

米加自動車貿易の実像(上)

—「ビッグフォー」の市場支配と企業内国際取引の拡大—

関 下 稔

はじめに

前稿¹⁾で分析したように、アメリカのカナダにたいする貿易は特殊な型^{タイプ}を形成している。アメリカの対加貿易は輸出入ともに最大の比率を占めているが、この対加貿易収支は68年以来入超になっている(75年だけのごくわずかの黒字を記録しているが、それ以外は毎年20億ドル前後の赤字である)。その点では額の多少はあるものの先進国のなかでは日本、西ドイツとならぶ入超地域である。だが対加貿易の特異性はこれら両国とは違って、同じ先進国でありながらIA(在来型重工業品)、IB(新鋭重化学工業品)それにII(消費財・軽工業品)の工業品のことごとくが出超であり、反対に原料(IVAm)、燃料(IV Ae)、それにIB関連原燃料(IV B)のうちの天然原料(Mn)部分が全て入超であるといういわば「植民地型」の国際分業を形成している点にある。先進国カナダが隣国アメリカの原燃料供給基地であり、同時に工業品の輸出市場であるというこの特異性は他に例がない。この特異性をもう少し詳細に述べると、このカナダの「植民地」的性格は途上国一般に解消できないものをもっている。というのは、アメリカが資源を保有する途上国から原料を輸入する場合、そのほとんどが素材のままの形態で輸入して国内で加工するのにたいし、カナダから輸入する場合は逆に一定の加工を施した一次品の形態で輸入しているからである。その意味で貿易相手国としてのカナダは

1) 拙稿「70年代のアメリカ貿易— U.S. Merchandise Trade Exports and Imports-1965-1976, Classified by BEA End-Use Categories をもとにして—」(上・下)『山口経済研究叢書』第16, 17集, 1980年3月ならびに1980年4月参照。

アメリカにとって日本や西欧の先進諸国とも違ふし、ましてや資源保有途上国とも違ふ第三の型を形成している。もっとも同じ資源保有先進国であるオーストラリアとの一定の類似性はあるが、オーストラリアの場合はカナダとは比較にならないほど貿易額は少ないし、またウェイトはむしろ食料品にかかっているアメリカとの間に「農工間」国際分業を形成しているといったほうが正確であろう。だがカナダの場合はアメリカからの食料品の出超傾向の方がむしろ強い。

このように対加貿易構造は独特の型を構成しているが、ここでわざわざ特異性を強調したのは、さらに次のような事情があるからである。上述のようにIAはアメリカからの大幅な黒字であるが、このなかにあつて自動車貿易だけは75—6年を除いては入超になっているのである。その中味は部品の出超によっては乗用車（完成品）の入超をカバーできないために全体としての自動車貿易収支が入超になっているのである。しかもアメリカの自動車貿易は輸出入ともにカナダが最大の相手国であり、輸出の七割、輸入の五割を占めている。このように自動車貿易の大半がカナダとの間で行なわれ、しかもアメリカの大幅な入超に終始するという特徴は1965年の「米加自動車協定」の成立以後顕著になったものである。アメリカとカナダとの貿易構造がいわゆる「植民地型」国際分業を基礎とするなかで、この自動車貿易だけが異質であるという特異性を解明するには、この「米加自動車協定」の中味を分析する必要がある、ここに秘密を解く鍵があるといつてよいであろう。このことが本稿で米加自動車貿易を取り上げた第一の理由である。

第二にこの米加自動車貿易の主な担い手はG. M, フォード, クライスラー, AMC といういわゆるビッグフォーであり、彼らの米国内の本社とカナダの子会社との間の企業内国際取引 (intra-firm international trade) が米加間の貿易という形をとって現われたものである。したがって多国籍企業の企業内国際分業の進展が既存の貿易構造の内容をいかに変容させるかという私の従来からのテーマのひとつをこの米加自動車貿易を分析することによって明らかにしようというのが第二の理由である²⁾

第三の理由はこうした多国籍企業の企業内国際分業の進展は貿易という外被をまとった企業内国際取引を拡大することによって、従来の国民経済の内実をますます変容させ、形骸化していく。それは、ここでみるような隣接地カナダへのアメリカ企業の進出であるだけに事態は一層鮮明である。というのはアメリカの自動車工場はデトロイト周辺に集中しているが、カナダへのアメリカ自動車メーカーの進出は五大湖をはさんだその対岸のオンタリオ州に集中しており、距離的に最も近い地域に進出しているからである。このことは国民経済的規制よりも距離の遠近度がむしろ選好されるという貿易理論の定理のひとつが証明されているかにみえる。アメリカ企業の分工場化したカナダをどのように位置づけるかという課題は、先進諸国のアメリカへの従属化という戦後の一大特徴の解明にとって必要であるばかりでなく、そのなかでカナダを西ドイツや日本と対置してどう位置づけるかという点からみても極めて重要かつ必要なことであるが、それをほかならぬ伝統的な国民経済の変容、形骸化という最新の状況のなかで展開することが小論を取り上げた第三の理由である。

第四に一般的にいつて現代のカナダ経済に関する研究はわが国において未開拓の分野であるが、とりわけここで検討しようとする「米加自動車協定」

2) 私は「現代アメリカ部品貿易の一断面——U.S. Tariff Schedules 807.00と806.30に関する研究——」（『山口経済学雑誌』第29巻5, 6号, 昭和54年9月）においてアメリカ多国籍企業の企業内世界分業の進展が海外での部品、コンポの組立加工作業の拡大をもたらし、その結果部品貿易が60年代末から急速に伸張したことを明らかにした。そしてその際特徴的なことはこのような多国籍企業の企業内世界分業の進展と部品貿易の拡大はIA, IB, IIを問わず行なわれるため、それは「冷戦型」国際分業（IBを日, 西独, 英, 加の先進国に輸出し、これら先進国からIAを輸入する）や「在来型」国際分業（IA+IB=I・重工業品を上述の諸国を除く西欧諸国に輸出し、これらの国々からII・軽工業品=消費財を輸入する）を変容させる効果をもつと結論づけた。このことをここでは自動車を例にとって証明しようと思う。なお本稿では企業内国際分業という言葉を使用して従来からの企業内世界分業という言葉を使っていないことに注意してもらいたい。結論を先取るような形になるが、米加の自動車貿易に関してはまったく二国間の分業体制としてののみ行なわれていて（こうした限定を強制したのが「米加自動車協定である）、それが全世界的なネットワークを通じて世界大に広がることのないので、後者の意味を表わす企業内世界分業と区別して企業内国際分業としたわけである。その理由は行論の展開のなかで明らかにされよう。

についてはその存在が新聞紙上等で知られているわりにはその実態は明らかにされていないといえよう。その意味で積極的にこの問題を取り上げる意義がある。

以上の諸理由から小論は米加自動車貿易の実態を解明し、それがもつ意味について明らかにしてみたい。

(一) 出典

小論での分析のために使用した主なデータソースは米国国際貿易委員会(旧名関税委員会)の次の報告書である。

United States International Trade Commission on Report on the United States-Canadian Automotive Agreement: It's History, Terms and Impact and the Ninth Annual Report of the President to the Congress on the Operation of the Automotive Products Trade Act of 1965, Committee on Finance, United States Senate, Jan. 1976, G. P. O.

この報告書は「米加自動車協定」(正式の名称は The Agreement Concerning Automotive Products Between the Government of the United States of America and the Government of Canada, 略称して United States-Canadian Automotive Agreement) が締結されて10年が経過した1975年に上院の財政委員会(Committee on Finance)が今後の立法ならびに行政上の措置を講ずるための基礎資料として米加自動車協定の十年間を回顧し、その問題点ならびに現状を明らかにするよう国際貿易委員会に要請し、国際貿易委員会はこの要請に応じて約一年近くの時日を費して、主な自動車メーカーへのアンケート調査などを含めて膨大な資料収集と分析を行ない、さらには公聴会をも開いて意見聴取をおこなった結果を付属資料も含めて438頁もの大部の報告書にまとめて1976年1月22日に上院財政委員長(Russel B. Long)あてに提出したものである(上院財政委員会から公表されたものはそれに大統領の第九次年次報告が付け加わっているため、全体で

500 頁以上となった)。その意味でこの報告書は米加自動車協定の成立の経緯、内容、歴史ならびに問題点、さらには米加自動車貿易の実態などを知るには最良の参考資料であり、とりわけ 150 頁にわたる膨大な統計資料は国際貿易委員会がその権限をフルに活用して自動車メーカーへのアンケート調査などを通じて収集した独自のデータを多く収録しており、極めて有益かつ貴重なものである。

つぎに二、三の技術上の問題について触れておこう。

まず第一にこの報告書が用いている統計データの性格に関してである。国際貿易委員会は米加自動車協定の影響を正確に評価するためには統計データの吟味からはじめるべきだと考え、大別して三種類、四つの方法によるデータを吟味し、その各々の長所、短所を確定している。第一は公式のアメリカの輸出入統計である。これは Bureau of the Census によって報告された公式のアメリカの輸出入統計であり、米加自動車協定を締結するための議会での法案の審議や 1965 年以前の米加自動車貿易の報告ならびに米加自動車協定の締結にともなう大統領の第一回の年次報告の際に使用された。この方法の利点は米加自動車貿易を他の品目のそれと比較するのに使えること、アメリカの他の国との自動車貿易と正確に照応させることができること、ならびにこの輸入価額を国内の生産価額と比較できることなどである。一方その弱点はひとつは自動車輸出の全てが必ずしも公式の輸出統計に合致しないにもかかわらず、輸入に関してはその両者が合致すること、つぎに輸出報告の規制が極端にゆるやかなため、輸出のかなりの量が報告されないこと、最後にカナダからの輸入に関しては arms-length 価額を使用しているのに、カナダへの輸出に際しては企業内移転価額 (intracompany transfer values) に近い価額を採用していることである。そのため全体としてみるとカナダへのアメリカの自動車輸出を過少評価することになる。³⁾第二の方法は公式のアメリカの

3) United States International Trade Commission Report on the United States-Canadian Automotive Agreement: Its History, Terms, and Impact and the Ninth Annual Report of the President to the Congress on the Operation of the Automotive Products Trade Act of 1965, Committee on Finance, United States Senate, Jan. 1976. G.P.O.pp.13-15.

輸入統計と公式のカナダの輸入統計を使用することである。この方法はアメリカの公式の輸出統計を使うかわりに公式のカナダの輸入統計を使うことによって第一の方法の弱点を克服してアメリカの自動車輸出の実態により合致するようになるという利点がある。しかしながらカナダの公式の輸入統計は企業内で操作される移転価格であるのに、アメリカのカナダからの輸入は前述のようにアームスレングス価額であるため、これはカナダへのアメリカの輸出（すなわちカナダの輸入）を過少評価することになるという弱点をもっている。この方法は第2回と第3回の大統領の年次報告で採用されたが、国際貿易委員会はこの報告書を作成するにあたっては基本的にはこれを使用していない⁴⁾ 第三の方法は上と同様アメリカの輸入統計とカナダの輸入統計を使うが、その際アメリカの公式の輸入統計をアームスレングス価額から移転価格相当額に一定の下方修正を行ない、両者ともに移転価格にしている。この方法は第4回以後の大統領の年次報告で使用され、またカナダ政府、アメリカ行政府ならびに主要な自動車メーカーの支持のもとに米加自動車貿易収支を測定する方法としても使われている。ただしこの方法の弱点は他の品目や他の国との比較ができないこと、ならびにアメリカの国内生産との照応ができないことである⁵⁾ 第四の方法は国際貿易委員会が独自に自動車メーカーにアンケート調査を行ない、その結果えたトランスファープライシング(Transfer pricing)にもとづくものである。このトランスファープライシングこそは自動車メーカーが企業内の取引を記録するために使っている唯一の方法であり、またそれとの関連で生産、消費、輸出入額なども記録されており完全に比較可能となる。こうしたことは公式の統計からはできない。その意味でこのアンケート調査からえられたデータが米加の自動車貿易の実態を解明するうえでの最良のデータであるといつてよいであろう⁶⁾ そして国際貿

4) *ibid.*, p15.

5) *ibid.*, pp. 15-16.

6) *ibid.*, pp. 16-21. アンケート調査に回答したのは G.M. フォード、クライスラー、AMC、インターナショナルハーベスター、それにマックの6社であるが、それによってカバーできるのは、アメリカ乗用車の生産の全部、カナダの乗用車生産の99%、アメリカのトラックとバスの生産の98%、カナダのトラックとバスの生産の99%である。

易委員会のこの報告書の最大のメリットはまさにこのデータを収集しえたところにあるといってもよいであろう。たとえばその一例を紹介すると、米加両国の自動車メーカーが組立て用に調達する部品は企業内部から入手する場合と独立の部品メーカーが供給する場合の二つのケースがあるが、このアンケート調査では前者については企業内移転価額で、また後者については購入コスト（つまりアームスレングス価額）で報告するよう各企業に要求し、またアメリカとカナダでの同一車種の実際の生産・販売価格の差も計算している。さらにこのアンケート調査からの回答によってえられた輸出入統計と前述の公式の貿易統計や大統領の年次報告で使われている貿易統計を比較し、その異同を明らかにしている。

第二に米加自動車協定とは簡単にいえば、アメリカまたはカナダに本社のある会社によって両国の一方もしくは双方で生産された自動車ならびに自動車部品の、一方から他方への輸入に関税上の優遇を与えることであり、該当自動車ならびに自動車部品を表現するのに報告書は「米加型」(U.S-Canadian type) という言葉を用いている。したがってこのなかには両国以外に本社のある会社が両国で生産した車（たとえば、ルノーやボルボのような例）や大部分が両国以外の部品からなる車（たとえば Ford Courier のような例）やさらには両国に本社があるが両国以外で作られた車（たとえば G.M の Opel や Ford の Capri のような例）は含まれない⁷⁾。事実このようにして生産された車が両国から第三国に輸出されることはほとんどないし、またこれと同じものが第三国にあるアメリカの海外子会社によって生産されることはあるが、それが両国に輸入されることはない（ただし部品に関しては両国と第三国との貿易がある）⁸⁾。またこの「米加型」の車を新しく組立てる際に使われる部品をさして、特に「新車用部品」〔Original-equipment (motor-vehicles) parts〕という言葉を用いている。部品から作られたコンポは統計処理上、部品のなかに入れていますが、タイヤとチューブは部品に含まれず、また取替え

7) *ibid.*, p.22.

8) *ibid.*, p.11.

