしアメリカ系子会社6社のシェアを合計すると、ヨーロッパ諸国個別のそれよりも高くなり、国籍別という観点からみれば、ヨーロッパにおいてもまたアメリカ企業が、わずかながら西ドイツ、フランスをおさえて首位に立っている。結局ヨーロッパ企業は、全体として6割強のシェアを防衛しているのが現状であるが、さりとて個々のヨーロッパの企業とくにフォルクスワーゲン、ルノー、フィアト等代表的な巨大企業は、個々のアメリカ系子会社とは十分に対抗しうる力量をそなえているものとみられる。

4. 1970年代の展望

1970~71年は、ヨーロッパの自動車産業にとって困難の年であった。1971年には、大部分のヨーロッパ諸国で、経済成長のスローダウンがみられ、一方物価の緩慢な上昇、いわゆるスタグフレーションの状態は改善されなかった。西ドイツでは、スタグフレーションの克服を目的とするきびしい金融引き締め政策が採用された。フランスでは西ドイツにくらべて成長率は相対的に高かったが、それでも前年にくらべると成長率の鈍化傾向が顕著にあらわれた。このために自動車産業もまた多くの諸国で、生産上昇がスローダウンした。西ドイツでは商業用車をもふくむ自動車生産総台数は、1970年の前年比6.6%の増加にくらべて、71年には3.7%に鈍化し、イタリアでは70年の16.2%の伸びから71年には2%の生産低下となった。イギリスでは前年の3.9%の低下から71年には4.8%の上昇に転じたが、それでも71年の自動車生産は、1968年の水準を上まわることができなかった。ひとりフランスだけが、70年11.2%、71年9.6%と高い成長率を記録することができた(表1参照)。

このような生産の減退あるいは鈍化傾向に加えて、イタリア、フランス、イギリスでは断続的なストライキが頻発した。大部分の諸国では、原材料費、賃金等コストの不断の上昇によって、フォルクスワーゲンをはじめとする多くの大手メーカーの収益率はかなり低下したものとみられている。順調な生産増加がつづいたフランスでも、企業は別の問題に悩まされた。それは1969年8月のフラン平価の切り下げ以後つづいている、きびしい小売価格の規制措置である。この措置によって、フランスのメーカーはいずれもコストの上昇を価格の引き上げに転嫁することができなくなり、輸出とくに西独向け輸出の

増加によって、ようやく最低水準の収益率を維持することができたにすぎなかった。しかも1971年8月のアメリカの輸入課徴金の採用は、ヨーロッパ乗用車の対米輸出に大きな打撃をあたえた。こうしたことによって、1971年には、ヨーロッパ諸国の大企業のなかで、ベンツ、プジョーおよびボルボ（スウェーデン）だけが、十分な収益をあげたにすぎなかったといわれている。

これに反して、ヨーロッパのアメリカ系子会社は、1971年に、いずれもかなりいちじるしい生産増加を達成することができた。1970～71年にドイツ・フォードは16.9%、フランス・クライスラー（シムカ）は20.2%、ボグゾールは58.1%の生産増加を達成し、在欧米系子会社6社合計では前年比6.7%の生産増加であった（表16参照）。このようなアメリカ系子会社の相対的な好調の有力な原因として、子会社間における共通の車種構成、相互間分業体制の確立などがあげられよう。一例をフォードにとるならば、独フォードと英フォードとは、実質的に共通の車種を生産しており、ダゲナム工場（英フォード）はケルン工場（独フォード）に相当量の部品を供給している。ザールルイスの工場に組立てられている「エスコート」には、イギリスで生産されたエンジン、ラジエーター、ステアリング・アーム、ホイール・ハブ等いくつかの電装部品および150点ほどのボディ・プレス品が使用されている。現在フォードのアメリカ向け輸出の主要車種になっている「カプリ」は、イギリス製のエンジンと変速機をとりつけたドイツ製乗用車である。このような子会社間の分業体制の確立ならびに製品の相互交流は、GMおよびクライスラーについても多くの例をあげることができるが、紙数の都合上省略する。

