

オーストラリアにおける自動車 産業政策の歴史的展開

森

健

I はじめに

II 自動車産業保護政策の歴史

- 〔1〕 前 史
- 〔2〕 1920年代
- 〔3〕 1930年代
- 〔4〕 第二次産業委員会
- 〔5〕 関税委員会報告, 1957年
- 〔6〕 関税委員会報告, 1965年
- 〔7〕 産業援助委員会報告, 1974年
- 〔8〕 低国産化計画の廃止
- 〔9〕 1976年3月発表の新政策

III 国産化プラン政策に関する若干の分析

- 〔1〕 国産化プラン自体の持つ問題点
- 〔2〕 小型車需要の発展
- 〔3〕 日本車の参加

IV おわりに一現時点での課題

I はじめに

豪州の自動車産業〔自動車製造業, 組立業, 部品工業〕は, 製造工業総売上高の7.9% (19億4,300万豪ドル) を占め, 付加価値の6.2% (6億4,500万豪ドル) を生み出し, また, 製造工業労働者の6.5% (8万4,500万人) を雇用している。(以上, 全て1972/73年度の統計。)自動車産業が鉄鋼・金属産業等, 基礎産業にとって重要な大口需要者であることは言うまでもない。自動車産業の豪州経済に対する重要性は上記のような一般的な統計が示唆する以上のものがある。たとえば事業所当り雇用者数は他産業に比べて非常に高い。(表1参照)。さらに, 工場が特定地域

-
- 1) Committee to Advise on Policies for Manufacturing Industry, *Policies for Development of Manufacturing Industry*, (A Green Paper), Vol. IV., p.397.
 - 2) 乗用車組立業への投入財の73.6%は部品産業の供給する中間財で占められるが, 部品産業の投入物は, 鉄鋼鑄造物 (31.4%), 金属製品, 非鉄金属製品, 鉛管類 (以上合わせて約30%) が中心である。(出所) *Ibid.*, Table 4 より算出.

表1. 製造工業における事業所当り雇用者数, 1971/72年度¹⁾

自動車生産・組立	33.33	非金属鉱物	0.77
自動車部品	1.70	鉄鋼	5.85
食料・飲料・タバコ	1.27	非鉄金属製品	2.16
繊維	1.75	金属製品	0.65
衣服・履物	1.00	その他輸送機械	2.17
木製品	0.38	その他機械	1.07
紙・紙製品	0.82	その他工業品	0.65
化学・石油品	1.57	総平均	1.00

(1) 当該産業雇用者数 ÷ 当該産業の事業所数
製造業雇用者総数 ÷ 製造業の全事業所数
(出所) Industries Assistance Commission, *Passenger Motor Vehicles, etc.* 1964, Table A 7.1, より算出.

に集中しているところから、1企業の不振がもたらす雇用上の不安、地域産業への悪影響は容易に社会問題化する傾向が見られる。表2が示すように主要企業は豪州全土に18カ所の工場を所有するが、そのうちの9カ所はメルボルンを中心とするビクトリア州に、5カ所はアデレードに所在する。特にアデレードの場合は、他に目ぼしい産業が多くないことからクライスラー社（3カ所）およびGMH（General Motors-Holden's）社の不振は深刻な政治問題をひき起こす可能性が大きい。また豪州の自動車産業は、ニュー・オーストラリアンと称される非英国系移民のうちの未熟練労働者の雇用に伴う様々な移民および労働問題、自動車製造業、組立業のほとんどが外国資本の所有になることから意識される外資問題等、豪州の工業に関連する典型

表2. 主要企業の工場配置

会社名	工場所在地	工場数
クライスラー	アデレード	3
レイランド	シドニー	2
A M I	メルボルン	1
Motor Producers	メルボルン	1
ルノー	メルボルン	1
G M H	メルボルン	3
	アデレード	2
	シドニー	1
	ブリズベン	1
フォード	ジロング	1
	ボロード・メドウ	1
	バララト	1

1) 豪州の自動車メーカーは、GMH、フォードをはじめ全てが外資系であり、クライスラー（豪州株主が3.14%所有）およびAMI（豪州株主が50%所有）の両社が例外である。

的な問題を持つものである。

本稿の目的は、豪州連邦政府の自動車産業保護育成策を歴史的に跡づけし、さらに、1960年代後半の日本車の登場を契機として導入された「国産化プラン (Local Content Plan)」政策が果たした役割について若干の検討を加えることにある。

Ⅱ 自動車産業保護政策の歴史

〔1〕 前 史

豪州製自動車の第1号は1897年にメルボルンのトムソン (Herbert Thomson) が製造した蒸汽自動車であるとされる。トムソンは、1900年にメルボルンとシドニーで開催された博覧会に自製の車を出品、両都市間を平均時速 13.6km で走破、注目を浴びた。この結果、トムソンは改良型の自動車を10台売ることに成功した。さらに、1901年にはタラント (Harley Tarrant) がガソリン自動車製作に成功している。タラントが製作した自動車はよく豪州の道路事情を研究した設計となっており、技術的にも当時の世界水準に達していたとされる。タラントのほかにも自動車製作を手がけた会社はいくつか存在したが、しだいに輸入車との価格差が大きくなり、事業を放棄していった。タラント自身もボディのみの製造を続けると共に、メルセデス、フォード等の輸入を手がけるに至った。

1902年関税表では既に「自動車」について20%の関税が課せられている。保護手段としての関税の利用は1907年関税でより鮮明となった。自動車ボディについては一般関税で35%、英国特惠でも30%の関税が課せられた。一方、シャーシーについては一般関税が5%、英国特惠では無税であった。即ち自動車部品のうちでボディのみを保護する政策が確立したのである。この関税保護等の導入と、そもそも輸入ボディが豪州には若干脆弱であったことから、メルボルン、アデレードを中心に自動車ボディ産業は徐々に発展し、1913年では国産ボディ生産台数は2,000台、総供給の約30%に達するに至った。尚、1911年にはボディ輸入に関しては従来の従価税に代って定額の関税が課せられた。税額は単座ボディの場合、英国特惠が15ポンド、一般税率が17ポンド、複座ボディが各々21ポンドと24ポンド10シリング、天蓋付きのものは36ポンドと42ポンドであった。第1次大戦勃発後、ドル確保のための奢侈品輸入の抑制等の一環とし

- 1) Peter Stubbs, *The Australian Motor Industry : A Study in Protection and Growth*. Institute of Applied Economic and Social Research, University of Melbourne, Cheshire, 1972. p.1.
- 2) Doreen Holmes, "Australia's Early Car Manufacturers : A Note on the Tarrant Motor and Engineering Company", *Business Archives and History*, VolⅢ, 1963, p.241.
- 3) 当時、2気筒のタラント車が375ポンドであったのに対し、フォードのS型が250ポンド、T型は200ポンドを下回るに至った。
- 4) 1902年から1936年までの自動車に関する主な関税の変化については、*Tariff Boards Report on Automotive Industry*, 1957, pp.111~112.

て、さらには、国内資金の国債への動員、国内産業の育成、必需品輸入のためのスペースの確保、といった様々な理由からボディの輸入は禁止された¹⁾。1918年には輸入禁止策は解除されたが、ボディ1基輸入するごとにシャーシーを2台分輸入することを義務づけることによって、国産ボディの需要を確保する措置が採られた²⁾。この措置は1920年には廃止せられ、代りに、高率の関税が導入された。1920年関税表は、英国特惠、中間関税、一般関税の3種に区分し、単座ボディの場合は、それぞれ、30ポンド、35ポンド、40ポンド、複座式が、50ポンド、55ポンド、60ポンド、天蓋付のものは、65ポンド、70ポンド、75ポンドの定額または40%、50%、55%という従価税のいずれか多い方が課せられることとなった³⁾。

〔2〕 1920年代

1920年代における豪州の自動車普及は著しく、交通革命をもたらしたと言ってよい。新車登録台数統計は、1921/22年度では9万9,270台であったが、1929/30年度には57万1,471台に達した⁴⁾。即ち、この8年間に自動車1台あたりの人口は、55.5人から11.26人に減少した。このような需要拡大がもたらされた要因としてフォースターは、人口増、所得増、自動車価格の下落⁵⁾、自動車性能の向上（セル・モーターの開発、タイヤの改良等）、道路網の整備等と共に、特に割賦販売普及を挙げている⁶⁾。自動車及び部品の輸入相手国として英国のシェアは、対英特惠が存在していたにもかかわらず、1920年代平均で17.5%（価額表示）にとどまり、北米が圧倒的優位（76.1%）を占めるに至った。即ち、自動車に関する限り、米国が伝統的工業品供給国である英国をはるかに引き離して優位を占めたのである。

1920年に導入された関税表において、歴史上はじめて、「組立て用部品」と「完成部品」との間に関税率の差が設けられた。即ち、ゴム・タイヤを除くシャーシーの輸入関税は、「未組立て (unassembled)」のものは、「組立て済み (assembled)」のものより2.5%低い税率が設定された⁷⁾。この関税差別の導入と輸送コスト節約に対する配慮からフォード (Ford Motor Company of

1) *Ibid.*, p. 8.

2) Colin Forster, *Industrial Development in Australia 1920-1930*, Australian National University Press, Canberra, 1964, p. 30.

3) *Ibid.* p. 30.