サービス用の部品 (replacement or service parts) はこれとは峻別されている。さらに当然のことながら両国以外での組立て用に輸出される部品や両国での非「米加型」車の組立てに使用される部品はそこから除外される⁹⁾。

このように「米加型」車とか「新車用部品」という言葉を使ってわざわざ他から峻別しているのは、それらが米加自動車協定によって輸入関税免除の対象となるからである。

第三に国際貿易委員会はこの報告書において価額表示を一部の例外を除いては米ドルで行なっているが、それは IMF によって公表された為替レートにもとづいてカナダドルを米ドルに換算し直しているからである。また年度表示は原則として暦年であるが、自動車のモデルイヤーを使う際にはその旨指示されている (モデルイヤーの時期は前年の8月1日から当該年の7月末日までの一年間)¹⁰⁾。

(二) 米加自動車協定の内容

ここでは具体的な米加自動車貿易の実態を分析するまえに、米加自動車協定そのものについて述べておこう。この協定は1965年1月16日、時のジョンソン米大統領とピアソン加首相によって調印されたが、その内容は先述したように両国で生産された自動車ならびにそのための組立用部品の一方の国から他方の国への輸入にたいして免税扱いをするというものであった。この協定はカナダ政府では P.C. 1965-99 と P.C. 1965-100 の二つの The Motor Vehicles Tariff Orders of 1965 によって実施され、アメリカ政府は1965年10月21日の Automotive Products Trade Act of 1965 によって1965年1月18日にさかのぼって免税措置を適用することをきめた。協定は前文と7条、それに二つの付録からなる簡単なものであり、第一条目的では以下の三つの事項を協定の目的としている。第一は特化と大規模生産の便益が完全に

9) *ibid.*, pp. 22-23.

10) *ibid.*, 21.

達成できうるようなより広い自動車製品市場を創出すること、第二に両国の自動車貿易を自由化し、この拡大された両国市場に公正かつ平等に両国企業が参入できるようにすること、そして第三に最も経済的な投資、貿易ならびに生産のパターンを達成するために有効に作動する市場力を開発していくことである。そして両国政府はこれらの目的の達成を妨害するような行動をとらないことを約束している。第二条以下は具体的な内容であるが、まず第二条はカナダ政府が協定の付録Aに記載されているアメリカ製品の輸入にたいして免税を行ない、アメリカ政府は同じく付録Bに記載されているカナダ製品の輸入にたいして免税とすると規定している。そこで付録Aだが、免税となるのは自動車、バスおよび特殊な商用車とそれらの組立て用に必要な新車用部品ならびに付属品（チューブとタイヤを除く）であるが、その場合それぞれの製造業者によって輸入されることが必要である。ここで自動車とは四輪乗用車で座席が10人未満のもの、バスは10人以上の座席のあるもので、それにバス用のシャシも含まれるがトロリーバス、水陸両用車ならびに主に off-highway 用に作られた車とそれらのシャシは含まれない。また特殊な商用車 (Specified Commercial vehicle) とはトラック、救急車または霊柩車ならびにそれらのシャシであり、以下のものは含まれない。すなわち、ひとつはバス、トロリーバス、水陸両用車、軌道車、ゴルフ用カート、家畜運搬車、主に off-highway 用に作られた車ならびに消防車、クレーン車、レッカー車、コンクリートミキサー車、移動診療車などの特殊な目的用に作られた車とそれらのシャシであり、もうひとつはカナダの関税品目表 438 a にもとづいて要求される機械またはその他の品目である。またここでいう製造業者とは(1) 基準年 (base year) (1963年8月1日～1964年7月31日までの1年間であり、1964モデル年のこと) の期間中四連続の四半期のいずれにおいてもカナダで該当車ならびにそのための新車用部品を生産したものと、(2) 当該車のカナダでの消費用に販売されたものにたいするカナダでの生産の割合を各モデル年ごとに少なくとも基準年の比率またはそれ以上に各製造業者が維持しなければならず、いかなる場合も75%以下になってはならないこと。そして最後

に(3)カナダでの生産の最低水準として、各モデル年での当該車の生産における「カナダでの付加価値額」(Canadian value added)が各製造業者ごとに基準年におけるそれと等しいかそれ以上でなければならない。以上の三つの条件を満たした場合カナダでの製造業者の資格を得る。ついでに「カナダでの付加価値額」について述べておくと、これはカナダの関税品目 950 (Tariff Item 950 Regulation) で規定されている。すなわち各モデル年にカナダで生産された該当車にかかった費用の合計であり、(a)カナダで生産された部品およびカナダ原産の素材のコスト(ただしカナダから輸出され、そのあと部品または素材としてカナダに輸入されたものは含まない)。(b)保険料を含む輸送費、(c)各種賃金、(d)水光熱費、(e)各種保険料、(f)地代・賃貸料、税、(g)修繕、維持費、(h)その他の雑費、(i)減価償却費、(j)一般営業費を合わせたものである。このなかにはマーケティング費と所得税は含まれないが、利潤が含まれるかどうかは不明である。

つぎに付録Bはアメリカへの輸入の免税を規定しているカナダの品目を述べたものだが、それには二つあり、ひとつは U.S 関税品目表 (TSUS) の 692.02, 692.04 それに 692.10 に属する輸送用自動車とそのシャシで、そこにはトロリーバス、三輪車、トレーラー車とそのシャシは含まれない。もうひとつは新車用に使われる組立てられたコンポで、そこにはトレーラー、タイヤ、チューブは含まれない。ただしそれらには内容上の条件がふされており、該当車の場合はアメリカに輸入されるものの通関評価額の 1968 年 1 月 1 日までは 60%以下、それ以後は 50%以下に両国以外で生産される原材料の総額が制限されており、またその際、コンポは新車用部品に限定され(シャシ、ならびにコンポの外国で生産される原材料の総額は 50%以下)、また中古車はこの付録Bの規定にもとづいて免税でアメリカに輸入できるし、付録Aのように誰がこの輸入を行なうのかの制限はない。この後者の規定はこの点で上にみた付録Aと大きく異なる。

第三条はこの協定と GATT におけるアンチダンピング、対抗関税、輸入規制といった行動との関係であり、協定は両国政府によるこうした行動を排除

しないとしている。第四条は協定にかかわる問題の両国間の協議で、(a)いつでも一方の政府の要求で協議を行ない、(b)協定調印時にはなかったカナダに生産設備をもつアメリカの自動車生産者ならびに新しくカナダで生産を行なう自動車生産者に関しては特別に協議を行ない、(c)協定の目的を達成するために1968年1月1日以前に包括的に再検討するための協議を行なう。この場合特に、(B)は付録Aで規定されている条件に合致しない製造業者でも場合によっては免税の資格をえれるということに関してさらに詳細な検討を加えている。第五条は両国は第三国との間で同様の協定を結ぶことができると規定している。第六条は協定の発効時期を規定し、暫定的には調印時だが、確定的には立法措置が完成したことを記した両国政府の覚え書きの交換によって行なわれる。第七条は協定の有効期限に関して、これを無制限とし、ただし協定を終了させようとするれば、いずれか一方が12ヵ月前に文書で通告すればよいとしている。以上が協定ならびに付録A、Bの内容である¹¹⁾

つぎにこの協定の調印に先立つ数日前、カナダにあるアメリカの主要自動車メーカーの子会社からカナダ政府にたいして *letters of undertaking* が送られてきた。それは一様に同じ内容を持ち、協定の付録A以上の公約を約束し、またそれを誠実に実行することを確認したものであった。この手紙のなかで各メーカーが付带的に約束していることは大きくわけて二つある。ひとつは各製造業者は各モデル年ごとに当該モデル年のカナダ市場の増大の60%に等しい額だけ、基準年 (=1964モデル年) に比して多くの「カナダでの付加価値額」を増加させるということであり (ただしこれは乗用車の場合であり、特殊な商用車の場合は50%)、もうひとつはそれに加えて、1968モデル年までに総額でそれを達成するというものである。ここでカナダ市場の増大とは基準年 (=1964モデル年) に販売された車にかかった製造業者のコストと当該モデル年におけるそれとの差を意味する。またビッグフォーのカ

11) 以上の内容はこの報告書の付録Eとして掲載されている米加自動車協定の全文 (ibid., pp. 369-371) および同付録Gとして掲載されているカナダ政府の p.c. 1965-100 のうちの *Tariff Item 950 Regulation* のなかのカナダでの付加価値額の規定のところ (ibid., p.388) を要約したものである。

ナダの子会社が基準モデル年にあげた「カナダでの付加価値額」の合計は7億2,600万ドルだったので、1968モデル年に達成しなければならないその増加額は合計2億2,190万ドルであり、これは上の基準モデル年の約3分の1増にあたる。しかもそれ以後も毎年それを維持していく必要がある。この第一の公約はカナダの製造業者に毎年、「カナダでの付加価値額」を基準年に比べて一定の比率だけ増加させることを約束したものであり、このことはカナダ市場の成長に比例してカナダでの自動車ならび新車用部品の生産が増加することを保証したものである。ただしカナダの新車用部品の輸出額は付録Aの公約に合致するための「カナダでの付加価値額」の計算には含まれないが、この手紙での公約を実現するための製造業者による「カナダでの付加価値額」の計算には(1)その製造業者（あるいはその関連会社）によってカナダで生産され、輸出用に販売された新車用部品の価額と(2)カナダの製造業者またはそのアメリカにある親会社と子会社関係にある、カナダ以外の会社によってカナダの独立業者から購入した新車用部品の価額を含んでいる。したがってもし新車用部品がアメリカにあるカナダの製造業者の親会社に関連をもつカナダ以外の購買者に売られる場合は、独立のカナダの部品製造業者による新車用部品の輸出販売価額は手紙にある公約を実現するためのカナダの自動車製造業者のものとなる。このように新車用部品を「カナダでの付加価値額」に含められることはカナダでの新車用部品の生産増加を刺激するし、それはアメリカの部品製造業者にカナダでの部品生産の増大と確立をうながすことになる（実際には、公約実現のため最も多く組立活動をしなければならないのはビッグフォアの子会社である）。

一方、カナダの自動車市場の成長を上にもたように当該モデル年の期間に販売された車の製造業者にたいするコストと定義したが、両国からの新車用部品はカナダでの最終製品に入りこむが、アメリカ製コンポは先にみたようにカナダの関税品目950にもとづいてカナダからの同種の部品よりも高い評価を得る。これは利潤や流通費を含む実際の購入価格がアメリカ製品の評価には使われるのにたいし、カナダの製品の評価にはコストだけが使われるた

めに生ずる違いである。そのため自動車製造業者が要求される「カナダでの付加価値額」を満たすのは困難となる。というのはこの違いこそがカナダ市場の成長の原因となるからである。同様のことはカナダで販売される完成車の場合も生ずる。というのはカナダに輸入されるアメリカ製の車の価額は同種のカナダ製の車よりも高いので、カナダ市場の成長はアメリカ製の車の導入によって生ずるからである。そしてこの成長はそれに比例的な「カナダでの付加価値額」を増大させるためにより一層多くのカナダの生産を必要とするということになる。¹²⁾このように手紙によって保証された付帯的な公約は前述の協定の付録Aにある条件以上のものをアメリカの自動車メーカーの在カナダ子会社が行なうことを約束したものであり、一言でいえば、彼らによってカナダでの生産が飛躍的に増大させられることを謳ったものである。そしてこの手紙による付帯的な公約は一時的なものであり、1968年7月31日をもって終了するという当初の予想とは反対に今日に至るまで有効に作動している。¹³⁾

以上、米加自動車協定ならびにそれに付帯してなされたアメリカの自動車メーカーのカナダにある子会社による協定実施のための公約について概説した。以下では、米加自動車貿易の実態について詳述してみよう。

（三） 米加自動車貿易の実態

（A） 乗用車

米加両国における自動車（乗用車）の生産ならびに消費（販売）の推移を示したものは第1～5表の通りである。また第6表は人口比での乗用車台数を示したものである。

まず第1表で米加両国における乗用車台数の推移をみると、両国とも新車の販売台数の動きは同一のパターンを示している。すなわち、65年、69

12) *ibid.*, pp. 92—95.

13) *ibid.*, p.35.

第1表 米・加両国における乗用車台数推移：1960—1975.6⁽¹⁾

(単位：1,000台,%)

暦年	I カ ナ ダ					⑥ 全 台 登 録	II ア メ リ カ			⑩ 全 台 登 録
	①新車台数 合計 ⁽²⁾ (比率)	②うち米加 型 ⁽³⁾ (比率)	③非米加型 (比率)		⑦ 新車台数 合計 ⁽²⁾ (比率)		⑧うち米加 型 ⁽³⁾ (比率)	⑨非米加型 (比率)		
			④うちカナ ダで組立 られたもの	⑤ その他						
1960	448(100.0)	322(71.9)	126(28.1)	—	126(28.1)	4,104	6,577(100.0)	6,076(92.4)	501(7.6)	61,559
1961	437(100.0)	336(76.9)	101(23.1)	—	101(23.1)	4,326	5,855(100.0)	5,475(93.5)	380(6.5)	63,260
1962	502(100.0)	427(85.1)	75(14.9)	—	75(14.9)	4,531	6,939(100.0)	6,600(95.1)	339(4.9)	66,076
1963	542(100.0)	488(90.0)	54(10.0)	1(0.2)	53(9.8)	4,789	7,557(100.0)	7,171(94.9)	386(5.1)	69,027
1964	607(100.0)	539(88.8)	68(11.2)	2(0.3)	66(10.9)	5,038	8,068(100.0)	7,584(94.0)	484(6.0)	71,985
1965	685(100.0)	609(88.9)	76(11.1)	3(0.4)	73(10.7)	5,279	9,315(100.0)	8,746(93.9)	569(6.1)	75,400
1966	684(100.0)	609(89.0)	75(11.0)	4(0.6)	71(10.4)	5,481	9,009(100.0)	8,351(92.7)	658(7.3)	78,354
1967	667(100.0)	585(87.7)	82(12.3)	4(0.6)	78(11.7)	5,866	8,357(100.0)	7,578(90.7)	779(9.3)	80,414
1968	738(100.0)	622(84.3)	116(15.7)	6(0.8)	110(14.9)	6,160	9,404(100.0)	8,418(89.5)	986(10.5)	83,693
1969	756(100.0)	616(81.5)	140(18.5)	16(2.1)	124(16.4)	6,433	9,447(100.0)	8,385(88.8)	1,062(11.2)	86,861
1970	636(100.0)	478(75.2)	158(24.8)	18(2.8)	140(22.0)	6,602	8,385(100.0)	7,154(85.3)	1,231(14.7)	89,280
1971	745(100.0)	546(73.3)	199(26.7)	20(2.7)	179(24.0)	6,967	9,729(100.0)	8,263(84.9)	1,466(15.1)	92,799
1972	813(100.0)	598(73.6)	215(26.4)	17(2.1)	198(24.3)	7,407	10,487(100.0)	8,958(85.4)	1,529(14.6)	96,860
1973	935(100.0)	740(79.1)	195(20.9)	10(1.1)	185(19.8)	7,866	11,351(100.0)	9,631(84.8)	1,720(15.2)	101,762
1974 ⁽¹⁾	872(100.0)	731(83.8)	141(16.2)	10(1.1)	131(15.1)	8,250	8,701(100.0)	7,332(84.3)	1,369(15.7)	105,287
1975.1~6	340(100.0)	289(85.0)	51(15.0)	9(2.6)	42(12.4)		4,101(100.0)	3,268(79.8)	833(20.3)	
1974/1960	1.95	2.27	1.12		1.04	2.01	1.32	1.21	2.73	1.71
1974/1965	1.27	1.20	1.86	3.33	1.79	1.56	0.93	0.84	2.41	1.40