さいごに、1970年代の欧米自動車産業の動向について簡単に概観をこころみておこう。欧米とくにヨーロッパの自動車産業にとって、最良の時代は1950年代後半～60年代前半にすぎ去り、現在ひとつの転換点にさしかかっているといわれている。それは主として、西ヨーロッパ主要諸国における乗用車の普及率が一定の水準に到達したこと、また安全・公害問題の表面化によって、自動車そのものの社会的存在意義が問いなおされる時代に入ったこと、などによるものである。

一方欧米自動車産業は、市場問題という点でも、重大な転機に立たされているようにおもわれる。経済統合による広域市場の成立、ヨーロッパにおけるアメリカ系子会社の活動の強化などの諸要因によって、アメリカ子会社をもふくめてヨーロッパの自動車産業は1960年代前半まで、きわめて急テンポの成長を達成し、好況を謳歌することができた。しかし一方この過程で、欧州市場を舞台とする主要諸国間、主要企業間の寡占競争はいちじ

るしく激化し、アメリカの4社（A.M.C.をふくむ）を加えて、1960年代初めに15社あった大メーカーは、70年代初めには10社に整理統合された。アメリカ系子会社をのぞけば、西ヨーロッパには乗用車年産20万台以上の大メーカーは、高級車の生産に特化しているスウェーデンのボルボを加えても、8社しか存在しない（表16参照）。アメリカの3社をもくわえた11の巨大寡占企業の、世界市場ならびにヨーロッパ市場におけるシェアは、年ごとにわずかな変動をみせつつ、ほぼ固定化する傾向にある。加えて、国際通貨体制のたえまない動揺、日本自動車産業の急速な台頭は、1970年代の欧米自動車産業が当面するもっとも重要で困難な課題となりつつある。したがって、欧米自動車産業は、今後社会主義諸国ならびに発展途上諸国へ眼をむけざるをえないが、これらの地域での機会と可能性とは、まだごくかぎられたものでしかない。

以上のような点から、イタリアのフィアット社会長ジョヴァンニ・アネッリ氏は、1972年1月12日、アメリカ自動車協会（SAE）年次夕食会における演説（“The Changing World Scene and the International Automobile Industry”）で、今後10年間のヨーロッパ自動車産業は、1960年代の年率7%の伸びにたいして、2～3%の伸びしか達成できないだろうという、きわめて悲観的な見通しをのべた。アネッリは、こうした前途の困難を解決するために、3大自動車生産圏（アメリカ、ヨ

表18 1970～80年の乗用車市場の発展予測

	新車需要 (100万台)		年間増加率 (%)	
	1965 ⁽¹⁾	1980	1970～ 1975	1975～ 1980
ベネルックス3国	0.47	1.05	5.5	5.0
フランス	1.16	2.32	5.1	4.2
西ドイツ	1.45	3.03	2.2	6.1
イタリア	0.98	2.17	6.9	4.5
イギリス	1.14	2.29	4.8	4.1
スカンジナビア 諸国	0.40	0.73	4.1	4.1
その他ヨー ロッパ諸国	0.62	2.02	10.4	2.7
西ヨーロッパ小計	6.20	13.60	5.4	4.4
アメリカ＝カナダ	9.28	15.83	6.0	2.7
ラテンアメリカ	0.47	2.05	11.7	8.1
アフリカ	0.26	0.55	2.9	3.6
アジア ⁽²⁾	0.22	0.63	3.6	11.2
オセアニア	0.43	0.76	5.8	4.0
合 計	16.90	33.00	5.9	3.8

(1)1963～67年の平均値。(2)日本をのぞく。

〔資料〕日本自動車工業会：自動車海外情報，vol.5，No.2，p.4.

表19 1970～80年の乗用車生産の発展予測

	台 数 (1000台)			年間増加率 (%)		
	1970	1975	1980	1965～70	1970～75	1975～80
フランス	2,185	2,885	3,555	6.2	5.7	4.3
西ドイツ	3,595	4,470	5,780	5.4	4.5	5.3
イタリア	1,945	2,830	3,590	8.6	7.8	4.9
イギリス	2,220	2,890	3,550	4.6	5.4	4.2
スウェーデン	265	360	460	8.7	6.3	5.0
西ヨーロッパ小計*	10,395	13,755	17,415	6.2	5.8	4.8
アメリカ	9,885	12,985	14,510	1.8	5.6	2.3

*小計にはオランダ、ならびにアメリカのビッグ・スリーが設置した、組立ラインによるものが含まれている。外国における生産は、ヨーロッパにおけるアメリカ・メーカーの生産を除き、その親会社の所在する国に含められている。

〔資料〕表18におなじ、P 7.