4) *Ibid.*, foot note 28, p.28.

5) シボレーは1920年に545ポンドであったが、1926年には改良型で210ポンドとなっていた。Peter Stubbs, *Ibid.*, p. 8.

6) *Ibid.*, pp. 8-9.

7) ゴム・タイヤを除くシャーシー関税率, 1920年.

	英国特惠	中間税率	一般税率
(a) unassembled	7.5%	12.5%	17.5%
(b) assembled	10%	15%	20%

(出所) *Tariff Board's Report*, 1957. p.111.

8) 組立て済みのものは、未組立てのものより嵩ばることから輸送費は3倍要した。C. Forster, op.cit., p. 45.

Canada) と GM (General Motors Corporation of USA) は相次いでシャーシーの現地組立て工場を豪州に設立した。(フォード 1925年, GM 1926年). フォードは同時にボディ製作を開始したが, GM はボディを Holden's Motor Body Builders 社から調達した. Holden 社はボディ製作の最大手であり, 1926/27年度および1927/28年度の新規登録台数の各々38%, 55%に相当するボディを供給した¹⁾. 同社は創業当初から大量生産による規模経済の利益の享受を目指し, アメリカ流の原価計算, 材料管理, 新規省力機械の購入, ベルト・コンベヤー・システムの導入等の合理化をはかり, 1924年に GM 社に対してボディ (シボレー, ビュイック) 供給契約を締結したあと急速な発展を遂げた. 両社の契約は納入価格を利益加算方式 (cost plus basis) によることを定めていたため, GM 社も Holden 社のコスト引下げに尽力し, 最新の機械およびノウ・ハウの移転に努めた²⁾. Holden 社の納入先としての GM のシェアは, 1924年から1930年の7カ年の平均で約60%に達している³⁾. しかしながら, ボディ需要は1926/27年度を頂点として, 下降に転じた. 大不況期の1930年におけるボディ生産台数は9,292台であったがこれは1926/27年度の生産台数, 36,171 台の約 4 分の 1 にすぎない. 経営不振に陥った Holden は1931年に GM に吸収され, General Motors-Holden's Limited (以下, GMH と称す) が設立された.

部品産業に対する保護政策は, 当該部品をシャーシーの構成部分から外し, 別個に扱う, という方法でなされた. 1920年代においてシャーシー構成部分から外された部品名とその実施時期は次のとおりである⁴⁾.

1925年 9 月	バッテリー
1927年12月	衝動吸収器
1927年12月	バンパー
1928年 3 月	スパーク・プラグ
1929年11月	スプリング
1929年11月	ゴム・チューブ

連邦政府による特定国産部品使用要請は, 特に米系自動車会社にとっては強力なガイダンスとなった. 何故なら米国系メーカーは, 連邦政府が英国車に有利に関税率表を改正することを惧れたためである. このような状況の下で部品工業は発展した. たとえば GMH の場合, バッテリーは1927年では全て輸入品を使用していたが, 1929年には 3 分の 2 は国産品を利用するまでに至っている⁵⁾.

1) Forster, *op. cit.*, p.39.

2) *Ibid.*, pp.40~42.

3) *Ibid.*, p.43より算出

4) *Tariff Board's Report*, 1957, p. 112.

5) C. Forster, *op.cit.* p.49. なお, 本書にはバッテリーおよびタイヤ産業の成長過程が描かれている.

〔3〕 1930年代

1930年代の保護水準は1920年代に比較すると非常に高いものとなった。1931年には豪ドルが切下げられた。大恐慌期中に引上げられた特惠関税率は1932年の英豪貿易協定成立により引下げられたが、一般関税率は依然高位（大恐慌前の約50%増の水準）にあった。このような状況のもとで豪州の部品工業は更に急速な発展を遂げた。1930/31年度から1939/40年度の間に、部品会社の工場数は18から76に、生産額は 9 万7,000ポンドから109万4,000ポンドに、雇用者数は204名から1,964名に増加している²⁾。

部品産業の発展を背景に、1935年頃からは、豪州国内で自動車の完全国産化を推進する意見が表面化してきた。この完全国産車製造を強力に提案していた有力な1人であるハートネット（英国人、当時の GMH 社長）は、提案の理由として次の諸点を挙げている³⁾。

- (1) 親会社（輸出元）が行うモデル・チェンジに合わせて、ボディの tooling を豪州で行うことは、規模の小さい豪州では不経済である。
- (2) 自動車生産のうちで技術的に最も困難なところはボディ部分であるが、豪州では既にこれを手がけている。
- (3) ボディとシャーシーを一体として製造する工法が一般的となる時期は迫っており、従来のようにボディのみの生産は不可能となる惧れがある。
- (4) 外国には、自動車生産台数が豪州より小さいのに拘わらず既に完全国産車生産を果している国が存在する。また、英国の自動車メーカー社長のルーツ（William Rootes）によれば、最低量産規模は年間3万台である。当時の豪州自動車市場は約6万台であり、規模的にも十分可能である。

このような意見が聞かれる中で連邦政府は、シャーシーおよびエンジン国産化に対する補助金を捻出する為に、英国以外の国から輸入されるシャーシーと関連部品に対する関税を従価税から重量税に変更し、種類によっては、1ポンド（重量）当り14ペンスにのぼる税を徴収することとした。1938年に連邦政府は関税委員会に対し、豪州国内でエンジンとシャーシーを製造するためにはいかなる政策が最良であるかについて諮問した。諮問に際して連邦政府がエンジンとシャーシー国産化を推進する理由として挙げたのは以下の諸点である⁵⁾。

- 1) *Green Paper*, Vol.I. p.27.
- 2) Peter Stubbs, *op. cit.*, Table 1. 14, p.17.
- 3) Sir Laurence Hartnett, *Big Wheels and Little Wheels*, Gold Star Publications, Vic., Australia, 1973, pp.86-89.
- 4) *Tariff Boards Report* 1957, p.112. 参照。なお、この措置は、米国製シャーシーは重いことを考慮に入れたものであり、一般的な、非スターリング圏への差別強化策の一環として採られたものである。
- 5) Peter Stubbs, *op. cit.*, pp.18-19.

- (1) 貿易転換¹⁾の担い手となる。
- (2) 豪州は既に、必要な市場、原料、技術を保有している。
- (3) 雇用創出効果がある。
- (4) 自動車産業に働く熟練労働者は防衛上にも有用となり得る。
- (5) 自動車産業自体、防衛面で一般的に貢献できる。
- (6) 移民誘致策の健全化、安定化に資する。
- (7) 自動車生産に関し最も困難な部分の製造は既に豪州内で手がけられている。
- (8) 既に豪州で生産されている部品の生産コストの低下に役立つ。
- (9) 豪州国内で生産することが価格上昇をもたらすとは思われない。

しかしながら、1937年9月に発表された関税委員会の結論は、性急な完全国産化策に否定的な内容を持つものであった。²⁾ 第1に、国防省は自動車エンジン産業の設立は歓迎するものの、これを国防上不可欠な産業と見做してはいないことが明らかにされた。第2に、関税委員会に寄せられた4つのエンジン国産化案がそれぞれいくつかの欠点を有していたことである。4案のうちの3案は生産規模が5,000基以下という少量生産を目指しており、コストがかさむことは明らかであった。第4案は生産台数2万基にのぼるものであるが、補助金の給付、政府による購入義務、従価率換算で175%（10カ年経過後においても140%）に相当する保護措置の付与を要求する、といったものであった。結論として関税委員会は次のような勧告を行なった。

- (1) 現時点で自動車の完全国産化を奨励したり強制することは賢明でなく、順次段階的に発展させることが好ましい。
- (2) シャーシーを構成する部品のいくつかはあまり大きなコスト負担を加えることなしに国産化が可能と思われるが、どの部品がこれに該当するか明らかにするための十分な情報は得られていない。
- (3) 豪州における自動車販売価格はすでに高くなり過ぎており、豪州内の国産化率の増大がかかる価格の上昇に結びつかないように特に留意する必要がある。
- (4) 上記(2)で言及した可能性を発展させるための方法について関税委員会は統一した勧告を用意するまでには至っていない。

連邦政府は、このような内容の関税委員会勧告がなされたのにも拘わらず完全国産化策を諦めず、第二次大戦開始直後には、ACI 社 (Australian Consolidated Industries) と接触し、自動車国産化の可能性を検討させた。³⁾ この結果、1939年末には自動車エンジン補助金法 (Motor Vehicle Engine Bounty Act) が制定され、1940年には自動車協定法 (Motor Vehicles Agreement Act)

(1) ドル圏からの転換を意味する。

(2) *Tariff Board's Report*, 1957, p. 7. および, Peter Stubbs, *op. cit.*, p. 20.

(3) S. J. Butlin, *War Economy, 1939-42* Australian War Memorial, Canberra, 1955, p. 10.

