



慶應義塾大学ビジネス・スクール

自動車産業をめぐる日米通商交渉： 1980年代前半～1995年¹

このケースは、1980年代前半から1995年までの自動車産業をめぐる日米通商交渉に焦点を当てている。ここでは、（１）輸出自主規制、（２）輸入自主拡大、（３）1974年通商法 10 301条ならびにスーパー301条、（４）アメリカ政府の制裁を前提とした交渉姿勢と日本政府ならびに企業の対応、に関する種々の問題が検討される。

輸出自主規制（1980年代前半～1994年）

15

輸出自主規制以前

アメリカ経済は、1970年代後半から80年代前半にかけて深刻な不況を経験した。当時のアメリカ連邦準備銀行のボルカー議長がインフレ抑制のために高金利政策を採用したことと相俟って、自動車に対する需要は急激に低下した。アメリカにおける自動車販売台数（乗用車とバス・トラックの商用車の合計で、輸入車も含む）は、1978年の1,542万台から1980 20 年には1,146万台にまで約25%減少した（図1参照）。さらに、第二次石油ショックによる石油価格の高騰を受け、小型で燃費の良い日本車への需要が高まった。アメリカ市場における日本輸入自動車の販売台数は1978年の167万台から1980年には239万台に約43%急増した。アメリカでの自動車販売台数に占める日本輸入車の割合も、1978年には10.8%であったが、1980年には20.8%と倍増した。 25

乗用車に限っても、日本からの輸入は1978年の134万台から1980年には191万台に約42%増加した。それに伴い、日本製乗用車のアメリカ市場におけるシェアは、1978年の11.8%から、1980年には21.2%と急増した（図2-1、図2-2参照）。

30

アメリカの景気後退と日本車のシェアの拡大によりBig 3（GM、フォード、クライスラー）の業績は急激に悪化し、1980年には3社とも赤字を計上した。GMは7億6,300万ド

¹ 本ケースは慶應義塾大学ビジネススクール専任講師中村洋によって作成された。本ケースの記述は経営管理に関する適切または不適切な処理を例示することを意図したのではなく、クラス討議の資料として作成されたものである。