暦年	III 合 計 (I + II)									
	⑪新車台数 合計 (①+⑦)	⑫同カナダ の比率 (①/⑪)%			⑬全登録台 数合計 (⑥+⑩)	⑭全登録台 数に占め る新車の 比率 (⑪/⑬)%		⑮同カナダ での比率 (①/⑥)%		⑯同アメリ カでの比率 (⑦/⑩)%
		⑬米加型 合計 (②+⑧)	⑭同米加型 比率 (⑬/⑪)%	⑭同カナダ の比率 (⑥/⑬)%		⑮同カナダ での比率 (①/⑬)%	⑯同アメリ カでの比率 (⑦/⑬)%			
1960	7,025	6.4	6,577	92.4	65,663	6.3	10.7	10.9	10.7	
1961	6,292	6.9	5,855	93.5	67,586	6.4	9.3	10.1	9.3	
1962	7,441	6.7	6,939	95.1	70,607	6.4	10.5	11.1	10.5	
1963	8,099	6.7	7,557	94.9	73,816	6.5	11.0	11.3	10.9	
1964	8,675	7.0	8,068	94.0	77,023	6.5	11.3	12.0	11.2	
1965	10,000	6.8	9,315	93.9	80,679	6.5	12.4	13.0	12.4	
1966	9,693	7.1	9,009	92.7	83,835	6.5	11.6	12.5	11.5	
1967	9,024	7.4	8,357	90.7	86,280	6.8	10.5	11.4	10.4	
1968	10,142	7.3	9,404	89.5	89,853	6.9	11.3	12.0	11.2	
1969	10,203	7.4	9,447	88.8	93,294	6.9	10.9	11.8	11.3	
1970	9,021	7.1	8,385	85.3	95,882	6.9	9.4	9.6	9.4	
1971	10,474	7.1	9,729	84.9	99,766	7.0	10.5	10.7	10.5	
1972	11,200	7.3	10,487	85.4	104,267	7.1	10.7	11.0	10.8	
1973	12,286	7.6	11,351	84.8	109,628	7.2	11.2	11.9	11.2	
1974 ⁽¹⁾	9,573	9.1	8,701	84.3	113,537	7.3	8.4	10.6	8.3	
1975.1~6	4,441	7.7	4,101	79.7						
1974/1960	1.36		1.32		1.73					
1974/1965	0.96		0.93		1.41					

(注) (1) 1975年は1月～6月までの半年間。 (2) 小売販売台数。

(3) アメリカまたはカナダに本社がある会社がアメリカ、カナダのいずれか一方または両国で生産したもの。

(資料) United States International Trade Commission, The United States-Canadian Automotive Agreement: Its history, Terms, and Impact, Report to the Committee on Finance of the United States on Investigation No. 332-76 Under Section 332 of the Tariff Act 1930 G. P. O., January 1976, Table 1~4 より作成。

年、73年をそれぞれピークにした上下の変動を記録している。これは65年の米加自動車協定の締結のあと、67年にフォードとG.Mでストライキがおり停滞し、69年の二度目のピークのあと、再び70年にフォードとG.Mでストライキが発生して停滞し、73年の三度目のピークのあと「オイルショック」によって74年は三度停滞し、この影響は74年前半まで続いている。このように乗用車の消費傾向は両国でまったく同一のパターンをもっており、完全に連同している。

つぎに、その内訳をしてみると両国で販売されている新車の圧倒的多数は「米加型」(前述したように、両国のいずれかに本社をもち、両国のいずれか一方、または双方で生産された部品、コンポを用いて両国のいずれかまたは双方で組立てられた車)である。その比率は60年代の90%台から70年代の85%前後まで極めて高く推移している。その意味で両国における乗用車市場は圧倒的多数が同一のアメリカに本社をもつ巨大な自動車メーカーが両国で生産する「米加型」によって支配されているといえる。ただし非米加型、つまり第三国からの輸入は次第に増加しはじめてきているが、その際カナダでは60年代には60年当初よりむしろ減少していたが、69年以後増勢に転じたのにたいし、アメリカでは65年以後一貫して増加してきている。このことは60年にカナダの乗用車消費の四分の一以上(28.1%)を占めていた第三国からの輸入が、それ以後アメリカの自動車メーカーのカナダへの参入の激化にともなって漸次減少していったことを意味しており、これらアメリカのメーカーによる市場支配のあと、69年以後は第三国からの輸入が再び全体の四分の一に戻った(71年に26.7%)形になっている。一方アメリカの場合は65年の米加自動車協定の締結以後、第三国からの輸入が増大しはじめ70年代にはいると15%ほどにまでなっている。これらと合わせて、新車の消費の趨勢は60年以後カナダの方がアメリカよりも成長率が高く(前者の1.95倍にたいし後者は1.32倍)、そのため両国全体の中に占めるカナダの比率は次第に増大してきている(60年の6.4%から74年には9.1%に増大)。このようにカナダにおける乗用車の市場拡大は急速である。絶対数で見れば、まだア

アメリカの10分の1程度(74年)であるとはいえ、人口比で見るとほとんど差はないほどにまでなっている(第6表で詳細がわかるが、新車一台あたりの人数は74年でカナダの25.7人にたいしアメリカは24.3人である)。

つぎにそれを車体の大きさ別にみると(第2表)、60年代は両国とも中・大型車が圧倒的に多かったが、70年代にはいると小型車の比率が急速に高まってきている。¹⁴⁾すなわち68年まではホイールベース112—119.9インチの車の比率は両国とも過半数をこえていたが、69年以後は120インチ以上の車が首位となるとともにその比率は徐々に低下している。これとは反対に112インチ未満の小型車は69年以後、比率、絶対数ともに急増しはじめており、100インチ未満の車の場合はこの間の伸び率が極めて高い。そのため、特にカナダの場合60年代初頭は小型車を第三国から輸入していたが、60年代後半から70年代にかけて「米加型」車としてみずから生産するように変化してきている。したがって、米加両国の自動車市場は車体の大きさ別でもまったく同一のパターンをもっており、大型車志向が主要な方向ではあるが、この傾向は従来ほど圧倒的なものではなく、現在(74年)では小型車が全体の四割を占めるなど、徐々に変化してきており、この傾向は73年の「オイルショック」以後の石油節約ともからめて、より一属進行することが予想される。

こうした「米加型」乗用車市場を支配しているのは、G.M. フォード、クライスラー、AMCのいわゆるビッグフォーである(第3表)。両国市場においてこの四社は実質的にはその全てを支配しているといつてよく、この傾向は65～66年を契機にして特に顕著になってきた。だが一口にビッグフォーによる米加両国の乗用車市場の支配といってもその内容は各メーカーによって異なる。まず最大のメーカーであるGMはアメリカ市場の過半数、カナダ市場

14) 国際貿易委員会(ITC)は本報告書のなかで、乗用車の大きさをSubcompact, compact, intermediate, standardの四つに分けているが(ibid., p. 133)。これは第2表の4つのサイズにそれぞれ対応していると考えられる。また別の個所で112インチ未満の車を小型車(small cars)と呼んでいる(ibid., p.121)。したがって私は、本稿において112インチ未満を小型車、112インチ以上を中・大型車と呼ぶことにする。

(単位：1,000台,%)

第2表 米・加型乗用車ホイールベース別⁽²⁾販売台数推移：1963—1975.6⁽¹⁾

暦年	I カ ナ ダ					II ア メ リ カ				
	① 100インチ未満	② 100—111.9インチ	③ 112—119.9インチ	④ 120インチ以上	⑤ 合計 (①+②+③+④)	⑥ 100インチ未満	⑦ 100—111.9インチ	⑧ 112—119.9インチ	⑨ 120インチ以上	⑩ 合計 (⑥+⑦+⑧+⑨)
1963	(a) (b)	75(15.3)	229(47.1)	184(37.6)	488(100.0)	21(0.3)	1,327(18.5)	4,073(56.8)	1,750(24.4)	7,171(100.0)
1964	(a) (b)	81(15.0)	280(52.1)	178(32.9)	539(100.0)	20(0.3)	1,429(18.8)	4,378(57.7)	1,757(23.2)	7,584(100.0)
1965	(a) (0.1)	82(13.4)	318(52.1)	209(34.4)	609(100.0)	26(0.3)	1,527(17.5)	5,187(59.3)	2,006(22.9)	8,746(100.0)
1966	(a) (0.1)	78(12.8)	327(53.6)	204(33.5)	609(100.0)	25(0.3)	1,390(16.6)	5,067(60.7)	1,869(22.4)	8,351(100.0)
1967	(a) (0.1)	104(17.7)	307(52.4)	174(29.8)	585(100.0)	24(0.3)	1,417(18.7)	4,393(58.0)	1,744(23.0)	7,578(100.0)
1968	1 (0.2)	103(16.5)	349(56.1)	169(27.2)	622(100.0)	36(0.4)	1,445(17.2)	5,104(60.6)	1,833(21.8)	8,418(100.0)
1969	1 (0.2)	116(18.8)	246(40.0)	253(41.0)	616(100.0)	31(0.4)	1,574(18.8)	3,559(42.4)	3,221(38.4)	8,385(100.0)
1970	10 (2.0)	116(24.3)	177(37.1)	175(36.6)	478(100.0)	165(2.3)	1,661(23.2)	2,775(38.8)	2,553(35.7)	7,154(100.0)
1971	40 (7.3)	120(22.0)	142(26.0)	244(44.7)	546(100.0)	746(9.0)	1,498(18.1)	2,115(25.6)	3,904(47.3)	8,263(100.0)
1972	47 (7.8)	144(24.0)	164(27.5)	243(40.7)	598(100.0)	891(9.9)	1,568(17.5)	2,429(27.1)	4,070(45.5)	8,958(100.0)
1973	95(12.9)	181(24.4)	193(26.5)	271(36.5)	740(100.0)	1,095(11.4)	1,968(20.4)	2,745(28.5)	3,823(39.7)	9,631(100.0)
1974 ⁽¹⁾	103(14.1)	193(26.3)	217(29.7)	218(29.9)	731(100.0)	1,111(15.1)	1,755(23.9)	2,197(30.0)	2,269(31.0)	7,332(100.0)
1975.1~6	29(9.9)	73(25.3)	95(33.1)	92(31.6)	289(100.0)	532(16.5)	881(27.4)	981(30.5)	874(25.6)	3,268(100.0)
1974/1963		2.57	0.95	1.18	1.50	52.90	1.32	0.54	1.30	1.02
1974/1965		2.35	0.68	1.04	1.20	42.73	1.15	0.42	1.13	0.84

暦年	III 合 計 (I + II)									
	①100インチ未満		③100—111.9インチ		⑤112—119.9インチ		⑦120インチ以上		⑩総計(①+③+⑤+⑦)	
	(①+⑥)	⑫うちカナダの比率 (①/①)	(②+⑦)	⑭うちカナダの比率 (②/③)	(③+⑧)	⑯うちカナダの比率 (③/⑤)	(④+⑨)	⑰うちカナダの比率 (④/⑦)		⑳うちカナダの比率 (⑤/⑩)
1963	21(0.3)	0.8	1,402(18.3)	5.3	4,302(56.1)	5.3	1,934(25.3)	9.5	7,659(100.0)	6.4
1964	20(0.2)	1.0	1,510(18.6)	5.4	4,658(57.4)	6.0	1,935(23.8)	9.2	8,123(100.0)	6.6
1965	26(0.3)	1.1	1,609(17.2)	5.1	5,505(58.8)	5.8	2,215(23.7)	9.4	9,355(100.0)	6.5
1966	25(0.3)	1.5	1,468(16.4)	5.3	5,394(60.2)	6.1	2,073(23.1)	9.8	8,960(100.0)	6.8
1967	24(0.3)	1.8	1,521(18.6)	6.8	4,700(57.6)	6.5	1,918(23.5)	9.1	8,163(100.0)	7.2
1968	37(0.4)	2.7	1,548(17.1)	6.7	5,453(60.4)	6.4	2,002(22.1)	8.4	9,040(100.0)	6.9
1969	32(0.4)	3.1	1,690(18.8)	6.9	3,805(42.2)	6.5	3,474(38.6)	7.3	9,001(100.0)	6.8
1970	175(2.3)	5.7	1,777(23.3)	6.5	2,952(38.7)	6.0	2,728(35.7)	6.4	7,632(100.0)	6.3
1971	786(8.9)	5.1	1,618(18.4)	7.4	2,257(25.6)	6.3	4,148(47.1)	5.9	8,809(100.0)	6.2
1972	938(9.8)	5.0	1,712(17.9)	8.4	2,593(27.1)	6.3	4,313(45.2)	5.6	9,556(100.0)	6.3
1973	1,190(11.5)	8.0	2,149(20.7)	8.4	2,938(28.3)	6.6	4,094(39.5)	6.6	10,371(100.0)	7.1
1974 ⁽¹⁾	1,214(15.1)	8.5	1,948(24.2)	9.9	2,414(29.9)	9.0	2,487(30.8)	8.8	8,063(100.0)	9.1
1975.1~6	561(15.8)	5.2	954(26.8)	7.7	1,076(30.2)	8.8	966(27.2)	9.5	3,557(100.0)	8.1
1974/1963	57.81		1.39		0.56		1.29		1.05	
1974/1965	46.69		1.21		0.44		1.12		0.86	

(注) (a)…500台未満 (b)…0.05%未満

(1) 1975年度は1月～6月までの半年間。 (2) ホイールベースの口径。

(資料) ibid., Table 8~9, 12~13, 16~18 より作成。

第3表 米・加型乗用車メーカー別販売台数推移：1960—1975.6⁽¹⁾

(単位：1,000台,%)

