



## 慶應義塾大学ビジネス・スクール

# 日産自動車株式会社（A）

## 自動車産業の歴史と日産自動車

### 日本自動車産業の発展

5

日本の自動車生産の歴史は欧米諸国に比較して新しい。1930年代には、フォードとGM（ゼネラル・モーターズ）が本国・米国から部品や半製品を輸入して年間3万台ほどを日本で組立生産をしていた。当時の生産高は高々年間500台以下にすぎない。自動車は投機的要素が強いものとみられ、民間の企業も手をつけることをためらっていた。また政府にも自動車産業を振興させようという姿勢は示さず石炭、鉄鋼、造船などに比べると、優先順位は低いとみていた。しかし、30年に入

10

って、軍国主義の台頭に呼応して自動車生産に対する政府の態度が変わった。35年には「自動車製造事業法」が制定され、外国メーカーに対する国内生産活動が規制され、国内メーカーを育成する試みが始まった。これは軍事力の強化とアジアの兵站整備のため、トラックを生産する必要性が認識されたからである。この国産化・外資規制策の影響を受けたフォードとGM（GMの販売網は後にトヨタ自動車販売の傘下になる）は日本国内から撤退していった。

15

戦後、50年代になり、輸入自動車に対しての数量規制、関税、物品税の3本立ての自動車産業保護政策が採られ、政治的な保護の下で技術導入（日産は英国のオースチン社と提携、現在では同社は存在しない。日野はルノーと提携。トヨタは戦闘機のエンジニアをベースに自主開発）をベースにした国産車の開発が続けられた。

60年からの高度成長期には、車の品質も向上し、消費社会の到来から自動車産業は、目の覚めるような成長を遂げた。その背景に、政府の育成のための規制と生産ガイドラインにみられる行政指導のあったことは否定できない。輸入サイドでの規制のみでなく、小型車への優遇税制、短期間実施の車検制度などの政策も日本車の需要喚起に大きな効果をあげ、小型車中心に米国市場へも本格的に輸出が開始されたのは70年代になってからである。しかし当時の日本車は「安かろう悪かろう」で価格が安い以外には何のとりえもなかった。

20

25

だが、73年に起こった石油危機と米国の環境規制法案（マスキー法：炭酸ガスやNOxの規制）の施行（実際には施行延期）で日本車の国際競争力は一変する。日本の自動車メーカーは低燃費で公害規制にも耐える小型車の開発に成功、米国市場でも小型車に対する消費者の注目が集まるに及び、国内と輸出とが伸び、80年代には、1104万台を越える生産となり、ついに総生産台数では日本の自動車産業は米国を抜き、世界のトップの座についた。つまり、日本が急速に

30

---

本ケースは「経営再建論」のコースの為に作成した。  
本ケースの責任は著者にある。