が発効した。これによって ACI 社は、授權資本100万ポンド、払込資本25万ポンドの新会社を設立し、年産2万基のエンジンおよびシャーシーの製造に着手することとなった。しかしながら豪州経済は工場建設以前に戦時経済体制に突入した。石油使用は制限され、既存自動車関係工場は兵器工場に転換させられた。なお、豪州は自動車エンジン製作に先駆けて飛行機エンジンの製造に成功した¹⁾。

〔4〕 第二次産業委員会

第2次大戦の終了の見通しがついた1943年10月にカーティン (Curtin) 政権は、第2次産業委員会 (Secondary Industry Commission) を設立し、戦時経済から平時経済へ製造業を如何にして円滑に移行させるかを研究させた。同委員会は、第2次大戦中に育成された工業技術および技術者の積極的活用、兵器産業に従事している労働者のための再雇用機会の創出等の見地から自動車の完全国産化をはかることが望ましいと勧告した。政府はこの勧告に基づき、1944年10月に、自動車組立てメーカー、部品製造業者に対し、大略次のような内容の声明を送付した。

- (イ) ACI 社のみに自動車製造権を付与していた自動車エンジン補助金法と自動車協定法は廃止されること。
- (ロ) シャーシーおよびエンジン国産化のための計画案を募ること。
- (ハ) 適当な計画案が提出されない場合は、政府自身が自動車製造事業に進出する用意があること²⁾。

この声明に応じて、GMH、フォード、ナフィールド、クライスラー、ルーツ等の各社から計画案が寄せられた。各社が政府声明に真剣に応じた理由は、雇用確保問題に特に熱心である労働党政府自身による自動車産業進出の可能性が非常に高いと判断したためとされる。GMHとフォードの計画案の骨子とこれに対する連邦政府側の対応は次のとおりである³⁾。

<GMH 案>

- (イ) 車種：低価格中型乗用車およびそのユーティリティ⁴⁾。
- (ロ) 年間生産台数：2万台。
- (ハ) 生産開始時期：1947年（3年後）。
- (ニ) 投資金額：250万ポンド。公募せず。
- (ホ) 新規雇用者予定数：3,000人。

1) Laurence Hartnett, *op. cit.*, Chapter 18.

2) *Ibid.*, pp.181~2.

3) Ministry of Post-War Reconstruction, *Memorandum of the work of the Secondary Industries Commission*, 1943-1949. (mimeo.) p.30.

4) 後部に荷台を付した貨物乗用車。我が国では、ピックアップと称されることが多い。この車種はGMH社によって開発され、豪州に需要が多い。Laurence Hartnett, *op. cit.*, pp.94-5.

- (ハ) 豪州政府に対する要請: (a) 輸送費に対する助成. (b) 非国産部品 (完成車価の10%を超えない予定), 豪州国内で調達不能の機械, 設備に対する輸入関税の免除. (c) 輸入, 海外渡航に対する優先的外貨割当, 労働力, 原材料の確保. (d) 超過利益税の適用についての再検討.

この案に対し政府は, (イ) 特定部品, 設備・機械の関税免除申請は好意的配慮を払う, (ロ) 政府の認めたケースについては, 外貨を優先的に割当てて, また, 戦争遂行上の障害とならない限り, 労働力確保, 原材料確保面に協力する, という主旨の回答を行なった.

<フォード案¹⁾>

- (イ) 車種: 8気筒, 20馬力の乗用車およびトラック.
 (ロ) 年間生産台数: 乗用車 (含, ユーティリティ), 2万台. トラック, 5,000台.
 (ハ) 生産時期: 次に示すように段階的に国産化率を上げていく.

年 平 均 国 産 化 率

	シャーシー部分	ボディを含む全体
初年度	7.5%	52%
2	22.5%	60%
3	35 %	66%
4	50 %	74%
5	72.5%	85%
6	85 %	92%

- (ニ) 投資金額: 375万ポンド. 一部公募する.
 (ホ) 新規雇用予定者数: 3,000人.
 (ヘ) 豪州政府に対する要請: (a) 自社製自動車に対する販売税の免除. (b) 設備, 機械の輸入に対する輸入税の免除. (c) シャーシー構成部品のうち, 特定部品の輸入に対する輸入税免除. (d) シャーシーに対する輸入税の引上げと最的規制. (e) 直接的な資金援助 (85万ポンド)

フォード案は, トラック生産を含めていた点が国防上の理由から特に評価された. 対政府要請については, 設備, 材料, 部品の輸入税免除や外貨の優先割当て等は承認されたが, シャーシー輸入税の引上げおよび量的輸入規制措置等は拒否された.

結局, GMH による国産車製造計画が早期国産化を目指す政府の意向に最もよく適合しているという理由でこの計画案は1945年末に正式に承認された. 他方, フォード, クライスラー, インタナショナル・ハーベスター各社の案は, 種々手直しされた上, いずれも国産化率を上昇

(1) Secondary Industries Commission, *Outline of Report on Motor Vehicle Production*, 1945. p.20. (mimeo.)

させることを条件に1946年に承認され、部品輸入関税の免除、輸入枠の割当て等の恩典が認められた。なお、GMH 案の具体化にあたって豪州連邦政府は資金面で多大な協力をしている。即ち、所要資金の全てを豪州国内で調達できるように幹施したのである。GMH は、チフリー (Chiefly) 首相の幹施によって250万ポンドを Commonwealth 銀行から調達し、さらに Adelaide銀行から50万ポンド分借入れることによって、米国の親会社からの資金援助を一切受けずに、所要資金の全てを整えたのである。¹⁾ GMH の第1号車、Holden は1948年11月に完成した。

第2次大戦後、しばらくの間は英国製車の輸入が有利な状況が続いた。ドル不足のため導入されていたドル圏に対する輸入ライセンス制の存在、1949年のスターリング引下げ等がこの背景である。この結果、1949年には市場の80%は英国車によって占められた。しかし朝鮮戦争後の国際収支の悪化によって輸入量規制策が採られ、これが1952年に入ってから非ドル圏に対しても拡大適用されたことから英国車のシェアは40.4% (1952年)、32.2% (1955年) と低下していった。ここに至って英国メーカー (スタンダード、ルーツ等)、西ドイツ・メーカー (フォルクス・ワーゲン) による組立て会社設立が相次いだのである。

〔5〕 関税委員会報告、1957年

1954年に貿易関税大臣は、ボディ、シャーシーの関税水準、関税表簡素化の方法、旧型部品調達費用に関する控除 (deletion allowance) が豪州の組立業者および部品製造会社に不利益をもたらしているか否か、といった点について関税委員会に諮問した。付託に際して同省は、独自の改正案を呈示した。²⁾ この同省の改正案のうち、産業保護策の見地から興味深いものは次の諸点である。

- (イ) 自動車会社の製造計画を審査するため、貿易関税省、総理府、大蔵省、国家開発省の代表から成る委員会を設置し、その審査に基づいた勧告を大臣に行なう。
- (ロ) 製造計画が承認されるためには、当該自動車の国産化率が既に40%に達しており、これを更に、例えば3年間で70%に高めるというような内容を持つことが要求される。
- (ハ) 製造計画が承認された場合、必要部品の輸入税が免除される。
- (ニ) 豪州内で商業的生産が行なわれている部品については保護的な輸入関税を設定する。
- (ホ) 完成車の輸入については単一の輸入関税を賦課する。

この案はこのまま採択されるには至らなかったが、上記提案の中に、国産化率の達成度に応じて部品の輸入関税の減免を認めるという考えが示されている。これは後述の「国産化プラ

1) Laurence Hartnett, *op. cit.*, p. 192. なお、GM は、それまでに GMH から税引後1,900万ドルにおよぶ利益を挙げていた。Ibid., p. 189. この事実は、豪州における外資批判の1つの原因になっている。Brian Fitzpatrick and E.L. Wheelwright, *The Highest Bidder*, Lansdowne, 1965, p. 8, 参照。

2) *Tariff Board's Report*, 1957, Appendix D, pp. 84~86.

ン」の原型として注目される。

関税委員会の勧告は、部品を生産経済性から3種に区分し、豪州国内で効率的生産を行なう可能性を持つ産業を保護の対象にしようとするものである。即ちX類に属する部品は豪州国内で経済的な生産が行なえるもので、輸入される必要がなく、最恵国特惠関税率で42.5%、英国特惠関税率で35%という高関税で保護される。Y類には3種の部品が含まれる。第1は、自動車以外の分野に於ても使用される可能性のある部品で、例としては他の内燃機関に於ても使用されるスパーク・プラグが挙げられる。第2は自動車産業に於てのみ使用される部品である。第3は、自動車産業に於てのみ使用され、しかも、豪州国内で経済的に生産されるものであるが、何らかの理由によって供給量が不十分なものである。Y類に属する部品については、最恵国特惠関税率で37.5%、英国特惠関税率で27.5%という中位の保護的な輸入関税率が設定される。その理由は、国産品を使用している企業は輸入品を使用している企業に比べて不利になるからである。Z類の部品は豪州国内での供給体制が整っていないと思われるもので、最恵国特惠税率で7.5%、英国特惠関税率ではほぼゼロに等しいという非保護的関税が賦課される。尚、部品の再分類は適宜弾力的に行なわれる。1957年当時、車軸、トランス・ミッション、ホーン、ユニバーサル・ジョイント、クラッチ等の保護が高位にあることは、これらの部品産業が発達していたことを示すものであろう。