暦年	I カ ナ ダ						II ア メ リ カ					
	⑥ 合計						⑫ 合計					
	① G.M	② フォード	③ クライスラー	④ AMC	⑤ その他	(①+②+③) (+④+⑤)	⑦ G.M	⑧ フォード	⑨ クライスラー	⑩ AMC	⑪ その他	(⑦+⑧+⑨) (+⑩+⑪)
1960	173(53.6)	83(25.7)	50(15.4)	11(3.5)	6(1.8)	322(100.0)	2,871(47.1)	1,749(28.8)	921(15.2)	422(7.0)	113(1.9)	6,076(100.0)
1961	172(51.3)	98(29.1)	47(14.0)	12(3.7)	7(1.9)	336(100.0)	2,724(49.9)	1,670(30.5)	632(11.5)	371(6.7)	78(1.4)	5,475(100.0)
1962	227(53.3)	114(26.7)	55(12.9)	23(5.3)	8(1.8)	427(100.0)	3,599(54.6)	1,825(27.6)	667(10.1)	423(6.4)	86(1.3)	6,600(100.0)
1963	246(50.6)	128(26.1)	80(16.3)	27(5.5)	7(1.5)	488(100.0)	3,856(53.8)	1,880(26.2)	935(13.0)	428(6.0)	72(1.0)	7,171(100.0)
1964	248(46.1)	150(27.9)	101(18.8)	32(5.9)	7(1.3)	539(100.0)	3,959(52.1)	2,097(27.7)	1,114(14.7)	379(5.0)	35(0.5)	7,584(100.0)
1965	290(47.5)	164(26.9)	118(19.5)	31(5.1)	6(1.0)	609(100.0)	4,664(53.4)	2,372(27.1)	1,360(15.6)	325(3.7)	19(0.2)	8,746(100.0)
1966	280(46.1)	166(27.3)	133(21.8)	27(4.5)	2(1.3)	609(100.0)	4,335(51.9)	2,349(28.1)	1,387(16.6)	266(3.2)	14(0.2)	8,351(100.0)
1967	265(45.2)	156(26.7)	140(24.0)	24(4.1)	(a) (b)	585(100.0)	4,139(54.7)	1,851(24.4)	1,341(17.7)	238(3.1)	9(0.1)	7,578(100.0)
1968	270(43.4)	183(29.5)	147(23.6)	22(3.5)	(a) (b)	622(100.0)	4,395(52.2)	2,228(26.5)	1,528(18.1)	259(3.1)	8(0.1)	8,418(100.0)
1969	286(46.4)	175(28.4)	137(22.1)	19(3.1)	(a) (b)	616(100.0)	4,420(52.7)	2,291(27.3)	1,428(17.0)	240(2.9)	6(0.1)	8,385(100.0)
1970	192(40.1)	146(30.5)	123(25.7)	18(3.7)	(a) (b)	478(100.0)	3,333(46.5)	2,216(31.0)	1,347(18.9)	254(3.6)	4(0.1)	7,154(100.0)
1971	240(44.1)	161(29.4)	129(23.7)	15(2.8)	(a) (b)	546(100.0)	4,392(53.2)	2,289(27.7)	1,334(16.1)	243(2.9)	5(0.1)	8,263(100.0)
1972	257(43.0)	177(29.6)	145(24.3)	19(3.1)	(a) (b)	598(100.0)	4,636(51.6)	2,549(28.7)	1,466(16.4)	302(3.4)	5(0.1)	8,958(100.0)
1973	342(46.2)	202(27.4)	169(22.8)	27(3.6)	(a) (b)	740(100.0)	5,053(52.4)	2,667(27.7)	1,513(15.7)	392(4.1)	6(0.1)	9,631(100.0)
1974	319(43.6)	202(27.6)	177(24.3)	33(4.5)	(a) (b)	731(100.0)	3,646(49.7)	2,172(29.6)	1,180(16.1)	329(4.5)	5(0.1)	7,332(100.0)
1975.1~6	131(45.2)	74(25.7)	71(24.5)	13(4.6)	(a) (b)	289(100.0)	1,720(53.2)	893(27.7)	489(13.9)	164(5.1)	2(0.1)	3,268(100.0)
1974/1960	1.84	2.43	3.54	3		2.27	1.27	1.24	1.28	0.78	0.04	1.21
1974/1965	1.1	1.23	1.5	1.06		1.20	0.78	0.92	0.87	1.01	0.26	0.84

暦年	III 合 計 (I + II)											
	⑬ G.M		⑮ フォード		⑰ クライスラー		⑲ AMC		⑳ その他		㉓ 総 計	
	(①+⑦)	㉒ うちカナダの比率 (①/⑬)	(②+⑧)	㉒ うちカナダの比率 (②/⑮)	(③+⑨)	㉒ うちカナダの比率 (③/⑰)	(④+⑩)	㉒ うちカナダの比率 (④/⑲)	(⑤+⑪)	㉒ うちカナダの比率 (⑤/㉓)	(⑩+⑮+⑰)	㉒ うちカナダの比率 (⑥/㉓)
1960	3,043(47.5)	5.7	1,832(28.6)	4.5	971(15.2)	5.1	433(6.8)	2.5	119(1.9)	5.0	6,398(100.0)	5.0
1961	2,896(49.8)	5.9	1,768(30.4)	5.5	679(11.7)	6.9	383(6.6)	3.1	85(1.5)	8.2	5,811(100.0)	5.8
1962	3,826(54.5)	5.9	1,939(27.6)	5.9	722(10.3)	7.6	446(6.3)	5.2	94(1.3)	8.5	7,027(100.0)	6.1
1963	4,102(53.6)	6.0	2,008(26.2)	6.4	1,015(13.3)	7.9	455(5.9)	5.9	79(1.0)	8.9	7,659(100.0)	6.4
1964	4,208(51.7)	5.9	2,247(27.7)	6.7	1,215(15.0)	8.3	411(5.1)	7.8	42(0.5)	16.7	8,123(100.0)	6.6
1965	4,954(52.9)	5.9	2,536(27.1)	6.5	1,484(15.9)	7.9	356(3.8)	8.7	25(0.3)	24.0	9,355(100.0)	6.5
1966	4,616(51.4)	6.1	2,515(28.1)	6.6	1,520(17.0)	8.7	293(3.3)	9.2	16(0.2)	12.5	8,960(100.0)	6.8
1967	4,404(54.0)	6.0	2,007(24.6)	7.8	1,481(18.1)	9.4	262(3.2)	9.2	9(0.1)	0.5	8,163(100.0)	7.2
1968	4,665(51.6)	5.8	2,411(26.7)	7.6	1,675(18.5)	8.8	281(3.1)	7.8	8(0.1)	0.1	9,040(100.0)	6.9
1969	4,705(52.2)	6.1	2,466(27.4)	7.1	1,565(17.4)	8.7	259(2.9)	7.3	6(0.1)	0.3	9,001(100.0)	6.8
1970	3,524(46.1)	5.4	2,362(30.9)	6.2	1,470(19.3)	8.4	272(3.6)	6.6	4(0.1)	1.3	7,632(100.0)	6.3
1971	4,633(52.6)	5.2	2,450(27.8)	6.6	1,463(16.6)	8.9	258(2.9)	5.8	5(0.1)	2.2	8,809(100.0)	6.2
1972	4,893(51.1)	5.2	2,726(28.5)	6.5	1,611(16.9)	9.0	321(3.4)	5.9	5(0.1)	0.6	9,556(100.0)	6.3
1973	5,395(52.0)	6.3	2,869(27.7)	7.0	1,682(16.2)	10.0	419(4.0)	6.4	6(0.1)	0.5	10,371(100.0)	7.1
1974	3,965(49.2)	8.0	2,374(29.4)	8.5	1,357(16.8)	13.0	362(4.5)	9.1	5(0.1)	—	8,063(100.0)	9.1
1975.1~6	1,851(52.0)	7.1	967(27.2)	7.6	560(15.7)	12.7	177(5.0)	7.3	2(0.1)	0.4	3,557(100.0)	8.1
1974/1960	1.30		1.30		1.40		0.84		0.04		1.26	
1974/1965	0.80		0.94		0.91		1.02		0.2		0.86	

(注) (a)・・・500台未満 (b)・・・0.05%未満

(1) 75年度は1月～6月までの半年間。

(資料) ibid., Table 10～11, 14～15, 19～21 より作成。

の45%ほど、そして両国全体でも過半数のシェアを抑えており、圧倒的な優位にたっている。これにたいし第2位のフォードは米加両国の約三割のシェアを占め、またクライスラーはその半分の15%ほど、そしてAMCは、5%ほどのシェアしか確保していない。その意味ではビッグフォーといっても内実はGMの過半数支配という圧倒的優位のもとにフォードが約三割を確保し、この上位2社で全体の八割を占めている。これにクライスラーの15%を加えれば全体の95%にもなり、実質的にはビッグツーないしはビッグスリーが実体である¹⁵⁾こうした基本的なパターンはこの15年間に両国においてほとんど変化なく推移してきたが、詳細にしてみると若干の変化が生じてきている。まずGMのシェアはアメリカではわずかの例外を除いては毎年50%を超えているが、カナダにおいては63年までは50%以上であったが、その後は50%を割って次第に比率が低下してきている(74年は43.6%)。つぎにフォードの場合は両国においていずれも28—30%ぐらいで推移しあまり大きな変動がない。これにたいし業界第三位のクライスラーはアメリカにおいては15%ほどであり変動していないが、カナダ市場での参入率は急速に高まってきており、60年当時15%ほどだったシェアは70年には25.7%にまで上昇し、74年にも24.3%ほどで、フォードとあまり差がない。したがって各メーカー別にみたカナダの比率はクライスラーが最も多く、最近年においては10%を超えている。第四位のAMCの場合、64—5年までは6%ほどを占めていたが、それ以後は漸次減少している(ただし73—4年に再び増加している)。このようにみても、G.M 50%、フォード 30%、クライスラー15%、AMC 5%という基本的パターンが米加両国において定着しているが、クライスラーのカナダでの参入比率が大きいのが異色である。このことはこの15年間における増加率の最も大きいのがクライスラー(3.54倍)であることの

15) 国際貿易委員会は本報告書のなかでビッグフォーという呼名を頻繁に使っており(たとえば *ibid.*, p.59) その使用法からいってこの言葉はかなりポピュラーなものであると予想される。だが、実体的にいえば本稿でみたようにビッグツーないしは、せいぜいのところビッグスリー(この方がわが国ではポピュラーである)であり、ビッグフォーなる言葉は虚語に近い。

なかにも表わされている。最後にさきに第1表でみた65, 69, 73の各年をピークとする変動は第3表で各メーカー別にみても多少の誤差はあるものの、だいたい65-66, 68-69, 73-74年をピークとしており、まったく同一の波動を描いているといつてよいだろう。

今度はこれを第4表で両国におけるメーカー別の生産台数の推移でみると、GM 50%、フォード 30%、クライスラー16%、AMC 4%という比率がでてくる。この点では上の消費（販売）台数の推移とほぼ同一である。しかしカナダにおける推移は上の場合とかなり違っている。まずG.Mは62年までは過半数を超えていたが、その後は急速に比率を低下させ、68年には40%を割り70年にはついに24.6%にまでさがってしまった。その後急速に回復したとはいえ、74年でも40.8%にとどまっている。一方、フォードの場合は60年代は25-30%台であったが、69年以後急増し、G.Mを追い越して首位にたつほどになった(70年には43.7%)。74年には再びG.Mに追い越されたとはいえ、カナダではG.Mに匹敵するほどの生産をあげている。クライスラーの場合も63-64年頃から急増しはじめ、70年には最大26.4%にまで増大しており、だいたい22%前後の比率を70年代に占めている。このようにカナダにおける生産は、アメリカに比較するとフォード、クライスラー2社の進出が著しく、それに比べるとG.Mのそれは相対的に遅れていたことがわかる。このことはこれとは対照的なアメリカ市場での動きとある程度照応している。この結果、この15年間の成長率をみると、アメリカ市場ではG.M. フォード、クライスラー3社の成長率はほぼ同一であるが、カナダではフォード、クライスラー2社のそれはG.Mをはるかに上回っている(フォードの4.35倍、クライスラーの4.52倍にたいしG.Mは2.73倍)。また全体の生産のなかに占めるカナダの比率もフォード、クライスラー、それにAMCの場合は60年代後半から10%をこえ、70年代にはいると15%にまで上昇しているのにたいし、G.Mは一貫して7-8%だった。G.Mを除く3社のカナダでの生産が急増した結果、総計でもカナダでの生産比率は69年以後10%をこえ、74年には13.8%にまで増大している。またカナダでの生産はこ

第4表 米・加型乗用車メーカー別生産台数推移：1960-75.6⁽¹⁾

(単位：1,000台,%)

暦年	I カ ナ ダ						II ア メ リ カ					
						⑥ 合計						⑫ 合計
	① G.M	② フォード	③ クライスラー	④ AMC	⑤ その他	(①+②+③+④+⑤)	⑦ G.M	⑧ フォード	⑨ クライスラー	⑩ AMC	⑪ その他	(⑦+⑧+⑨+⑩+⑪)
1960	175(53.9)	94(28.9)	50(15.5)	-	6(1.7)	325(100.0)	3,193(47.7)	1,892(28.2)	1,019(15.2)	486(7.2)	113(1.7)	6,703(100.0)
1961	167(51.2)	98(30.0)	47(14.3)	9(2.6)	6(1.9)	327(100.0)	2,727(49.5)	1,690(30.6)	649(11.7)	372(6.7)	84(1.5)	5,522(100.0)
1962	229(53.6)	118(27.6)	51(11.8)	22(5.1)	8(1.9)	428(100.0)	3,741(53.9)	1,935(27.9)	717(10.3)	455(6.5)	95(1.4)	6,943(100.0)
1963	265(49.7)	142(26.8)	87(16.3)	30(5.7)	8(1.5)	532(100.0)	4,078(53.5)	1,941(25.5)	1,048(13.7)	480(6.3)	75(1.0)	7,622(100.0)
1964	246(44.2)	153(27.5)	105(18.8)	35(6.3)	18(3.2)	557(100.0)	3,958(51.1)	2,146(27.7)	1,242(16.0)	394(5.1)	7(0.1)	7,745(100.0)
1965	351(49.8)	169(24.0)	136(19.2)	31(4.4)	19(2.6)	706(100.0)	4,949(53.0)	2,566(27.5)	1,468(15.7)	346(3.7)	6(0.1)	9,335(100.0)
1966	286(41.2)	198(28.7)	173(25.0)	33(4.8)	2(0.3)	692(100.0)	4,449(51.7)	2,425(28.2)	1,446(16.8)	279(3.2)	6(0.1)	8,605(100.0)
1967	312(44.0)	178(25.0)	187(26.3)	33(4.7)	-	710(100.0)	4,117(55.5)	1,696(22.9)	1,364(18.4)	230(3.1)	6(0.1)	7,413(100.0)
1968	338(38.2)	287(32.4)	219(24.7)	42(4.7)	-	886(100.0)	4,593(51.9)	2,397(27.1)	1,586(17.9)	268(3.0)	5(0.1)	8,849(100.0)
1969	392(38.4)	391(38.4)	201(19.7)	36(3.5)	-	1,020(100.0)	4,421(53.7)	2,163(26.3)	1,392(16.9)	243(3.0)	5(0.1)	8,224(100.0)
1970	223(24.6)	396(43.7)	239(26.4)	48(5.3)	-	906(100.0)	2,980(45.5)	2,017(30.8)	1,273(19.4)	276(4.2)	4(0.1)	6,550(100.0)
1971	406(37.8)	392(36.5)	233(21.7)	43(4.0)	-	1,074(100.0)	4,853(56.7)	2,176(25.4)	1,288(15.0)	236(2.8)	5(0.1)	8,558(100.0)
1972	354(31.1)	459(40.3)	266(23.4)	59(5.2)	-	1,138(100.0)	4,776(54.0)	2,401(27.2)	1,366(15.5)	279(3.2)	6(0.1)	8,828(100.0)
1973	392(33.4)	445(38.0)	261(22.3)	74(6.3)	-	1,172(100.0)	5,253(54.3)	2,496(25.8)	1,556(16.1)	356(3.7)	6(0.1)	9,667(100.0)
1974 ⁽¹⁾	478(40.8)	409(34.9)	226(19.3)	58(5.0)	-	1,171(100.0)	3,571(48.8)	2,205(30.2)	1,177(16.1)	351(4.8)	5(0.1)	7,309(100.0)
1975.1~6	223(41.8)	154(28.8)	134(25.1)	23(4.3)	-	534(100.0)	1,715(54.7)	870(27.8)	386(12.3)	160(5.1)	2(0.1)	3,133(100.0)
1974/1960	2.73	4.35	4.52	-	0	3.60	1.12	1.17	1.16	0.72	0.04	1.09
1974/1965	1.36	2.42	1.66	1.87	0	1.66	0.72	0.86	0.80	1.01	0.83	0.78