ヨーロッパおよび日本)のあいだの通商障壁の撤去, 最大限の自由貿易の実現を説くとともに, 「社会の正当な期待にこたえるために」, 安全・公害問題の解決に自動車業界が「最大の信念とスピードをもって」立ちむかわなければならないことを強調している。

一方, フランスの雑誌リュージュヌ・ヌーヴェール誌 (“L'Usine Nouvelle”) は1970年10月号で, ユーロフィナンス (Eurofinance) 社がおこなったヨーロッパ自動車工業の1970～80年発展見通しを紹介しているが, これはアネッリ氏よりもかなり楽観的な見通しをたてている。それによれば, 西ヨーロッパの国民総生産は1980年までに年率3.7%, アメリカはおなじく2.5%のテンポで伸びるものと予想されている。これにともなってヨーロッパのモータリゼーションの比率は, 現在の平均値国民1000人につき170台から, 1980年には1000人につき315台に上昇することになる。したがって, 西ヨーロッパの乗用車保有は, この10年間に約1.9倍になるものと予測されている。

(注) ユーロフィナンスは, ユーロッパの経済財政にかんする調査研究ならびに勧告をおこなう国際団体で, ユーロッパ的規模での証券管理あるいは間接投資にかんする諸問題をあつかっている。ヨーロッパならびにアメリカの大手銀行15行が会員になっている。

このようにして, この見通しは, 1970～80年の新車需要 (世界総計) は1970～75年に平均5.9%, 75～80年におなじく3.8%増加(70年代の年平均は4.9%)して, 1980年には3300万台にたつとみつつもっている。このうち西ヨーロッパは前半5.4%, 後半4.4%の増加で, 70年代の年平均増加率はおなじく4.9%となる。この結果, 1980年におけるヨーロッパの乗用車保有台数は1360万台となり, 世界総保有台数の41.2%を占めることになる (1965年には36.7%)。またこの見通しによれば, 乗用車

生産は1970～80年に年平均5.3%の増加となっており, 1965～70年の年平均増加率6.2%に比べればやや鈍化するものの, まえに引用したアネッリ氏の年平均2～3%という見通しに比べれば, かなり楽観的な立場をとっているといわざるをえない。この結果, 1980年におけるヨーロッパの乗用車の生産台数は1741万1500台にたつることになる (表19参照)。

しかし以上の見通しを総合すると, 1980年には, 予測保有台数に比べて, 381万5000台の乗用車の過剰生産が生じることになる。このようにして生じた乗用車の過剰は, 西ヨーロッパ以外の諸市場への輸出の増加によって処理しなければならない。したがって1970年代の10年間は, 世界市場におけるアメリカ, ユーロッパ, 日本の巨大企業による競争がいつそう激化するものとみなければならない。またアネッリ氏の演説で強調されているように, 安全・公害問題への対処が無視できない課題となっていることを考えるならば, ユーロフィナンスのこの楽観的な見通しは, 事実によってかなりの修正をうけざるをえないのではないかとおもわれる。

〔参考文献〕

1. 日本自動車工業会：自動車統計年表1970, 1971.
2. “ ” : 自動車海外情報1971年統計.
3. “ ” : 自動車海外情報 vol. 5=No. 3～vol. 6=No. 3.
4. Automobile facts & figures 1971.
5. World's Automobile Reports 1972.
6. General Motors Corporation Annual Report, 1969, 1970.
7. Ford Motor Company Annual Report, 1969, 1970. および Ford Motor Company of Canada Ltd. Annual Report, 1969, 1970.
8. Chrysler Corporation Annual Report, 1969, 1970.
9. Motor Business, No. 63, No. 69.
10. Fortune, January 1972, March 1972.
11. Financial Times, Oct. 20, 1971, Oct. 29, 1971.