〔6〕 関税委員会報告、1965年およびその修正

1960年代に入って自動車産業は新しい状況を示すこととなった。その契機は1960年2月の輸入ライセンス制の廃止措置である。この結果、部品と完成車、特に小型車の輸入が増大した。表3は、1958/59年度から1964/65年度に至る部品（組立用と自動車）の輸入額の変化を示すものである。両部門とも金融引締策がとられた1961年度を除いて毎年輸入額が拡大している。即ち、同期間中に部品輸入額は4,000万豪ポンドから7,600万豪ポンドに、自動車輸入額は400万豪ポンドから2,500万豪ポンドに大きく増えている。輸入増加は国際収支上の問題をひき起こすのみならず国産化率増大方針にも逆行するものであるため、政府は1963年10月に部品輸入の関税上の特典（バイ・ローの適用）について関税委員会に調査を命じた。その調査結果が答申される以前の1964年5月には、政府は独自に政府案を公表した。政府案の内容は国産化率を増大させる前提でバイ・ローによる関税譲許を与えるというプランである。その骨子は次の通りである。

- (i) 1965年1月1日より乗用車の組立用部品輸入に与えられるバイ・ロー譲許は、国産比率を増加させることを目的としたプログラムに参加する自動車に関してのみ適用される。こ

表3 自動車部品（組立用）輸入額とその輸出国および完成車輸入総額の推移

(100万豪ポンド, FOB)

年度		1958/59	1959/60	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65
輸入額(輸出国)								
部 品	(英 国)	25.6	35.5	29.0	15.5	31.9	31.0	36.0
	(カ ナ ダ)	2.1	3.6	4.4	2.0	4.5	2.6	5.2
	(フランス)	1.4	2.5	2.4	0.6	2.0	1.1	0.5
	(西 独)	5.1	5.2	6.4	4.1	5.2	6.0	8.4
	(イタリア)	0.2	0.3	0.2	0.1	0.2	0.3	0.1
	(日 本)	—	0.2	0.2	—	0.2	0.3	0.4
	(米 国)	5.2	6.7	12.2	9.0	18.0	26.6	25.5
	(そ の 他)	—	—	0.1	—	—	—	—
	(小 計)	39.9	53.8	54.9	31.4	62.0	67.9	76.1
完 成 車		3.9	4.4	6.4	5.0	12.2	15.0	24.9

(出所) *Tariff Board's Report on Motor Vehicles and Concessional Admission of Components*, 1965. (以下, *Tariff Board's Report 1965*, と称す), Tables No.3 and No.4, p.9.

のプランには、プラン A、プラン B1、およびプラン B2 が含まれる。

- (ロ) プラン A に参加したモデルは5カ年以内に国産化率を95%にまで高めなければならない。その場合、必要輸入部品の全て（例外あり）をバイ・ロー規定に基づく無税または非保護的関税率で輸入することができる。
- (リ) 生産台数が少なくプラン A への参加が望めないモデルはプラン B1 または B2 に参加することができる。（但し、プラン B1 および B2 は関税委員会報告が発表されるまでの暫定的な取決めである。）プラン B1 参加モデルは初年度の末までに50%、2年度目末には55%の国産化率を達成することが要される。関税譲許は非保護的部品に限り与えられる。
- (ニ) プラン B2 参加モデルは少なくとも CDK（完全ノック・ダウン）部品から豪州で組立てられることを要求される。国産化率の増大が約束されたときは、豪州の部品産業に発注された部品に限ってバイ・ロー譲許が与えられる。バイ・ロー譲許は発注部品が完成したとき、または18カ月の、いずれか短い期間についてのみ与えられる。
- (ホ) 国産化率は次のように定義される。

$$\frac{WP - (MP - X)}{WP} \times 100$$

但し、WP=都市のデистриビューターまたはディーラーで最も条件の有利なものに与えられる最低卸売価格（サービス料を含む）

MP=輸入部品の工場渡し価格

X =再輸出分

関税委員会の報告は1965年9月に発表された。その内容は、完成車に対する輸入関税率に関

するものと、部品輸入におけるバイ・ローの適用方法に関する勧告とに分けられる。前者に関しては、重量が10トン未満の軽量車の新規登録台数に占めるシェアが24カ月間の平均で7.5%を超えないときは、従来の関税率、英連邦特惠税率25%（最恵国特惠35%）を維持し、超えた場合は、それぞれ35%、45%とする、というものであった。後者については、ただちにバイ・ローを廃止することは労働力不足で急速に成長していた国内部品産業を過熱させる惧れがあることから取り止められ、そのモデルの国産部品使用率に応じて年間生産台数を定め、この条件を満たすものにバイ・ロー譲許を与えるものとした。年間生産台数と必要国産化達成率は表4に示すとおりである。目標国産化率達成までの猶予期間として、開始時点における国産化達成度に応じて12カ月から18カ月が与えられた。この猶予期間中にもバイ・ロー譲許は与えられる。

1966年2月に、この関税委員会報告のうち完成車輸入関税に関する勧告はこのままの形式で、国産化プラン案については修正が加えられた上で了承された。修正は、プランB1、B2についてなされた。修正点は、(1) 国産化率95%以上（プランA）以外は3種に限定し、これを Small Volume Planとする(表5)。(2) Small Volume Plan 参加社に対しても所期の国産化率を達成した後はバイ・ロー譲許を与える、とした点

である。この結果、国産化率60%の場合、年間生産台数上限は2,500台分減少することとなった。この改正の意図の1つは、95%以上の国産化率を達成しているモデルに市場の大部分を提供するところにある。

輸入関税は完成車輸入台数が新車登録台数の7.5%を超えたことから、1966年8月に関税委員会勧告に沿って引きあげられた。他方、国産化プランは早くも1966年に2度の修正をうけたがそれ以降、自動車産業政策は以下に見るように、国産化プランの手直しを中心に頻繁な修正、改正が加えられてた。

<1966年5月の修正>

従来、国産化率の算定にあたっては、ディストリビューターに対する手数料を、プランA 参加モデルについてのみ国産化分として計上し、Small Volume Plan（国産化率60%以下のプラン）参加モデルについては認めていなかった。今回の改正で国産化の算定根拠となる最低卸売価格

表4 1965年関税委員会勧告による国産化プラン案

年 間 生 産 台 数	最低必要国産化率(%)
1— 2,500	45
2,501— 5,000	50
5,001—10,000	60
10,001—20,000	70
20,001—30,000	80
30,001—40,000	90
40,000以上	95

(出所) *Tariff Board's Report, 1965, p.16.*

表5 政府発表による国産化プラン

年 間 生 産 台 数	最低必要国産化率(%)
2,500台未満	45
5,000台未満	50
7,500台未満	60

をディストリビュータではなくディーラーに限ることとした。この結果、ディストリビューターに対する手数料は算定根拠に含まれることとなり、見かけ上、5%程度の国産化率増加をもたらした¹⁾。このほかに、一部特定モデルについては1966年2月発表の関税の適用を最長6カ月まで遅らせることとした。

＜1966年11月の修正＞

プラン A 参加モデルは5年間以内に95%の国産化率達成を義務づけられていたが、これを、(i) 年間生産台数が2万5,000台未満であり、(ii) 既に豪州内で調達している部品を輸入品に切替えないこと、(iii) それ自身が高い国産化率を達成することが求められている部品は最初の5カ年の間に豪州国内で調達する、という3つの条件に適合するモデルは、95%国産化率の達成猶予期間を7年間とする「修正プラン A」に参加することができることとなった。

このようにプラン A の規準が緩和されたにも拘わらず、プラン A に参入していたフォルクスワーゲンは販売不振から1967年1月に Small Volume Plan へ移行した。また、政府は1968年5月には日本車、1968年11月には欧州車に対し、販売価格の引上げ要請を行なった²⁾。

＜1968年12月の修正＞

この修正によりプラン A は、従来の「国産化率95%、台数無制限」というプランのほかに、「国産化率85%、台数制限2万5,000台」というプランが加わった。さらに、ある自動車製造会社が、1つのモデルで国産化率が95%を超え、他のモデルの国産化率が85%以上であり、かつ、全体の加重平均が95%に達することに同意している場合は、生産台数に制限を加えられることなくバイ・ロー譲許が与えられることとなった。即ちかかる会社は85%の国産化率で台数制限をされずに生産をすることが可能となったのである。また、Small Volume Plan についても次のような修正がなされている。(1) 組立台数と同一モデルのものを完成車で輸入した場合、その合計が組立制限台数を超えたときは、超過分に該当する組立用部品輸入のバイ・ロー適用を取消す。(2) 従来、制限台数以上に組立てることは禁じられていたが、今後はこれを認める。その場合、超過分についてはバイ・ロー譲許は与えない。但し、超過分は、45%プランの場合は5,000台、50%プランの場合は7,500台を限度とする。60%プランの場合は無制限である。

＜1971年12月修正＞

1971年12月16日に発表された修正案の内容は、大略次のとおりである。

- (1) 60%以下の国産化プランの段階的消滅。従来のバイ・ロー譲許方式も改め、関税優遇は最終価格に一定の無関税部分の譲許 (duty-free allowance) を与え、その割合を段階的に消滅させる。(1972年1月1日以降は20%、1973年1月1日以降は15%、1974年1月1日以降は10%、1975年以降はゼロとなる。) また、60%以下のプランに新規に参加することは認めない(表6参照)。

1) Greer Paper, Vol. IV, p. 414.

2) 日本車の場合にはダンピング容疑が絡められていた。

表6 1971年12月改正後の国産化プラン

国産化率	年間生産台数上限	関税恩典(duty-free allowance)
95%	制限なし 25,000	{ 残余輸入部品の全てについて適用
85%		
60%	7,500	{ 1972年：20% 1973年：15% 1974年：10% 1975年：なし
50%	5,000	
45%	2,500	

(出所) Green Paper Vol. IV. p. 417.