暦年	III 合 計 (I + II)											
	⑬ G.M		⑮ フォード		⑰ クライスラー		⑲ AMC		⑳ その他		㉓ 総 計	
	(①+⑦)	⑭ うちカナダの比率 (①/⑬)	(②+⑧)	⑯ うちカナダの比率 (②/⑮)	(③+⑨)	⑰ うちカナダの比率 (③/⑰)	(④+⑩)	⑲ うちカナダの比率 (④/⑲)	(⑤+⑪)	⑳ うちカナダの比率 (⑤/⑳)	(⑬+⑮+⑰)	㉓ うちカナダの比率 (⑥/㉓)
1960	3,368(47.9)	5.2	1,986(28.3)	4.7	1,069(15.2)	4.7	486(6.9)	-	119(1.7)	5.0	7,028(100.0)	4.6
1961	2,894(49.5)	5.8	1,788(30.6)	5.5	696(11.9)	6.8	381(6.5)	2.4	90(1.5)	6.7	5,849(100.0)	5.6
1962	3,970(53.8)	5.8	2,053(27.9)	5.7	768(10.4)	6.6	477(6.5)	4.6	103(1.4)	7.8	7,371(100.0)	5.8
1963	4,343(53.3)	6.1	2,083(25.5)	6.8	1,135(13.9)	7.7	510(6.3)	5.9	83(1.0)	19.4	8,154(100.0)	6.5
1964	4,202(50.6)	5.9	2,299(27.7)	6.7	1,347(16.2)	7.8	429(5.2)	8.2	25(0.3)	73.1	8,302(100.0)	6.7
1965	5,300(52.8)	6.6	2,735(27.2)	6.2	1,604(16.0)	8.5	377(3.8)	8.2	25(0.2)	25.0	10,041(100.0)	7.0
1966	4,735(50.9)	6.0	2,623(28.2)	7.5	1,619(17.4)	10.7	312(3.4)	10.6	8(0.1)	-	9,297(100.0)	7.4
1967	4,429(54.5)	7.0	1,874(23.1)	9.5	1,551(19.1)	12.1	263(3.2)	12.5	8(0.1)	-	8,123(100.0)	8.7
1968	4,931(50.6)	6.9	2,684(27.6)	10.7	1,805(18.5)	12.1	310(3.2)	13.5	5(0.1)	-	9,735(100.0)	9.1
1969	4,813(52.1)	8.1	2,554(27.6)	15.3	1,593(17.2)	12.6	279(3.0)	12.9	5(0.1)	-	9,244(100.0)	11.0
1970	3,203(42.9)	7.0	2,413(32.4)	16.4	1,512(20.3)	15.8	324(4.3)	14.8	4(0.1)	-	7,456(100.0)	12.2
1971	5,259(54.6)	7.7	2,568(26.7)	15.3	1,521(15.8)	15.3	279(2.8)	15.4	5(0.1)	-	9,632(100.0)	11.2
1972	5,130(51.4)	6.9	2,860(28.7)	16.0	1,632(16.4)	16.3	338(3.4)	17.5	6(0.1)	-	9,966(100.0)	11.4
1973	5,645(52.0)	6.9	2,941(27.1)	15.1	1,817(16.8)	14.4	430(4.0)	17.2	6(0.1)	-	10,839(100.0)	10.8
1974 ⁽¹⁾	4,049(47.7)	11.8	2,614(30.8)	15.6	1,403(16.6)	16.1	409(4.8)	14.2	5(0.1)	-	8,480(100.0)	13.8
1975.1~6	1,938(52.8)	11.5	1,024(27.9)	15.0	520(14.2)	25.8	183(5.0)	12.6	2(0.1)	-	3,667(100.0)	14.6
1974/1960	1.20		1.32		1.31		0.84		0.04		1.21	
1974/1965	0.76		0.96		0.87		1.08		0.2		0.84	

(注) (1) 1975年度は1月～6月の半年間

(資料) ibid., Table 24-25, 28-29, 33-35より作成。

の15年間に3.6倍も増加したが、アメリカでのそれは1.09倍とほとんど増大していない。このように全体の流れは米加型乗用車生産(=最終組立作業)が60年代後半から急速にアメリカからカナダへと移動しはじめ、その先頭にたっているのがフォード、クライスラーの2社であり、最大のメーカーであるG.M.の場合は70年代にはいつて徐々に転換しはじめてきているが、相対的には立ち遅れているとみてよいであろう。

ところで米加両国における乗用車生産は五大湖周辺、とりわけアメリカのデトロイトとカナダのウィンザーを中心とする500マイル以内に集中しており、とりわけカナダ側で特に集中が著しい(74年現在、カナダでの最終組立工場の91%はオンタリオ州に集中しているのにたいし、アメリカの場合、ミシガン州31%、オハイオ州11%である)¹⁶⁾こうした集中化をもたらしたものは、ひとつは米加自動車協定の締結によってカナダからの米加型乗用車の輸入が免税となり、デトロイトに近いカナダ側のウィンザー等に生産拠点を移すメリットが大きく働いたことである。ふたつめに従来は輸送費が多くかかるため最終組立工場を最終市場近くに分散化せざるをえなかったが、65年に三層の鉄道運搬車(tripple-deck railway car)が開発されて輸送費を大幅に引下げたため、もはや市場への近接度や輸送費を第一義的な考慮事情としないですむようになったからである¹⁷⁾三番目に上のことと関連して、生産を合理化して旧来の工場を閉鎖し最新鋭の工場を建設して、そこにできるだけ生産を集中化して大規模生産のメリットを享受しようとする姿勢が強くなってきたことである。米加自動車協定の目的が生産の合理化と大市場の利益にあることはさきにみた通りであり、このことをデトロイト=ウィンザーを中核とする地域的集中化とそこへの最新設備の建設によってはたそうとしたのである。

つぎにこうしたカナダでの最終組立工程の急速な拡大を車体の大きさ別でみてみよう(第5表)。協定が締結されるまでは、カナダでの生産のほとんど

16) *ibid.*, pp. 127—128.

17) *ibid.*, p.133.

第5表 米・加型乗用車ホイールベース別生産台数推移：1963-1975.6⁽¹⁾ (単位：1,000台,%)

暦年	I カ ナ ダ					II ア メ リ カ				
	①100インチ未満	②100-111.9インチ	③112-119.9インチ	④120インチ以上	⑤合計 (①+②+③+④)	⑥100インチ未満	⑦100-111.9インチ	⑧112-119.9インチ	⑨120インチ以上	⑩合計 (⑥+⑦+⑧+⑨)
1963	—	77(14.5)	265(49.8)	190(35.7)	532(100.0)	23 (0.3)	1,432(18.8)	4,397(57.7)	1,770(23.2)	7,622(100.0)
1964	—	81(14.5)	301(54.1)	175(31.4)	557(100.0)	20 (0.3)	1,538(19.9)	4,451(57.4)	1,736(22.4)	7,745(100.0)
1965	—	97(13.7)	376(53.3)	233(33.0)	706(100.0)	28 (0.3)	1,625(17.4)	5,568(59.7)	2,114(22.6)	9,335(100.0)
1966	—	147(21.2)	356(51.5)	189(27.3)	692(100.0)	25 (0.3)	1,492(17.3)	5,181(60.2)	1,907(22.2)	8,605(100.0)
1967	—	93(13.1)	458(64.5)	159(22.4)	710(100.0)	24 (0.3)	1,473(19.9)	4,170(56.3)	1,746(23.5)	7,413(100.0)
1968	—	139(15.7)	591(66.7)	156(17.6)	886(100.0)	44 (0.5)	1,597(18.0)	5,257(59.5)	1,951(22.0)	8,849(100.0)
1969	—	293(28.7)	389(38.2)	337(33.1)	1,020(100.0)	33 (0.4)	1,578(19.2)	3,462(42.1)	3,151(38.3)	8,224(100.0)
1970	66 (7.3)	419(46.2)	250(27.6)	171(18.9)	906(100.0)	211 (3.2)	1,480(22.6)	2,457(37.5)	2,402(36.7)	6,550(100.0)
1971	107(10.0)	346(32.2)	206(19.2)	415(38.6)	1,074(100.0)	774 (9.0)	1,428(16.7)	2,202(25.7)	4,154(48.6)	8,558(100.0)
1972	213(18.7)	295(25.9)	379(33.3)	251(22.1)	1,138(100.0)	788 (8.9)	1,490(16.9)	2,304(26.1)	4,246(48.1)	8,828(100.0)
1973	255(21.7)	354(30.2)	435(37.2)	128(10.9)	1,172(100.0)	1,046(10.8)	1,784(18.5)	2,670(27.6)	4,167(43.1)	9,667(100.0)
1974 (1)	328(28.0)	273(23.3)	361(30.9)	209(17.8)	1,171(100.0)	1,144(15.7)	2,026(27.7)	2,180(29.8)	1,959(26.8)	7,309(100.0)
1975.1-6	139(26.0)	77(14.5)	181(33.9)	137(25.6)	534(100.0)	431(13.8)	871(27.8)	939(29.9)	892(28.5)	3,133(100.0)
1974/1963		3.55	1.36	1.1	2.20	49.74	1.41	0.50	1.11	0.96
1974/1965		2.81	0.96	0.90	1.66	40.86	1.25	0.39	0.93	0.78

暦年	III 合 計 (I + II)									
	⑪100インチ未満		⑬100-111.9インチ		⑮112-119.9インチ		⑰120インチ以上		⑲総計(⑪+⑬+⑮+⑰)	
	(①+⑥)	⑫うちカナダの比率 (①/⑪)	(②+⑦)	⑭うちカナダの比率 (②/⑬)	(③+⑧)	⑯うちカナダの比率 (③/⑮)	(④+⑨)	⑰うちカナダの比率 (④/⑰)	(⑤+⑩)	⑱うちカナダの比率 (⑤/⑲)
1963	23 (0.3)	0.0	1,509(18.5)	5.1	4,662(57.2)	5.7	1,960(24.0)	9.7	8,154(100.0)	6.5
1964	20 (0.2)	0.0	1,619(19.5)	5.0	4,752(57.3)	6.3	1,911(23.0)	9.2	8,302(100.0)	6.7
1965	28 (0.3)	0.0	1,722(17.1)	5.6	5,944(59.2)	6.3	2,347(23.4)	9.9	10,041(100.0)	7.0
1966	25 (0.3)	0.0	1,639(17.6)	9.0	5,537(59.6)	6.4	2,096(22.5)	9.0	9,297(100.0)	7.4
1967	24 (0.3)	0.0	1,566(19.3)	5.9	4,628(56.9)	9.9	1,905(23.5)	8.3	8,123(100.0)	8.7
1968	44 (0.5)	0.0	1,736(17.8)	8.0	5,848(60.1)	10.1	2,107(21.6)	7.4	9,735(100.0)	9.1
1969	33 (0.4)	0.0	1,871(20.2)	15.7	3,852(41.7)	10.1	3,488(37.7)	9.7	9,244(100.0)	11.0
1970	277 (3.7)	23.8	1,899(25.5)	22.1	2,707(36.3)	9.2	2,573(34.5)	6.6	7,456(100.0)	12.2
1971	881 (9.1)	12.1	1,774(18.4)	19.5	2,408(25.0)	8.6	4,569(47.5)	9.1	9,632(100.0)	11.2
1972	1,001(10.0)	21.3	1,785(17.9)	16.5	2,683(26.9)	14.1	4,497(45.2)	5.6	9,966(100.0)	11.4
1973	1,301(12.0)	19.6	2,138(19.7)	16.6	3,105(28.6)	14.0	4,295(39.7)	3.0	10,839(100.0)	10.8
1974 (1)	1,472(17.4)	22.3	2,299(27.1)	11.9	2,541(29.9)	14.2	2,168(25.6)	9.6	8,480(100.0)	13.8
1975.1-6	570(15.5)	24.4	948(25.9)	8.1	1,120(30.5)	16.2	1,029(28.1)	13.3	3,667(100.0)	14.6
1974/1963	64		1.52		0.55		1.11		1.04	
1974/1965	52.57		1.34		0.43		0.92		0.84	

(注) (1) 1975年度は1月～6月の半年間

(資料) ibid., Table 22-23, 26-27, 30-32より作成。

は112インチ以上の中・大型車であったが、その後徐々に112インチ未満の小型車の比重が拡大しはじめ、70年以後はむしろこちらの方が主力とさえなってきた。一方アメリカでの生産の場合は70年以後小型車の比重は高まってきているとはいえ、やはり圧倒的多数は中・大型車である。したがってさきに第2表で販売台数のホイールベース別内訳をみた際には、米加両国でほとんど同一のパターンであり、小型車の比率は70年代にはいって全体の約三分の一程度であったから、このことは米加両国における消費需要の違いを反映したのではなく、各メーカーがカナダで小型車の組立を主におこなうという企業内の分業戦略によるものだと考えられる。すなわち、新たに拡大されはじめたカナダでの生産は主として小型車に重点が置かれているといつてよいであろう。このことはカナダでのこの間の生産の伸び率は2.2倍であり、アメリカの0.96倍よりもはるかに高いが、とりわけ100—111.9インチの場合は3.56倍と最も高いことのなかに示されている(100インチ未満の場合は70年に開始されたばかりにもかかわらず、74年までの5年間に5倍もの増大を示している)。

第6表は乗用車一台あたりの人数を米加両国で比較したものだが、これで見ると60年にあった両者の大幅な較差は近年急速に解消してきており、74年でみるかぎりほとんど差がないほどになったとみてよいであろう。その意味でカナダにおけるモータリゼーションの急速な進行が読みとれる。そのことはまたアメリカの自動車メーカーの急速なカナダ市場への浸透をも物語っている。