- (2) 85%プランの修正. 85%プランへ参加するためには詳細な達成計画, およびそれに対する正式なコミットメントが必要である. また, 85%プラン参加のためには既に55%以上の国産化を達成していなければならない. 目標国産化率を達成するまでの期間は5カ年間とする. (その間は逐次, 基準国産化率を達成していかなければならない. 既に国産化率が55%を上回っている場合は, 達成期間を短縮する.)
- (3) 輸出クレジット方式の導入. 再輸出の部品は国産化部品として国産化率の算定に計上することができる. (会社単位で算定するので, Aモデルのエンジンを輸出することによって, Bモデルのエンジン輸入を相殺する, といった例も可能である.)
- (4) 部品調達の外転換規制. 相当量の部品調達を国外に転換することにより, 豪州の部品産業が打撃を受ける恐れがある場合は, その部品の輸入は, 関税優遇が適用される場合においてもこれを認めない.
- (5) 従来85%プランに含まれていた国産化必須部品規定の廃止.
- (6) 株式の持ち合い, その他提携関係にある会社は国産化計画の取扱い上1社とみなす. (これにより, 三菱自動車とクライスラーは同一会社とみなされる). これらの会社に対しては, 同一のカテゴリーに含まれる車種はいずれか1つのモデルのみが国産化計画に入ることが許される.
- (7) 国産化計画枠外の組立. 国産化計画の枠外で, 通常の関税を部品輸入に支払って組立てを行なうことは可能である. 但し, 国産化計画の枠の内外でそれぞれ組立てを行なう場合, その車種は同一車種であってはならない. その場合は枠内の組立てに対しては関税譲許は不適用となる.

この政策が発表された結果, 日産自動車は1972年11月, トヨタ自動車は1973年3月に85%プランへの参入申請を行なった.

<1973年の一括関税引下げ>

1972年に労働党政権が誕生した. 労働党は自動車産業に関し, 次の諸点を課題としてい

た。¹⁾

- (イ) 頻発する労働争議の解決、労働条件の向上。
- (ロ) 圧倒的な外資所有・支配状況からいかにして脱し、豪州側の参加を実現するか。
- (ハ) 公害問題の解決。
- (ニ) 消費者保護、頻繁なモデル・チェンジの除去、部品供給体制の整備、自動車の安全性の向上。
- (ホ) 産業の合理化、車種制限、工場・施設の共同使用の可能性。
- (ヘ) 産業の地方分散化をはかること。
- (ト) インフレ対策の一環として、自動車をいかにして安価に供給するか。
- (チ) 省資源の観点から石油消費をいかにして節約するか。

一般的経済政策としては特にインフレ対策が重視され、豪ドルの切上げ（1972年12月に7.05%、1973年2月の米ドル切下げ不追随による実質10%、1973年9月に5%）が行なわれた。しかし、豪州自動車産業に関しては、1973年7月に実施された全品目に対する関税の一律25%引下げの影響が大である。即ち、完成車輸入が有利となり、特に日本車の市場占拠率が急増した。このような政策をとる一方、豪州政府はトヨタ、日産両社の85%プラン参加申請に対する取扱い方法をも含めて、自動車産業政策の総合的見直し作業を関税委員会に命じた。なお関税委員会は1974年1月に産業援助委員会（IAC）として発展的に解消された。

〔7〕 産業援助委員会勧告——1974年7月

IAC の基本的認識は次のとおりである。(1)自動車生産の必要最低経済規模は、工場あたりで年間25万台、理想的には40万台であるのに拘わらず、1973/74年度実績を見ると市場第1位のGMHにおいてさえも17万4,000台に過ぎない。このため豪州の自動車生産コストは米国、欧州、日本と比較してかなり割高である。過去の国産化プランは、市場に多種多様な自動車を氾濫させ、豪州自動車産業に多種少量生産を行なわせる結果となった。また国産化プランは豪州の部品産業についても多種少量生産を促すこととなった。以上のような認識から IAC は大略次のような勧告を行なった。²⁾

- (1) 乗用車、軽商業車および部品（一部を除く）に対する関税を、本勧告採択後は35%、1980年1月1日には30%、1982年1月1日には25%とする。
- (2) 自動車国産化プランおよび部品製造プログラムを廃止する。

1) Address by the Minister for Secondary Industry the Hon. Kep. Enderby to the MARTEC Forecasting Conference Sydney. 29 November 1973. による。

2) Industries Assistance Commission Report, *Passenger Motor Vehicles, Etc.* 10 July 1974. pp. 216~7.

(3) 本報告が触れた下記の諸点について留意する。

- a) 自動車産業に従事する労働者，企業に対し，調整のための援助措置
- b) 自動車部品および自動車部品を構成するパーツに対するバイ・ローの適用。
- c) ニュージーランド，カナダおよび発展途上国から輸入される財に対する関税上の扱い。
- d) 特定部品の関税上の取扱い。
- e) 中古あるいは処分対象となっている特定の設備に関する輸入許可。
- f) 非都市地域への立地を奨励するための助成策。
- g) 自動車産業における豪州側の持分の増大。
- h) 下記に対する政府のイニシアティブ。
 - (i) 自動車産業における労使関係の改善。
 - (ii) 部品共通化の推進。
- i) 地域補完計画。
- j) 部品の流通と価格政策。
- k) 自動車の安全性と排気ガス規制。

IAC は本勧告が採択された場合，高水準の保護の下にあってのみ存続し得た事業活動は減少するが，より効率的な製造業者の競争の立場は改善されるものと考え，具体的には，中型車市場は既存三社の製品（ホールデン，ファルコン，バリエント）によって供給され，軽量車はその大部分が日本から輸入によって供給されると予想している。

〔8〕 低国産化計画の廃止——1974年11月

IAC 報告は，その勧告内容がドラスティックなものであった上に，当時の豪州の自動車産業をめぐる状況が非常に悪く，労働党政府は政治的理由から受け入れることはできなかった。即ち，景気後退による失業率の上昇，日本車輸入の急増，事業不振が限界にきたレイランド社のシドニー工場閉鎖声明発表，港湾労組を巻き込んだ日本車輸入阻止行動の発生といった悪条件下にあった。労働党政府は，1974年11月に，次の内容を持つ自動車産業政策を発表した。

- (イ) 従来の95%，85%国産化プランは今後4年間で廃止し，新しい国産化プランを導入する。
- (ロ) 新国産化プランはプランに参加した会社の（個々の車種ではなく）平均国産化率を，今後4年間で85%にまで高めることを意図するものであり，バイ・ロー譲許も付与される。
- (ハ) 完成車に対する輸入関税は，輸入完成車が登録台数の20%以下のときは35%，20%を超えるときは45%とする。（CKD はそれぞれ25%，35%とする。）
- (ニ) 特定のものを除き，部品関税を平均25%とする。
- (ホ) 自動車産業の適正規模利益を確保するため，各社による共通部品使用を可能とするような政策を導入する。

- (ハ) 海外における部品基地と市場を組織した補完計画に特に留意する。
- (ト) 本政策の施行によって不利益を蒙った企業および従業員は、産業構造調整援助計画 (Structural Adjustment Assistance Scheme) に基づく調整援助の考慮の対象となる。
- (チ) 政府は Albury-Wodonga 地区を新産業中心地とすることを促がすような計画に高い優先度を付する。
- (リ) 本政策に沿って設立される可能性がある新合弁企業に対し豪州政府が参加する可能性を調査する。

なお、この政策の細目については、1975年4月11日、同年5月6日および16日に説明がなされた¹⁾。たとえば新しい国産化率の算定方式は次式のとおりである。

$$C = \frac{(R_D + R_E) - (I_D + I_E)}{(R_D + R_E)} \times 100$$

但し、

C : プラン参加会社が製造・組立てを行なっている自動車の平均国産化率。

R_D : 国内販売用に生産された自動車の価値。即ち、生産された自動車の台数に最低卸売価格を乗じた積。

R_E : 輸出版売用に生産された自動車の価値。即ち、輸出用に生産された自動車の台数に FOB 価格を乗じた積。

I_D : 国内販売用に生産された自動車に使用された輸入部品の価値 (非課税)。

I_E : 輸出版売用に生産された自動車に使用された輸入部品の価値 (非課税)。

<1975年1月の修正>

1974年末は、自動車需要の減退、輸入車の急増、輸入車および国産車ストックの増大といった要因から、自動車産業に於て1万人に及ぶ首切りが生じる可能性が出ていた。そこで1974年12月には日本に対して輸出の自粛を要請し、1975年1月28日には次のような措置を発表した。

- (イ) 販売税の軽減。
- (ロ) 乗用車輸入数量割当制の導入、1975年中に輸入数量割当制を実施するが、2月から4月までは毎月5,500台、5月以降は7,500台を上限とする。(各社の割当ては、73,74年の実績による。)
- (ハ) 商業車の輸入数量を1974年の水準に留める。

この政策の発表後、GMH、クライスラー、フォードの労働者解雇計画は中止された。政府は、輸入数量制限継続の可否について IAC に諮問し、その答申は1975年10月末に提出された²⁾。

<産業援助委員会報告、1975年10月>

この報告は、現行の85%国産化計画は、トヨタ、日産両社に対し不当に高い保護 (「実効保護

1) *Green Report*, Vol. IV. Attachment 10, 11, 12 and 13, pp. 471~483. 参照。

2) *Industries Assistance Commission Report, Motor Vehicles—Import Restrictions*, Oct., 31, 1975.