以上みてきた米加両国における乗用車の生産、販売(消費)の推移をもとにして、つぎに米加両国間の乗用車貿易の動きをみてみよう。第7表は全体の流れをみたものである。この表から窺えることは第一にカナダからのアメリカの乗用車輸入は協定の締結された65年以後飛躍的に増大したということである。その結果、この15年間に401倍もの驚異的な増加を示している(65年以降でも24.3倍もの増加である)。このカナダからの乗用車輸入は全て米加型であり、したがって上でみたようにアメリカのビッグフォーのカナダの

第6表 乗用車一台あたりの人口推移：1960—1975.6

(単位：人数)

暦年	(1)新車販売台数あたりの人数			(2)登録台数あたりの人数		
	カナダ	アメリカ	合計	カナダ	アメリカ	合計
1960	39.8	27.4	28.2	4.35	2.92	3.01
1961	41.7	31.3	32.0	4.22	2.89	2.98
1962	37.1	26.8	27.5	4.11	2.81	2.89
1963	34.9	25.0	25.6	3.95	2.73	2.81
1964	31.7	23.7	24.3	3.79	2.66	2.73
1965	28.6	20.8	21.4	3.71	2.57	2.65
1966	29.3	21.8	22.3	3.65	2.51	2.58
1967	30.5	23.8	24.3	3.47	2.47	2.54
1968	28.0	21.3	21.8	3.37	2.39	2.46
1969	27.8	21.4	21.9	3.27	2.33	2.39
1970	33.5	24.4	25.1	3.23	2.29	2.36
1971	29.0	21.2	21.8	3.10	2.23	2.29
1972	26.8	19.9	20.8	2.94	2.15	2.21
1973	23.6	18.5	18.9	2.81	2.06	2.12
1974	25.7	24.3	24.4	2.71	2.01	2.06
1975.1~6	66.9	52.0	53.1			

(資料) ibid., Table 6, 7より作成。

子会社からのものである(念のため後の第8表の③④の数値とこの第7表の⑩の数値を比較してみればまったく一致していることがわらう)。一方、その他の国からのアメリカの乗用車輸入はこの15年間に2.73倍しか増大せず、その結果60年当時はアメリカの乗用車輸入全体に占めるカナダからの輸入の比率はわずか0.4%にすぎなかったものが、65年以後は急速に比率を増加させ、68年には32.7%もの高い比率を占めるにいたった(74年でも36.9%であり、68年以後だいたい3分の1がカナダからの輸入によって占められている)。第二にこれと対比されるべきカナダへのアメリカの乗用車輸出も65年の協定成立以後急速に増大したが(17.96倍)、上のカナダからのアメリカの乗用車輸入ほどにはその増加率は急激ではない。もちろんここでもカナダへの輸出の全ては米加型であり、ビッグフォーによってことごとく行なわれていることは上と同じである(第7表の①と第8表の⑩を対照せよ)。そして

第7表 アメリカとカナダの乗用車貿易推移：1960—1975.6

(単位：1,000台,%)

暦年	①カナダへのアメリカの乗用車			④その他の国からのカナダの乗用車輸入	⑤カナダの乗用車輸入計		⑦その他の国へのアメリカの米・加型輸出	⑧アメリカの米・加型輸出	
	輸出	②うち米・加型	③同比率(②/①)		(①+④)	⑥同米の比率(①/⑤)		計(②+⑦)	⑨同加の比率(②/⑧)
1960	27	27	100.0%	126	153	17.6%	118	145	18.6%
1961	16	16	100.0	101	117	13.7	125	141	11.3
1962	17	17	100.0	75	92	18.5	163	180	9.4
1963	7	7	100.0	53	60	11.7	187	194	3.6
1964	15	15	100.0	66	81	18.5	183	198	7.6
1965	47	47	100.0	73	120	39.2	158	205	22.9
1966	122	122	100.0	71	193	63.2	140	262	46.6
1967	246	246	100.0	78	324	75.9	120	366	67.2
1968	289	289	100.0	110	399	72.4	126	415	69.6
1969	286	286	100.0	124	410	69.8	131	417	68.6
1970	246	246	100.0	140	386	63.7	114	360	68.3
1971	352	352	100.0	179	531	66.3	111	463	76.0
1972	382	382	100.0	198	580	65.9	89	471	81.1
1973	476	476	100.0	185	661	72.0	103	579	82.2
1974	485	485	100.0	131	616	78.7	109	594	81.6
1975.1~6	270	270	100.0	42	312	86.5	40	310	87.1
1974/1960	17.96	17.96		1.04	4.03		0.92	4.10	
1974/1965	10.32	10.32		1.79	5.13		0.69	2.90	

暦年	⑩カナダからのアメリカの乗用車			⑬その他の国からのアメリカの乗用車輸入	⑭アメリカの乗用車輸入計		⑯その他の国へのカナダの米・加型輸出	⑰カナダの米・加型輸出計		⑱アメリカとカナダの乗用車貿易	
	輸入	⑪うち米・加型	⑫同比率(⑪/⑩)		(⑩+⑬)	⑭同加の比率(⑩/⑭)		(⑮+⑰)	⑰同米の比率(⑮/⑰)	収支(①-⑩)	⑲うち米・加(②-①)
1960	2	2	100.0%	501	503	0.4%	17	19	10.5%	25	25
1961	1	1	100.0	380	381	0.3	8	9	11.1	15	15
1962	1	1	100.0	339	340	0.3	13	14	7.1	16	16
1963	1	1	100.0	386	387	0.3	15	16	6.3	6	6
1964	12	12	100.0	484	496	2.4	26	38	31.6	3	3
1965	33	33	100.0	569	629	5.2	40	73	45.2	14	14
1966	161	161	100.0	658	819	19.7	37	198	81.3	△39	△39
1967	326	326	100.0	779	1,105	29.5	35	361	90.3	△80	△80
1968	480	480	100.0	986	1,466	32.7	37	517	92.8	△191	△191
1969	677	677	100.0	1,062	1,739	38.9	36	713	95.0	△391	△391
1970	682	682	100.0	1,231	1,913	35.7	30	712	95.8	△436	△436
1971	780	780	100.0	1,466	2,246	34.7	38	818	95.4	△428	△428
1972	837	837	100.0	1,529	2,366	35.4	37	874	95.8	△455	△455
1973	862	862	100.0	1,720	2,582	33.4	41	903	95.5	△386	△386
1974	802	802	100.0	1,369	2,171	36.9	52	854	93.9	△317	△317
1975.1~6	370	370	100.0	833	1,203	30.8	30	400	92.5	△100	△100
1974/1960	401	401		2.73	4.32		3.06	44.95			
1974/1965	24.30	24.30		2.41	3.45		1.3	11.70			

(資料) ibid., Table 36, 43, 46, 50の各表より作成。

アメリカ以外の国からのカナダの乗用車輸入は60年をピークにしてその後は逆に減少していたが、70年以後再び増大するようになってきてはいるが、この15年間をとるとほとんど変化していない。そのためカナダの乗用車輸入全体に占めるアメリカからの輸入の割合は65年以後急速に上昇し、70%前後に達している。この点では上のアメリカの乗用車輸入に占めるカナダの比率が約3分の1であったことからみれば、極めて高いといえる(3分の2以上の占拠)。私はここで米加両国における乗用車輸入全体に占めるそれぞれの国の比率(いまみてきた第7表の指標⑥と⑬)を依存度と名づければ、アメリカの乗用車輸入に占めるカナダへの依存度は3分の1であるのにたいし、カナダの乗用車輸入に占めるアメリカへの依存度は3分の2であるということができ、後者が前者にたいしはるかに高い依存度を有していると結論づけられる。第三に以上の二つを総合して米加両国間の乗用車の貿易収支をみると(指標⑱)、60—65年まではアメリカの黒字であったが、66年以降はアメリカの入超に終始し、しかもその入超幅は年々拡大してきている。とりわけ69年から73年までの5年間の入超幅が極めて大きい(なおここでは数値が全て台数表示であるため、入超額が不明であるが、それについては後に詳述する¹⁸⁾)。その意味で米加自動車協定の締結によって米加間の自動車貿易が促進されることになったが、より一層促進されたのはカナダからアメリカへの乗用車輸出であり、そのことはカナダに設置されたビッグフォアの子会社によって組立てられた乗用車が大量にアメリカ市場に輸出されていることを物語っている。第四に米加型車の米加両国から第三国への輸出は協定の成立以後漸減している。そのためアメリカの米加型車の輸出に占めるカナダの比率は66—70年は3分の2程度、72年以後は80%をこえるほど高い。だが、カナダの米加型車の輸出に占めるアメリカの比率はもっと高く、67年以後

18) なおここで数値が台数表示になっていることにたいして述べれば、本稿の(一)で述べたように、米加自動車貿易を表わす価額表示は大別して三種類、四つの方法があり、公式の貿易統計は実勢を十分に反映していない。このことは本稿の後の部分において実際の数字をあげて四つの方法の比較検討を行なうので詳しくはそこに譲るとして、ここでは以上の理由から数量(台数)表示がある意味では最も正確な米加自動車貿易の実勢を反映したものであるということを注記しておこう。

90%をこえている。これを集中度と呼べば(指標⑨と⑱)、米加型車の米加両国への集中度は極めて高いが、とりわけカナダの輸出に占めるアメリカ向けの比率が最も高いといえる。このことは協定の成立によって米加型車が両国間の乗用車貿易を支配するようになったと同時に、この米加型車は両国以外の第三国に輸出されることはほとんどないことを意味している。つまり、両国間での分業体制がこの貿易を支配しているビッグフォーの間でできあがっており、しかもこの企業内の分業体制が二国内に限定されていて、世界的な広がり、ネットワークをもちえないという意味では、注)2で指摘したようにこれを企業内国際分業と呼んだほうが適切であろう。米加両国における乗用車貿易は完全にアメリカの最大の自動車メーカー、ビッグフォーの企業内国際分業の所産であり、その支配するところとなっている。

こうした米加間の乗用車貿易の諸特徴を、つぎにメーカー別の推移によってより一層詳細に検討してみよう(第8表)。まずアメリカからカナダへの輸出においては、協定成立の65年以後輸出が急増したことはさきにみた通りであるが、メーカー別ではこの間に最も多く増加させたのはフォードとクライスラーである(両者ともに60年から74年までの増加率は78.5倍)。そのため74年現在ではアメリカからカナダへの乗用車輸出に占める寄与率はフォード32.4%、クライスラー32.4%、G.M 30.3%とほぼ同一である。アメリカでの生産に占める比率はさきにみたようにG.M 50%、フォード30%、クライスラー15%であるから、フォードは標準として、クライスラーのカナダへの輸出志向が大きく、G.Mのそれが少ないことがわかる。したがってアメリカでの生産にたいするカナダへの輸出の比率をみると、全体的に協定の成立を契機にこの比率が増大してきているが、なかでもクライスラーのそれが高く、74年には13.3%にまでなっており、ついでにフォード、AMCの約7%である。G.Mの場合はやっと4%程度である。このようにクライスラーの輸出志向度が高い。つぎにカナダでの各該メーカーの販売にたいするそのメーカーのアメリカからの輸出の比率をみると、協定成立以後アメリカからカナダへの輸出の急増によって、この比率も急増しはじめ、60年初

頭の数パーセントから 60 年代後半は 40% 台、70 年代にはいると 60% をこえるほどにまでなっている。つまり、74 年現在ではカナダでの米加型乗用車の販売台数の 3 分の 2 ほどをアメリカからの輸入が占めていることになる。このなかにあつてさきに輸出志向度が最も高かったクライスラーが、カナダでの販売にたいする比率も最も高く、70 年代には 80% 以上にもなっている。フォードの場合はそれよりもいくぶん低く 60—70%、G. M の場合はさらに低く 50% 前後である。だからさきのアメリカでの生産にたいするアメリカからカナダへの輸出の比率を当該メーカーのカナダへの輸出志向度とすればそれがクライスラーで最も高かったように、今度はカナダ国内での販売にたいするアメリカからの輸入の比率を当該メーカーのアメリカへの輸入依存度とすれば、これもまたクライスラーにおいて最も高いということになる。つぎにその反対のカナダからアメリカへの輸出についてみてみよう。さきにみたように、アメリカからカナダへの輸出よりもカナダからアメリカへの輸出のほうがその増加率ははるかに大きい。これをメーカー別にみると、フォードの比率が最も高く (68 年以後、だいたい 40% 前後)、ついで G. M とクライスラーがほぼ同一である (25—30% 程度)。したがってここではアメリカへのカナダからの輸出の急増にたいする寄与率はフォードが最も大きい。

ところでカナダでの生産にたいするカナダからアメリカへの輸出の比率、つまり当該メーカーのアメリカへの輸出志向度は全体としては 70 年代にはいつてから 70% 以上であり、さきのカナダへの輸出志向度の 5% 前後よりも比較にならないほど高く、したがってカナダにあるビッグフォーの子会社のほうがアメリカの親会社よりもはるかに輸出志向的であるといえるだろう。だがそれを各メーカー別にみると、最も輸出志向度が高いのがクライスラーであり (70 年以後 80% 以上)、ついでフォードの 70% 台、最後に G. M. の 50—60% となっている。その意味ではクライスラーが最も輸出志向度が高いにもかかわらずカナダからアメリカへの輸出にたいする寄与率が最も高いのがフォードであるというのは、フォードとクライスラーの企業規模の差を反映しているといえよう。さらにアメリカでの販売にたいするカナダからの

第8表 米・加型乗用車メーカー別輸出入構成推移：1960—1975.6

(単位：1,000台,%)

暦年	I アメリカからカナダへの輸出											
	①G.M			④フォード			⑦クライスラー			⑩AMC		
	(比率)	②アメリカでの生産にたいする比率	③カナダでの販売にたいする比率	(比率)	⑤アメリカでの生産にたいする比率	⑥カナダでの販売にたいする比率	(比率)	⑧アメリカでの生産にたいする比率	⑨カナダでの販売にたいする比率	(比率)	⑪アメリカでの生産にたいする比率	⑫カナダでの販売にたいする比率
1960	11(41.8)	0.3	6.4	2(6.8)	0.1	2.4	2(6.9)	0.2	4.0	12(43.6)	2.5	109.1
1961	8(50.5)	0.3	4.7	3(17.1)	0.2	3.1	1(8.8)	0.2	2.1	4(22.4)	1.1	33.3
1962	8(45.6)	0.2	3.5	2(10.3)	0.1	1.8	6(36.4)	0.8	10.9	1(7.0)	0.2	4.3
1963	5(71.9)	0.1	2.0	2(21.1)	0.1	1.6	(a)(4.9)	—	0.4	(a)(0.9)	—	0.2
1964	6(40.5)	0.2	2.4	9(55.7)	0.4	6.0	(a)(2.9)	—	0.4	(a)(0.7)	—	0.3
1965	8(17.7)	0.2	2.8	18(36.9)	0.7	11.0	20(43.6)	1.4	16.9	1(1.7)	0.2	3.2
1966	24(19.9)	0.5	8.6	48(39.3)	2.0	28.9	43(35.1)	3.0	32.3	7(5.7)	2.5	25.9
1967	66(26.7)	1.6	24.9	80(32.4)	4.7	51.3	85(34.6)	6.2	60.7	15(6.3)	6.5	62.5
1968	85(29.6)	1.9	31.5	104(35.6)	4.3	56.8	87(30.3)	5.5	59.2	13(4.5)	4.9	59.1
1969	98(34.4)	2.2	34.3	89(31.0)	4.1	50.9	87(30.4)	6.3	63.5	12(4.2)	4.9	63.2
1970	76(31.0)	2.6	39.6	60(24.3)	3.0	41.1	98(39.8)	7.7	79.7	12(4.9)	4.3	66.7
1971	150(42.6)	3.1	62.5	81(22.9)	3.7	50.3	110(31.3)	8.5	85.3	11(3.2)	4.7	73.3
1972	139(36.4)	2.9	54.1	109(28.6)	4.5	61.6	120(31.4)	8.8	82.8	14(3.6)	5.0	73.7
1973	176(36.9)	3.4	51.5	137(28.8)	5.5	67.8	147(30.9)	9.4	87.0	16(3.4)	4.5	59.3
1974	147(30.3)	4.1	46.1	157(32.4)	7.1	77.7	157(32.4)	13.3	88.7	24(4.9)	6.8	72.7
1975.1~6	106(39.4)	6.2	80.9	74(27.2)	8.5	100.0	78(28.9)	20.2	109.9	12(4.5)	7.5	92.3
1974/1960	13.6			78.5			78.5			2		
1974/1965	18.38			8.72			7.85			24		

II カナダからのアメリカの輸入											
⑮クライスラー			⑳AMC			㉑その他			㉒合計(⑮+⑳+㉑+㉒)		
(比率)	㉓カナダでの生産にたいする比率	㉔アメリカでの販売にたいする比率	(比率)	㉕カナダでの生産にたいする比率	㉖アメリカでの販売にたいする比率	(比率)	㉗カナダでの生産にたいする比率	㉘アメリカでの販売にたいする比率	(比率)	㉙カナダでの生産にたいする比率	㉚アメリカでの販売にたいする比率
—	(—)	—	—	(—)	—	(a)(3.9)	1.1	0.1	2(100.0)	0.6	—
—	(—)	—	—	(—)	—	(a)(5.9)	1.4	0.1	1(100.0)	0.3	—
—	(—)	—	—	(—)	—	(a)(6.4)	1.0	0.1	1(100.0)	0.2	—
—	(—)	—	—	(—)	—	(a)(5.7)	0.9	0.1	1(100.0)	0.2	—
—	(—)	—	—	(—)	—	10(84.9)	55.6	28.6	12(100.0)	2.2	0.2
20	(60.6)	14.7	1.5	—	(—)	11(34.5)	57.9	57.9	33(100.0)	4.7	0.4
85	(52.4)	49.1	6.1	9(5.8)	27.3	2(1.1)	90.5	14.3	161(100.0)	23.3	1.9
118	(36.4)	63.1	8.8	27(8.2)	81.8	—	(—)	—	326(100.0)	45.9	4.3
149	(31.1)	68.0	9.8	33(7.0)	78.6	—	(—)	—	480(100.0)	54.2	5.7
158	(23.4)	78.6	11.1	31(4.5)	86.1	—	(—)	—	677(100.0)	66.4	8.1
209	(30.6)	87.4	15.5	42(6.1)	87.5	—	(—)	—	682(100.0)	75.3	9.5
203	(26.0)	87.1	15.2	38(4.9)	88.4	—	(—)	—	780(100.0)	72.6	9.4
224	(26.7)	84.2	15.3	52(6.3)	88.1	—	(—)	—	837(100.0)	73.6	9.3
215	(24.9)	82.3	14.2	62(7.2)	83.8	—	(—)	—	862(100.0)	73.5	9.0
183	(22.8)	80.9	15.5	43(5.3)	74.1	—	(—)	—	802(100.0)	68.5	10.9
114	(30.8)	85.1	23.3	18(4.8)	78.3	—	(—)	—	370(100.0)	69.3	11.3
9.15									401		
									24.30		

(注) (a)……500台未満 (b)……0.05%未満

(資料) ibid., Table 40—42, 45, 47—49, 51—52の各表より作成

⑬その他			⑯合計(①+④+⑦+⑩+⑬)			Ⅱ カナダからのアメリカの輸入					
						⑰G.M			⑳フォード		
(比率)	⑭アメリカでの生産にたいする比率	⑮カナダでの生産にたいする比率	(比率)	⑰アメリカでの生産にたいする比率	⑱カナダでの販売にたいする比率	(比率)	㉒カナダでの生産にたいする比率	㉑アメリカでの販売にたいする比率	(比率)	㉓カナダでの生産にたいする比率	㉔アメリカでの販売にたいする比率
(a)(0.9)	0.2	4.1	27(100.0)	0.4	8.4	- (-)	-	-	2(96.1)	2.1	0.1
(a)(1.2)	0.2	2.7	16(100.0)	0.3	4.8	- (-)	-	-	1(94.1)	1.0	0.1
(a)(0.7)	0.1	1.4	17(100.0)	0.2	4.0	- (-)	-	-	1(93.6)	0.8	0.1
(a)(1.2)	0.1	1.3	7(100.0)	0.1	1.4	- (-)	-	-	1(94.3)	0.7	0.1
(a)(0.2)	0.4	0.4	15(100.0)	0.2	2.8	- (-)	-	-	2(15.1)	1.3	0.1
(a)(0.1)	0.5	0.5	47(100.0)	0.5	7.7	- (-)	-	-	2(4.9)	1.2	0.1
(a)(b)	-	0.1	122(100.0)	1.4	20.0	3(2.1)	1.0	0.1	62(33.6)	31.3	2.6
(a)(b)	-	4.2	246(100.0)	3.3	42.1	87(26.6)	27.9	2.1	94(28.8)	52.8	5.1
(a)(b)	-	14.2	289(100.0)	3.3	46.5	118(24.6)	34.9	2.7	180(37.3)	62.7	8.1
(a)(b)	0.2	53.0	286(100.0)	3.5	46.4	196(29.0)	50.0	4.4	292(43.1)	74.7	12.7
(a)(b)	0.5	39.6	246(100.0)	3.8	51.5	127(18.6)	57.0	3.8	304(44.7)	76.8	13.7
(a)(b)	0.3	15.7	352(100.0)	4.1	64.5	249(31.9)	61.3	5.7	290(37.2)	74.0	12.7
(a)(b)	0.3	51.6	382(100.0)	4.3	63.9	205(24.5)	57.9	4.4	356(42.5)	77.6	14.0
(a)(b)	0.5	96.9	476(100.0)	4.9	64.3	236(27.4)	60.2	4.7	349(40.5)	78.4	13.1
(a)(b)	0.6	-	485(100.0)	6.6	66.3	265(33.1)	55.4	7.3	311(38.8)	76.0	14.3
(a)(b)	5.2	1471.1	270(100.0)	8.6	93.4	128(34.6)	57.4	7.4	110(29.8)	71.4	12.3
			17.96						155.5		
			10.32						155.5		

Ⅲ 貿易収支 (I-II)					
㉖G.M	㉗フォード	㉘クライスラー	㉙AMC	㉚その他	㉛総計
(①-⑱)	(④-⑳)	(⑦-㉑)	(⑩-㉒)	(⑬-㉓)	(⑯-㉔)
11	-	2	12	(a)	25
8	2	1	4	(a)	15
8	1	6	1	(a)	16
5	1	(a)	(a)	(a)	6
6	7	(a)	(a)	△ 10	3
8	16	-	1	△ 11	14
21	△ 14	△ 42	△ 2	△ 2	△ 39
△ 21	△ 14	△ 33	△ 12	(a)	△ 80
△ 33	△ 76	△ 62	△ 20	(a)	△ 191
△ 98	△ 203	△ 71	△ 19	(a)	△ 391
△ 51	△ 244	△ 111	△ 30	(a)	△ 436
△ 99	△ 209	△ 93	△ 27	(a)	△ 428
△ 66	△ 247	△ 104	△ 38	(a)	△ 455
△ 60	△ 212	△ 68	△ 46	(a)	△ 386
△ 118	△ 154	△ 26	△ 19	(a)	△ 317
△ 22	△ 36	△ 36	△ 6	(a)	△ 100

輸入の比率は協定締結以後増大しはじめ、70年代には9—10%にまで増大した。しかしさきにみたカナダでの販売にたいするアメリカからの輸入の比率は70年代にはいって60%をこえており、それに比べると比較にならないほど低い。その意味では当該メーカーのカナダでの販売にたいするアメリカからの輸入依存度はアメリカでの販売にたいするカナダからの輸入依存度よりもはるかに高い。しかしこれをメーカー別にみると、フォード、クライスラー、それにAMCの場合は、アメリカでの販売にたいするカナダからの輸入依存度は14—15%程度であり、G.Mの5%ぐらいと比べるとはるかに高い。最後に以上をまとめて貿易収支面でみると、協定締結以後アメリカ側の入超に転じ、しかも70年代にはいるとその入超幅が増大したことはさきにみた通りだが、このなかではフォードの入超幅が最も大きく、全体の約半分を占めている。クライスラーとG.Mの場合はそのまた半数程度である。このように、フォードの入超幅が大きいのは上でみたようにカナダからの輸入において他のメーカーを圧倒していることからきている。貿易収支がアメリカ側の入超になっているということは、カナダにある会社からの輸入の方がアメリカにある本社からの輸出よりも多いということであり、多国籍企業の行なう貿易活動としては貿易収支上は本社がある母国側に不利に作用することになる。こうした例は私がかつて分析したアメリカの関税品目表の807.00と806.30に属する海外での部品の組立、加工とその再輸入がある¹⁹⁾だがこれも、ここではまだ乗用車(完成車)レベルでの貿易がアメリカ側に入超になっているというにすぎず、部品やコンポのアメリカからの出超を含めた場合には全体としてどうなるかはわからない。とはいっても、同一のメーカーの同一種類の乗用車が米加両国間でかくも大量に貿易されるという事実は、既成の貿易理論——たとえば、比較生産費説、ヘクシャー＝オリーン理論、リンダーモデル、あるいはプロダクトサイクル論や部門内貿易の理論——のいずれによっても説明できないことは確かであり、またこれをここでいう

19) 拙稿「現代アメリカ部品貿易の一断面——U.S. Tariff Schedules 807,00 と806,30 に関する研究——」『山口経済学雑誌』第29巻5, 6号, 昭和54年9月, 参照のこと。

多国籍企業の企業内国際分業として把握するとしても、何故に本社側の入超化となるかの説明をする必要があるだろう。それはこれからの行論の課題である。

最後に、車体の大きさ別の貿易の推移を第9表によってみておこう。ただし使えるデータはここではアメリカからカナダへの輸出のみであり、カナダからの輸入に関するデータはない。アメリカからカナダへの輸出でみるかぎり、当該メーカーのアメリカでの生産にたいするカナダへの輸出の比率、つまり輸出志向度は100—111.9インチの車が最も高く、その他はだいたい同じである。もちろん全体としての輸出志向度は協定締結を契機に増加しはじめ、70年代にはいってさらに高まってきている。一方、カナダでの販売にたいするアメリカからの輸入の比率、つまり輸入依存度は協定締結を機に急増しはじめ、70年代にはいると60%台にまで上昇したが、サイズ別でみると100—111.9インチが80—90%と最も高く、112インチ以上の中・大型車が50—60%でそれにつき、100インチ未満が69年までは100%だったが近年は50%以下にまでさがってきている。このようにいずれの指標も100—111.9インチ車が最も高いが、これは輸出全体にたいする寄与率でも100—111.9インチ車が120インチとならんで高いことからみて当然であろう。

以上みてきた乗用車の米加両国における消費（販売）、生産および貿易の推移を要約してみれば次のようになる。

第一に両国における乗用車の生産、販売、貿易を支配しているのは米加型車である。この米加型車は両国以外の第三国に輸出されることもないと同時に、第三国から非米加型車が参入してくることも極めて少ない。その意味で協定の成立は米加型車の生産、販売貿易を促進したばかりでなく、とりわけそれを通じてカナダ市場の成長を促がした。そして両国市場はまったく同一のサイクルを描いて変動する「単一市場化」してきている。

第二に具体的にはこの米加型車を生産、販売、貿易しているのはG.M、フォード、クライスラー、AMCのいわゆるビッグフォーであり、その比率はだいたい50%、30%、15%、5%の割合である。しかしカナダ市場だけでみ

第9表 米・加型乗用車ホイールベース別アメリカからカナダへの輸出推移：1963-1975.6

(単位：1,000台,%)

暦年	①100インチ未満			④100-111.9インチ			⑦112-119.9インチ		
	(比率)	②アメリカでの生産する比率	③カナダでの販売する比率	(比率)	⑤アメリカでの生産する比率	⑥カナダでの販売する比率	(比率)	⑧アメリカでの生産する比率	⑨カナダでの販売する比率
1963	- (-)	-	100.0	(a) (1.0)	(a)	0.1	2(24.4)	(a)	0.9
1964	(a)(1.4)	1.0	100.0	7(44.2)	0.5	8.6	2(15.3)	(a)	0.7
1965	(a)(0.7)	1.1	100.0	16(35.3)	1.0	19.5	20(39.9)	0.4	6.3
1966	(a)(0.3)	1.5	100.0	36(29.6)	2.4	46.2	55(44.6)	1.1	16.8
1967	(a)(0.2)	1.8	100.0	91(37.2)	6.2	87.5	84(33.9)	2.0	27.4
1968	1 (0.5)	2.2	100.0	97(33.5)	6.1	94.2	113(38.9)	2.1	32.4
1969	1 (0.3)	3.0	100.0	94(32.7)	6.0	81.0	84(29.2)	2.4	34.1
1970	7 (2.9)	3.3	70.0	80(32.7)	5.4	69.0	68(27.5)	2.8	38.4
1971	34 (9.6)	4.4	85.0	98(28.0)	6.9	81.7	86(24.4)	3.9	60.6
1972	28 (7.4)	3.6	59.6	116(30.3)	7.8	80.6	84(21.9)	3.6	51.2
1973	36 (7.5)	3.4	37.9	149(31.3)	8.4	82.3	110(23.1)	4.1	57.0
1974	45 (9.3)	3.9	43.7	179(36.9)	8.8	92.7	122(25.1)	5.6	56.2
1975.1~6	26 (9.6)	6.0	89.7	94(34.9)	10.8	128.8	80(29.6)	8.5	84.2
1974/1963							61		
1974/1965				11.19			6.1		