率」換算で60%の差)を与える、といった欠陥を有するが、現行政策を与件とみなすものとする
と断った上、次の勧告を行なっている。

- (イ) 輸入規制は1976年末まで、年間9万台水準で続ける。
- (ロ) 45%の輸入関税水準は1977年末まで維持する。

〔9〕 1976年3月発表の新政策

1975年12月の総選挙の結果、保守連立政権が誕生した。新政権による自動車産業政策は翌年の3月末に発表された。内容は次のとおりである。

- (イ) 輸入車の登録台数に占めるシェアを年間9万台に規制するための輸入数量規制は1976年
まで継続して実施する。
- (ロ) 完成乗用車に対する輸入関税は1977年末まで45%の水準を維持する。1978年1月1日以
降は、輸入車の新車登録台数に占めるシェアが20%未満のときは35%に引下げる。20%以
上の場合は45%を維持する。
- (ハ) 85%プランは継続する。(但し細部に変更あり。)
- (ニ) CKD 車に対する輸入割当制(クォータ)および30%の関税は1976年末まで続けられ、
1977年1月1日より、CKD 車の関税は35%に引き上げられ、クォータは廃止される。
- (ホ) 4気筒エンジン生産は、数カ所に分散されて行なわれるよりも合理化されることが望ま
しい。

以上のように新保守党連立政権の自動車産業政策は労働党政権の政策、および1975年10月の
IAC 報告の内容を受け継ぐものである。上記政策のうち、4気筒エンジン製作工場の共同利
用案は各社の協力が得られず、放棄された。(1976年6月9日声明)

＜1976年12月の修正＞

1976年の豪州経済は、前年度に引き続き、高失業率、激しい物価上昇、賃金増によるコスト
上昇、輸入増大、外貨流出等に悩まされた。そのため連邦政府は1976年11月29日に豪州ドルを
17.5%切り下げ、12月7日には自動車輸入割当制を撤廃した。その後、豪州ドルの小幅な切上
げが続いたため、切下幅は差引き約14%程度であったこととなる。(1976年12月13日現在)

しかしこの結果、関税の45%と併わせて輸入障壁は約60%の高さにまで達したこととなり、
輸入割当規制の撤廃による輸入促進効果は大きいものではなくなっていると考えられる。また、
状況によっては、輸入割当制の再導入も考えられるため、この政策修正が大きな意味を持つと
は思われない。すなわち、輸入を一定に制限し、トヨタ、日産両社を国内メーカーとして含め
ることによって国内生産体制を護るという体制に落ち着いたものと言えよう。

Ⅲ 国産化プラン政策に関する若干の分析

本節では、1965年以降に導入された国産化プラン政策の導入目的とその結果について若干の分析を行なうこととする。連邦政府が国産化プランを導入した目的は次の4点にあったと考えられる。

- (イ) 豪州国内で生産され組立てられる自動車の国産化率を最大限に高めること。(従来から国産化率向上政策に協力してきた既存企業を保護すること。)
- (ロ) 豪州国内で需要が限られており、高国産化のための投資を行うインセンティブを持たない車種については特定制限台数内での国内組立を奨励すること。
- (ハ) 国内部品産業の保護育成をはかること。
- (ニ) 上記3点と矛盾しない限りに於て、経済的、効率的な産業構造を形成すること。

このうち、ハ)の目的は一応達成したと思われる。国産プラン参入車種の部品輸入額は1965/66年度は7万0,664ドルであったが、1972/73年度は4万6,393ドルに減少している。この間、国産化プラン参入車種による新車登録台数は30万8,454台から41万4,503台に、約34%増加している。各社の部品内製化率の進行を考慮に含めてもおお相当分が国内部品工業によって供給されてきたものと考えられる²⁾。

前記の諸目的のうち、(イ)と(ニ)についてはその意図の実現に失敗したと考えることができる。即ち、高国産化部門の全体に占めるシェアが低下し、多種・少量生産傾向を強めたのである。表7によれば、1965年において85%以上の国産化プランに参加している車種(乗用車、ステーション・ワゴン、その他乗用車の変種)の登録台数は、このカテゴリー全体の登録台数の81%であったが、1972年には73%に低下している。自動車産業は規模経済原理が典型的に見られる産業であり、経済的、効率的な産業を実現するためには、一車種について大きな生産台数が必要である。しかしながら、表8の示すように、国産化プランの導入以後、年間生産台数が小さ

表7 国産化プラン参加車種の登録台数に占めるシェア、乗用車* (%)

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
85%, 95%プラン参加車	81	84	83	77	76	74	72	73
45%, 50%, 60%プラン参加車	—	2	9	14	15	16	18	16
輸 入 車	19	14	8	9	9	10	10	11
総 計	100	100	100	100	100	100	100	100

* 乗用車には、ステーション・ワゴン等変種を含む。
(出所) オーストラリア自動車部品工業会内部資料。

1) 豪州自動車部品工業会内部資料。

2) 尚、1968/69年度の部品総生産額は14億3,000万ドル、1972/73年度は19億4,000万ドルであった。

表8 国産化プラン参加車種数の推移

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
95%プラン	{ 8	8	8	4	4	4	4
85%プラン				4	4	5	5
60%プラン	1	4	5	5	5	5	3
50%プラン	3	4	4	5	5	7	7
45%プラン	5	5	6	7	7	7	6
計	17	21	23	25	25	28	25

(出所) 前表に同じ。

く制限されている60%プラン以下のプランにおいて車種は増加し、全体としても車種数は増えている。しかも、一車種あたりの生産台数が減少する上に、各車種についてオプションが増えるという傾向も企業ベースでは見出される。O'Connell は、この点に関し、「ホールデン社は、1964年には2種類のボディ・スタイルで年間13万台の生産を行っていたが、現在(1976年7月頃)では、4種類のボディ・スタイルで、3種類のエンジン、その他トランスミッションをはじめ種々のオプションを揃え、年間生産台数は7万台強にすぎない」と指摘している。非経済的な多種・少量生産化が進行したのである。前記目的のうちの(ii)は、表面的には達成している。即ち、60%以下のプランに参加した車種数は増大した。しかし、この部門の比重が増え過ぎることは、(i)および(ii)の目的と矛盾し、好ましくないことは明らかである。

では、豪州国内で生産される自動車の国産化率の向上が阻まれ、むしろ、低国産化率の組立車の占めるシェアの方が増大した理由は何であろうか。ここでは、その理由として、国産化プラン自体の持つ問題点、小型車需要の発展、日本車の参加の3点について検討を加える。

〔1〕 国産化プラン自体の持つ問題点——実効保護率概念による検討

以下においては、検討を容易にするために、1965年に実施された最も基本的な国産化プランを例にとることとする。この基本的な国産プランの骨子は、(i) 国産化率の高低によって生産台数を制限する、(ii) プラン参加車種の非国産部品の輸入関税を減免する(ほぼゼロとなる)、(iii) 目標国産化率の達成には猶予期間が与えられ、その期間中も輸入部品関税減免の特典が付与される、というものである。

この政策がもたらす効果の1つは、前記(ii)および(iii)の規定によって、高い国産化率を達成している車種のメーカーに与えられる実効保護率(effective protective rate)よりも低国産化率メーカーの得る実効保護率の方が相対的に高くなるということである。この点を Stubbs の仮

1) R. J. O'Connell, *Motor Industry Prospects*, text of a speech given to the Victorian Branch of the Economic Society, July 5, 1976, p. 9.

表9 国産化率、部品関税率および実効関税率（仮設例）

仮定：運賃、梱包費等ゼロ

完成車輸入関税率45%

自動車価格 1,450ドル（FOB 価格 1,000ドル）

	50% プラン	60% プラン	85% プラン
I. 部品関税ゼロの場合			
a. 輸入部分	725	580	217.5
b. 国産部分	725	870	1,232.5
c. 完成輸入車に課される関税 （補助金相当額）	450	450	450
d. 国内付加価値（b-c）	275	420	782.5
e. 実効保護率（c/d, %）	163.6	107.1	57.5
II. 部品関税20%の場合			
f. 部品関税	145	116	43.5
g. 補助金相当額（c-f）	305	334	406.5
h. 実効保護率（g/d, %）	111.0	79.5	51.94
III. 部品関税45%の場合			
i. 部品関税	326	261	97.7
j. 補助金相当額（c-i）	124	189	352.3
k. 実効保護率（j/d, %）	45.0	45.0	45.0

設例を用いて説明する¹⁾（表9参照）。部品の輸入関税ゼロの場合、50%プランに参加しているメーカーの国産部分は725ドル（車価の50%）である。完成車輸入に課せられる関税450ドルは、国内メーカー全てに対する補助金との性格を持つ。したがって、このメーカーの国内の付加価値は国産部分から補助金相当額を差し引いた275ドルである。このメーカーに対する保護度はその国内付加価値を生むために要した補助金相当額の大きさとして示すことができる。この例では475ドルと275ドルの比の百分率、163.6と示される。同様の計算を60%プラン参加及び85%プラン参加企業について行なうと、それぞれの実効保護率は、107.1%、57.5%である。即ち、国産化率の高い企業ほど国内付加価値分が多いので、実効保護率は低くなる。部品輸入に20%の関税が課せられる場合も、同様の傾向を示すが、部品関税分だけ補助金相当額が減じるため実効保護率は絶対的にも低下する上に、50%プランと85%プランとの差も縮少する。部品関税が45%の場合は、完成車輸入関税と等しくなるため、各プラン間の実効保護率上の差異は消滅する。

現実の豪州の国産化プランではプラン参加車種用の部品の関税はバイ・ロー譲許の付与によりほぼゼロに等しかった。したがって低率の国産化プラン参加企業は相対的に有利であった。

1) Peter Stubbs, *op. cit.*, pp. 94-100.

〔2〕 小型車需要の発展

低国産化プランへの参加車種が増加した次の要因は、豪州で小型車の需要の存在が顕在化し、その需要を各メーカーが低国産化プランに参加することによって供給する方針を採用したことによる。

表10は、乗用車市場を車種の大きさを中心に分類し、その時系列的変化を示したものである。中・小型車は1965年においては33.7%のシェアを持っていたに過ぎないが、1974年には50%を超えるに至った。豪州に於て中・小型車に対する需要が増大した理由としてジャクソン報告は、中・小型車が、

- (イ) 価格および維持費が低いこと。
- (ロ) 環境上の問題が相対的に少ないこと。
- (ハ) 石油危機以降の資源節約目的に適うこと。

を挙げている。このうち環境問題についてはその意味するところが明らかではないが、駐車スペース問題、廃気ガスの量、といった点であろう。さらに、自動車産業専門の調査会社であるMartec社は、

- (ニ) 婦人ドライバー、婦人の自動車所有の増大。(小型車は運転が容易であること。婦人の所得は通常低いこと。婦人所有の自動車は通常、セカンド・ファミリー・カーであること。)
- (ホ) 自動車購入の若年層への拡大。(統計的に見ると、25才未満の自動車購入者の半数、25

表10 中・小型車需要の推移

(%)

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975 第1四 半期	1975 第2四 半期
小 型 車	17.1	13.3	16.1	15.9	16.3	16.7	16.8	18.2	21.4	23.1	25.8	24.3
中 型 車	16.6	15.2	16.1	19.0	19.9	23.0	24.3	25.8	25.5	28.3	32.9	31.6
(小 計)	(33.7)	(28.5)	(32.2)	(34.9)	(36.2)	(39.7)	(41.1)	(44.0)	(46.9)	(51.4)	(58.7)	(55.9)
大 型 車	62.9	68.0	64.7	62.6	61.6	58.2	57.0	54.3	51.3	46.3	39.1	41.7
高 級 車	3.4	3.5	3.1	2.5	2.2	2.1	1.9	1.7	1.8	2.3	2.2	2.4
合 計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

該当モデル名

小型車：フォード・エスコート、レイランド・ミニ、ダットサン・サニー、GMH・ジェミニ（いすゞ）、マツダ808、ホンダ・シビック。

中型車：フォード・コルチナ、GMH・トラナ、トヨタ・コロナ、ダットサン・プルバード。

大型車：クライスラー・バリエント、レイランド・F76、GMH・ホールデン、トヨタ・クラウン、フォード・ファルコン、ボルボ144、GMH・ステーツマン、フォード・ファアレーン。

高級車：ベンツ、ボルボ164、MGB、ボルシェ。

（出所）IAC Report, 1975, Appendix 8.

才から34才までの購入者の3分の1は小型車を求める。)

(イ) 4気筒車の生産に特化している日本の自動車産業が攻撃的な販売戦略を展開し、小型車の潜在需要を拡大させた。

(ロ) 伝統的な主力車種である6気筒車の価格の平均的購入者の資金能力を超えた急速かつ容赦ない上昇¹⁾。

等を指摘している。このほか、

(ハ) 居住地の拡散化、通勤距離の遠隔化に伴う燃料経費の増大。

といったものも重要であろう。

豪州の既存メーカー、日本メーカーを中心とする海外の自動車会社が、小型車を供給するにあたって、高国産化プランへの参加に依らず、低国産化プランの参加を選択した理由は、高国産化プランに参加し、エンジンおよび/またはボディ・パネル生産のための巨額な投資をすることが採算上不利であると判断されたためである。有力メーカーが新規に85%の国産化率を持った小型車を開発するための資金は、1976年現在で約4,000万豪ドルと言われる²⁾。しかも最低経済生産規模は、エンジン生産の場合で年間35万台、ボディのスタンピングをする場合は60万台と推計されており³⁾、小型車市場の独占を保障されてでもない限り、投資に踏み切れない。さらに、1台あたりの利益は、大型車に比較して小型車は絶対的に小さいことも障害となる。以上のような要因に加えて、特に米国系企業は、本国市場に於ても小型車を開発しておらず、設計段階から着手しなければならないという不利性も持っていた。

〔3〕 日本車の参加

低国産化プラン参加車種が増えた第3の理由は、急速に国際競争力を強めていた日本の自動車メーカーのうち、トヨタ、日産の両社が低国産化プランへ参加し、また、日本車の提供する車種に対する競合車種を各社メーカーが参加させたことである。

日本車が豪州の自動車登録に初めて登場するのは1958年であり、6台のダットサンと26台のトヨタ車(バン)が登録された。登録台数合計は1959年には72台となり、1960年以降、表11に見られるように急速に市場シェアを拡大していった。ここで日本車の特色を他の国の自動車と比較して示して見ることとする。図1は1972年の第4四半期に登録された乗用車を、販売価格と馬力(RAC指標⁴⁾)によって示し、それを製造会社の国籍によって分布状況を見たものである。

1) Martec Pty., *White Paper on the Australian Retail Automobile Industry*, Vol. 1, 1972.

2) 日経産業新聞, 昭和51年9月10日.

3) *IAC Report*, 1974, p. 122.

4)
$$RAC \text{ 馬力} = \frac{\text{シリンダー直径(インチ)}^2 \times \text{メシリンダー数}}{2.5}$$

なお、RAC馬力によっては、ロータリー・エンジンは示されない。したがって本図では東洋工業とNSU社のロータリー車は除かれている。

表11 登録台数：トヨタ、日産、東洋工業

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
(トヨタ)															
乗用車	3	1	9	901	5,720	10,562	14,438	19,133	25,423	25,666	26,171	26,049	27,775		
商業車	173	127	424	1,227	3,664	5,240	4,812	5,867	6,671	7,319	7,676	7,204	7,180		
小計	176	128	433	2,128	9,384	15,802	19,250	25,000	32,094	32,985	33,847	33,253	34,955	51,360	62,065
%	0.0	0.0	0.1	0.5	2.2	3.8	5.0	6.0	7.1	6.7	6.7	6.6	7.0	9.0	10.6
(日産)															
乗用車	17	401	1,252	3,693	5,361	4,866	4,507	9,908	12,717	15,625	19,989	27,035	29,897		
商業車	1	130	745	2,104	2,880	2,574	1,855	2,044	2,889	19,691	3,873	4,336	4,174		
小計	18	531	1,999	5,797	8,241	7,404	6,362	11,952	15,616	19,316	23,862	31,371	34,071	47,742	51,773
%	0.0	0.2	0.0	1.6	2.0	1.8	1.7	2.9	3.5	4.0	4.8	7.5	6.8	8.3	8.8
(東洋工業)															
乗用車	0	1	2	31	749	2,396	1,347	5,222	8,725	11,366	13,143	17,498	12,490		
商業車	11	3	3	17	106	307	295	449	957	1,320	1,519	1,676	1,617		
小計	11	4	5	48	855	2,703	1,642	5,671	9,682	12,686	14,662	19,174	14,107	27,330	43,482
%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.7	0.4	1.6	2.4	2.8	3.2	4.2	2.8	4.8	7.4

(出所) 1960年から1972年までは、*Australian Automotive Year Book*, 各版、
1973～1974は、日本労働協会、『わが国海外進出企業の労働問題——オーストラリア』p. 52。

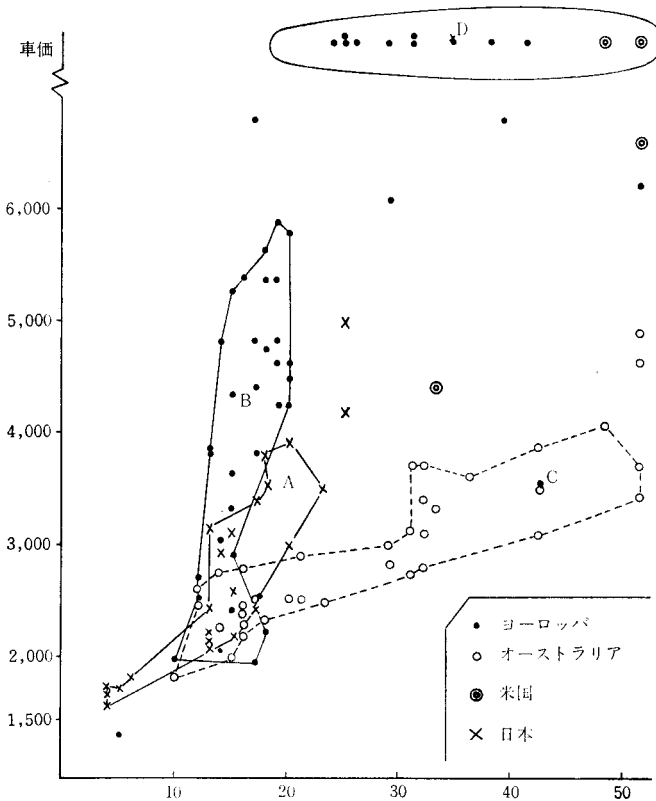


図1 乗用車の国別特徴

(出所) 登録台数統計及び標準中古価格表(業界内部資料)

全体として価格と馬力数には正の相関が見られるが、価格は馬力をはじめとして、車軸の長さ、重量等の product mix の関数である¹⁾。本図で A で示された範囲は日本車が多く分布する領域を示す。同様に B は欧州車、C は豪州産のもの（親会社からの輸入完成車を除く）、D は、価格が 7,000 豪ドルを超えた高級車（主に欧州車）の領域を示す。欧州車の多くは馬力指標が 10 から 20 と低いが、価格の広がり大きい。（馬力指標が 20 以下で価格が 4,000 ドルを超える乗用車は欧州製のもののみに存在する。）豪州グループ（C）は、馬力指標の広がり大きい。4,100 豪ドル以下の価格で馬力指標が 24 を超える車種を持つのはこのグループだけである。日本車（A）は、4,000 豪ドル以下の価格で馬力指標が 25 を超えない自動車（いわゆる小型車）がその大宗を占める。また、この領域はモデル数が最も多い（登録台数の 47%）。このうち 42.5%（23 モデル）は日本車であり、36.1%（15 モデル）は欧州車（B）で占められる。したがって、

(1) A. Court, "Hedonic Price Indexes with Automobile Examples", *The Dynamics of Automotive Demand*, General Motors Corp., New York, 1939. 参照。

表12 馬力別登録台数:トヨタ

車種	RAC 馬力	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
トヨペット 700	7						491	126	2				
トヨペット 800	8					476	1						
トヨペット	12		1										
カローラ	13												
ティアラ	14				590	1,133	41	1	2,876	7,172	8,800	8,728	9,884
コ罗纳	15	2		3		338	5,311	7,604	9,605	8,798	7,984	8,520	2,834
コ罗纳	16							117	283	173	13		6,865
セリカ	17												327
コ罗纳	18									1	201	355	243
クラウン2000	19				120	2,115	2,588	431	5	858	15	1	
クラウン2300	20							3,984	4,551	6,098	6,853	6,845	4,263
クラウン2600	23												805
トヨペット	27				1								
トヨタ	30					1	7			1			

(出所) Australian Automotive Year Book, 各年号より作製。

健

表13 馬力別登録台数:日産

車種	RAC 馬力	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
1000/1200	13	11	238	633	1,500	2,899	2,821	2,564	6,822	5,118	6,787	7,763	11,806
1300	15				25	229	170	2					
1600/180B	17		1		887	628	453	135	15	4,903	6,661	9,891	10,854
1600/2000	18						121	209	251	276	195	96	16
2000	19							655	603	359	27		
2000	20								264	83	5		
2000	22							4	54	82	7		
2300/2400/240Z	25				1		1				886	1,293	2,213
〃	26												
〃	27												
プレジデント	28						1						1
プレジデント	41						1					4	1

(出所) 前表に同じ。

森

競争は日本車間で最も激しいと予想される。表12, 表13は, 1960年から1971年までの間における登録台数統計に掲載されたトヨタおよび日産製乗用車（完成車輸入分を含む）を馬力別に分類したものである。馬力指標の13, 15~17, において両社の製品は直接競合している。両社の国産化プラン（当時）参入モデルは次のとおりである。

（トヨタ）

コロナ：1966年60%プラン。

クラウン：1967年50%プラン。

1969年60%プランへ移行。

カローラ：1968年60%プラン。

（日産）

ブルーバード：1960年60%プラン。

サニー：1968年60%プラン。

IV おわりに——現時点の課題

本稿の目的は、豪州連邦政府の自動車産業政策の生成を歴史的に跡づけること、および、1960年代後半の日本車の急速な登場を契機として導入された「国産化プラン」政策が果たした役割について若干の検討を加えることにあった。自動車産業政策史上興味深い点を総括的に挙げると次の諸点となろう。

(1) 第2次大戦前では、政府政策の中心は現地ボディ産業の保護が中心であり、保護政策の中心は関税であった。

(2) 英国特惠の存在、非スターリング圏に対する貿易差別措置等から、米国系企業の豪州への直接投資が促進された。その結果、豪州自動車産業の主体は米国系企業となった。

(3) 国産完成車製造の契機は、連邦政府による積極的な推進によるものである。政府の指摘した促進理由は、自動車産業の防衛産業としての重要性、雇用機会創出効果、工業技術水準の維持・向上、といった外部経済上のものが主である。他方、企業側が国産化政策に協力した最大の理由は、連邦政府自身が自動車製造事業に乗り出す可能性が存在したことである。

(4) 最初に完成車の国内製造計画が承認された GM ホールデン社の場合、それまで同社が豪州国内で巨額の利益をあげていたのにも拘わらず、所要資金の全ては豪州国内で、政府の幹施によって調達された。

(5) 1957年の関税委員会報告では、部品輸入関税の設定について、国内産業の供給能力を考慮に含めた選別的方法が提言されていたが、1965年以降実施された「国産化プラン」に於ては、選別は各企業の判断に委ね、結果的に小規模、非効率な産業を増加させる傾向を強めた。

(6) 「国産化プラン」は、導入後、頻繁な修正を受け、1974年にはこの政策の廃案と単一関税の設定による保護策が産業助成委員会によって勧告された。しかしながら、現在に於ても、企業単位で計測した85%国産化プラン等が採用されている。

(7) 豪州連邦政府の主眼は、トヨタ、日産両社を組立・輸入メーカーから、製造メーカーに変えることにより、競争の内容を国産車対輸入車の関係を国産車同士の競争に変えることにあると考えられる。したがって、自動車産業の合理化は、国内雇用機会を大幅に減少させることなく、国内メーカー5社間の淘汰に任せる条件を作ったと考えられる。

(8) 現在、輸入品からの脅威を最も受けているのは、他の日系メーカーの製品と競争する車種を多く持つトヨタ、日産の両社と考えることができる。

最後に、豪州自動車産業の合理化問題について触れることとする。

既述のように豪州連邦政府は、IAC 報告および先発メーカー等の反対を押してトヨタ、日産両社の新85%プランへの参加を承認させた。合理化策の1つとして推進されたエンジン工場の共同利用案は後退した¹⁾。他の合理化案である補完計画 (complementation scheme) 参加を通じる規模経済利益の実現も容易ではない。豪州が部品補完計画に参加する場合はアジア・太平洋地域諸国との協力と考えられるが、たとえば ASEAN 諸国は域内で完結する ASEAN・カー構想を持っており、エンジン、ボディ等主要部分をむしろ豪州に供給することを望んでいよう。現実にも、フィリピン・フォードのスタンピング工場では、コルチナ=モデルのボディの一部を豪州に輸出することによって、フィリピン政府の自動車国産化政策に協力している。GMの場合、この地域の関連会社の分析から見て、韓国または日本製のエンジン、フィリピン製のトランス・ミッション、豪州製のボディを組み合わせることも考えられる。いずれにせよ、補完プランに参加することは、一部の部品の生産を増加させ、輸出する代りに、他の部品を購入しなければならないことを意味する。したがって、一方的な高国産化率の維持は不可能となる。

豪州の自動車産業の将来は、輸入規制を前提とした上で、新85%プラン参加5社間で非競争的共存策（限界企業の採算に合わせて価格を設定する等）がとられるか、5社間での競争・淘汰が行なわれるかのいずれかであろう。5社のうち、GMH、フォード、クライスラーにとっては、中心車種である大型車 (medium クラス) の自動車に対する需要動向、が重要な影響を持つ。今後、中・小型車の需要が更に拡大すれば、残された大型車需要をめぐって3社間の生存競争は激しいものとなる。残る2社、トヨタと日産について言えば、1台あたりの利益幅が小さいと考えられる小型車の生産・販売によって資金回収を適当な時期までにはかれるか。海

1) 各社の小型車生産計画は、次のような方向にあると伝えられている。フォード：ドイツ・フォードからエンジン輸入、GMH：4気筒エンジン新規開発。クライスラー：三菱自動車のギャラン・モデルのエンジン新規生産、トヨタ：GMH にエンジン製作依頼。日産：クライスラーからエンジン用鋳物を購入。

(出所) 日経産業新聞。昭和51年9月10日。

外生産に伴う諸問題——少量生産によるコスト増，異質の労働問題への対応，品質管理上の問題等——を如何に克服するか，といった点が重要となろう．差しあたっての問題としては，東洋工業，三菱自動車，ホンダ自動車等から完成車として輸入される小型車による競争への対応がある．現行の45%の関税率は過去さほどの輸入障壁となっていなかったこと，豪州消費者に fully imported car を好む傾向があること等を考慮に入れると，輸入の量的規制はトヨタ，日産両社にとって必ずしも排除すべきものではなくなったと思われる．