暦年	⑩120インチ以上			⑬合計 (①+④+⑦+⑩)		
	(比率)	⑪アメリカでの生産する比率	⑫カナダでの販売する比率		⑭アメリカでの生産する比率	⑮カナダでの販売する比率
1963	5(74.6)	0.3	2.7	7(100.0)	0.1	1.4
1964	6(39.1)	0.3	3.4	15(100.0)	0.2	2.8
1965	11(24.1)	0.5	5.3	47(100.0)	0.5	7.7
1966	31(25.5)	1.6	15.2	122(100.0)	1.4	20.0
1967	71(28.7)	4.1	40.8	246(100.0)	3.3	42.1
1968	78(27.1)	4.0	46.2	289(100.0)	3.3	46.5
1969	107(37.8)	3.4	42.3	286(100.0)	3.5	46.4
1970	91(36.9)	3.8	52.0	246(100.0)	3.8	51.5
1971	134(38.0)	3.2	54.9	352(100.0)	4.1	64.5
1972	154(40.4)	3.6	63.4	382(100.0)	4.3	63.9
1973	181(38.1)	4.3	66.8	476(100.0)	4.9	64.3
1974	139(28.7)	7.1	63.8	485(100.0)	6.6	66.3
1975.1~6	70(25.9)	7.8	76.1	270(100.0)	8.6	93.4
1974/1963	27.8			69.29		
1974/1965	12.64			10.32		

(注) (a)……500台未満

(資料) Table 37-39, 44の各表より作成。

ると G.M の比率はそれよりも低く、販売においてはクライスラーの比率が、生産においてはフォードとクライスラーの比率がそれぞれそれよりも上昇している。したがって協定成立を契機に急速に拡大しはじめたカナダ市場での生産・販売の先頭にたっているのはフォードであり、クライスラーであって、G.M の場合はアメリカ市場に比べると相対的に立ち遅れているといわざるをえない。そしてデトロイト (米) = ウィンザー (加) を中心とする 500 マイル以内に生産設備を集中させた彼らは協定の輸入免税措置を利用して、両国市場を単一市場のごとくみなし、生産拠点をカナダ側に移したり、製品を相互に移動し合いながら——ひとことでいえば企業内国際分業を駆使して、両国市場を完全に支配下に収めている。彼らの分業戦略は乗用車だけについていえば、カナダにおいては小型車の生産に相対的なウェイトをおいているといつてよいであろう。

第三に貿易だけに限定して述べれば、協定成立以後両国間の乗用車貿易は急増したが、とりわけカナダからアメリカへの輸出が驚異的な増加率を示し、貿易収支上ではアメリカの入超に 66 年以後転じ、しかもその幅が年々拡大してきている。その結果、70 年代におけるカナダの米加型車輸出に占めるアメリカへの集中度は 95%、一方アメリカの米加型車輸出に占めるカナダへの集中度は 80% 以上と極めて高く、また同じく 70 年代のカナダの乗用車輸入に占めるアメリカへの依存度は 65—75% (三分の二依存)、他方アメリカの乗用車輸入に占めるカナダへの依存度は 33—36% (三分の一依存) と高い。これらの指標が示しているものはひとつは米加型車はそれぞれ両国間でのみ貿易されて、第三国への波及をまったくもたないものであり、しかも両国間の乗用車貿易はこの米加型車によって 100% 支配され、それ以外の非米加型車のつけいる余地はまったくないということであり、もうひとつはそれによって両国のそれぞれの乗用車輸入全体に占める比率も三分の一と三分の二という高い比率を構成しているということである。つまり両国の乗用車の輸入もまた米加型車によって支配されているということである。以上によって米加型車は両国市場を席捲し、排他的に独占している。

第四にこのことをメーカー別で見れば、米加型車はビッグフォーによって完全に支配されているから、貿易面でみれば彼らのカナダにある子会社からの輸出のほうがアメリカの親会社からの輸出よりも大であるということであり、貿易収支は乗用車貿易にかぎれば親会社の入超（=子会社の出超）となり、親会社のある母国側に不利となる。あるいは親会社を上回る子会社の輸出活動を結果する。この子会社の猛烈な輸出活動の先頭にたっているのはフォードであり（カナダからアメリカへの輸出に占める寄与率は40%前後）、ついでG.M（同じく30%前後）、クライスラー（同25%）である。一方、親会社の輸出活動ではアメリカからカナダへの輸出に占める寄与率はG.M、フォード、クライスラー3社とも32%ほどで同一である。いずれにせよ、販売、生産面に比べると親会社（U.S）、子会社（カナダ）ともにG.Mの輸出活動が他の二社に比べて相対的に小さいことが分明する。

二番目の指標は生産にたいする輸出の割合、つまり輸出志向度をみるとカナダでの生産にたいするカナダからアメリカへの輸出の割合は70年代に70%前後と極めて高いのにたいし、アメリカでの生産にたいするアメリカからカナダへの輸出の割合は5%前後で極めて低い。これはアメリカとカナダの市場規模の差を反映しているとはいえ、子会社の親会社に十倍以上する極めて高い輸出志向度を認めることができる。換言すればカナダの子会社の生産の主要目的は国内市場にはなくもっぱらアメリカ市場向けであるということである。この子会社の高い輸出志向度のなかでは、クライスラー、AMCが80%を超えて最も高く、ついではフォードの70%台、最後にG.Mの60%以下となっている。また親会社の輸出志向度においてもクライスラーが最も高く、この会社の高い輸出志向度が特徴的である。

三番目の指標は販売にたいする輸入の割合、つまり輸入依存度であり、これはカナダでの販売にたいするアメリカからの輸入の比率が70年代にはいって60%を優に超えるほど高いのにたいし、アメリカでの販売にたいするカナダからの輸入の割合は9—10%程度と低い。したがって、上で子会社の高い輸出志向度をみたにもかかわらず、それが親会社のある母国市場（アメ

リカ) にたいする影響力はそれほど大きなものではなく、反対に親会社の輸出志向度は低いにもかかわらず、それが子会社のあるカナダ市場に与えるインパクトは極めて大きいということである。これはひとえに米加両国の国内市場の大きさの差に起因するものである。カナダにおける高い輸入依存度のなかでもクライスラーが最も高く80%をはるかにこえ、ついでフォードが60%、G.Mが50%ほどである。またアメリカにおける低い輸入依存度のなかではフォード、クライスラー、AMCの3社は15%前後であるが、G.Mの場合は5%以下と極端に低い。これもまたある程度は国内市場におけるG.Mとその他のメーカーとの間の生産、販売規模の大きさの差を反映しているといえよう。しかしいまみてきたように、フォード、クライスラーの輸出活動の活発化の結果、貿易収支面では親会社側の入超幅の拡大のなかでも、最も大幅に入超となっているのはフォードであり、ついではずかの例外はあるがクライスラーである。G.Mの入超幅はそれらよりも少ないままに推移している。

このようにみてくると、米加自動車協定の成立はカナダ市場をアメリカ巨大自動車メーカーであるビッグフォアに開放することによって彼らのカナダ市場への参入を従来以上に拡大、強化したばかりでなく（このことだけについて述べれば、協定以前からもビッグフォアのカナダ市場の支配は圧倒的であったから、協定が特にそれを促進したものとはならないだろう）、とりわけ米加型車の輸入を免税とすることによって、彼らのカナダの子会社を生産拠点としたアメリカへの輸出を飛躍的に増加させ、米加両国の乗用車市場を完全にこの米加型車＝ビッグフォアの支配下に独占してしまった。貿易収支上は親会社側の入超＝アメリカの入超がもたらされたとはいえ、ビッグフォアはデトロイト＝ウィンザーを中心とする五大湖周辺に生産施設を集中させ、合理化と大規模生産の利益を完全に享受することによって乗用車生産を拡大し、販売を促進して、両国市場を単一市場化しながらその支配力を完全なものにした。両国での生産を基本にした際には、このような条件下ではビッグフォアに対抗できるものはないだろう。だから米加自動車協定は両国の自動

車の輸入免税をおこない、市場を開放することによって、一方ではカナダ市場のアメリカ市場への吸収化、つまり単一市場化を急速に進めると同時に、他方ではビッグフォーの企業内国際分業戦略に沿ったカナダでの生産拡大とアメリカへの輸出促進=カナダの出超化をもたらし、これらを通じてビッグフォーの米加両国市場での支配力をより一層強固かつ完全にしたものであったということができよう。だがここでは乗用車についてのみみたのであり、トラック、バス、特殊な商用車、さらには新車用部品についての分析を経なければ最終的な結論は下せない。

(B) トラック・バス

トラックとバスについてわれわれが利用できる統計資料は第10～14表である。まず第10表は米加両国におけるトラック、バスの全体的な推移を示したものである。この場合の第一の特徴は乗用車の場合のように米加両国における消費の動向が同時的に進行しないことである。アメリカの場合は66年、69年、73年をピークにして変動しているが、カナダの場合は70年に減少した以外は毎年増加してきている。67年と70年のアメリカでの減少はフォードとG.Mの活動にたいする全米自動車労組(UAW)のストライキの影響であり、74年の減少は「オイルショック」の結果である。だがこうした消費減少はわずかに70年にカナダも連同した以外はカナダでは生じなかった。第二に新車台数のなかに占める米加型の比率は両国とも90%をはるかに超えている。つまり第三国からの輸入はわずかに数パーセントにすぎず、乗用車以上に米加型車の支配率は高く圧倒的である。このわずかにある第三国からの輸入のほとんどは日本からの小型トラック輸入である、ということである。²⁰⁾第三に絶対数では乗用車に及ばないものの、この間の増加率は米加両国ともにトラック、バスの方がはるかに高い。とりわけカナダにおけるそれが最も高い。そしてこのような高い増加率はことごとく米加型車によって支配

20) United States International Trade Commission Report on the United States-Canadian Automotive Agreement: Its History, Terms, and Impact, op. cit., p. 126.

第10表 米・加両国におけるトラック・バス台数推移：1960—1975.6 (単位：1,000台,%)

暦年	I カ ナ ダ					II ア メ リ カ				
	①新車台数			④全登録	⑤全登録台数に定める新車台数の比率(①/④)	⑥新車台数			⑨全登録	⑩全登録台数に定める新車台数の比率(⑥/⑨)
	(比率)	②うち米・加型	③うち非米・加型			(比率)	⑦うち米・加型	⑧うち非米・加型		
1960	74(100.0)	67(90.5)	7(9.5)	1,117	6.6%	944(100.0)	900(95.3)	44(4.7)	12,210	7.7%
1961	74(100.0)	68(91.9)	6(8.1)	1,157	6.4	918(100.0)	884(96.3)	34(3.7)	12,566	7.3
1962	81(100.0)	77(95.1)	4(4.9)	1,210	6.7	1,069(100.0)	1,031(96.4)	38(3.6)	13,094	8.2
1963	91(100.0)	88(96.7)	3(3.3)	1,249	7.3	1,244(100.0)	1,197(96.2)	47(3.8)	13,721	9.1
1964	104(100.0)	101(98.3)	3(1.7)	1,297	8.0	1,362(100.0)	1,312(96.3)	50(3.7)	14,325	9.5
1965	115(100.0)	113(97.8)	2(2.2)	1,345	8.6	1,529(100.0)	1,506(98.5)	23(1.5)	15,097	10.1
1966	128(100.0)	126(98.2)	2(1.8)	1,447	8.8	1,611(100.0)	1,584(98.3)	27(1.7)	15,839	10.2
1967	131(100.0)	128(97.9)	3(2.1)	1,491	8.8	1,534(100.0)	1,505(98.1)	29(1.9)	16,531	9.3
1968	142(100.0)	137(96.4)	5(3.6)	1,587	8.9	1,775(100.0)	1,742(98.1)	33(1.9)	17,346	10.2
1969	153(100.0)	146(95.4)	7(4.6)	1,683	9.1	1,889(100.0)	1,837(97.2)	52(2.8)	18,235	10.4
1970	129(100.0)	120(92.8)	9(7.2)	1,738	7.4	1,790(100.0)	1,706(95.3)	84(4.7)	19,127	9.4
1971	144(100.0)	132(91.7)	12(8.3)	1,856	7.8	1,993(100.0)	1,885(94.6)	108(5.4)	20,200	9.9
1972	182(100.0)	165(90.7)	17(9.3)	2,045	8.9	2,514(100.0)	2,393(95.2)	121(4.8)	21,646	11.6
1973	235(100.0)	215(91.5)	20(8.5)	2,241	10.5	3,029(100.0)	2,851(94.1)	178(5.9)	23,658	12.8
1974	272(100.0)	257(94.5)	15(5.5)	2,400	11.3	2,657(100.0)	2,514(94.6)	143(5.4)	25,464	10.4
1975.1~6	125(100.0)	120(96.0)	5(4.0)			1,072(100.0)	1,005(93.7)	67(6.3)		
1974/1960	3.68	3.84	2.14	2.01		2.81	2.79	3.25	2.09	
1974/1965	2.37	2.27	7.5	1.67		1.74	1.67	6.22	1.69	

暦年	III 合 計 (I + II)						
	⑪新車台数				⑮全登録台数		
	(①+⑥)	⑫うちカナダの比率(①/⑪)	⑬うち米・加型(②+⑦)	⑭同米加型比率(⑬/⑪)	(④+⑨)	⑯同カナダの比率(④/⑮)	⑰全登録台数による新車比率(⑪/⑮)
1960	1,018	7.3%	967	95.0%	13,327	8.4%	7.6%
1961	992	7.5	952	96.0	13,723	8.4	7.2
1962	1,150	7.0	1,108	96.3	14,304	8.5	8.0
1963	1,335	6.8	1,285	96.3	14,970	8.3	8.9
1964	1,466	7.1	1,413	96.4	15,622	8.3	9.4
1965	1,644	7.0	1,619	98.5	16,442	8.2	10.0
1966	1,739	7.4	1,710	98.3	17,286	8.4	10.1
1967	1,665	7.9	1,633	98.1	18,022	8.3	9.2
1968	1,917	7.4	1,879	98.0	18,933	8.4	10.1
1969	2,042	7.5	1,983	97.1	19,918	8.4	10.3
1970	1,912	6.7	1,826	95.5	20,865	8.3	9.2
1971	2,137	6.7	2,017	94.4	22,056	8.4	9.7
1972	2,696	6.8	2,558	94.9	23,691	8.6	11.4
1973	3,264	7.2	3,066	93.9	25,899	8.7	12.6
1974	2,929	9.3	2,771	94.6	27,864	8.6	10.5
1975.1~6	1,197	10.4	1,125	94.0			
1974/1960	2.88		2.87		1.94		
1974/1965	1.78		1.71		1.58		

(資料) ibid., Table 53-56より作成。

第11表 米・加型トラック、バスのメーカー別販売台数推移：1960-1975.6(単位：1,000台,%)

暦年	I ア メ リ カ								⑨ 合計
	①G.M	②フォード	③クライスラー	④AMCジープ	⑤インターナショナルハーベスター	⑥マック	⑦ホワイト	⑧その他	(①+②+③+④+⑤+⑥+⑦+⑧)
1960	400(44.5)	281(31.2)	44(4.9)	31(3.4)	110(12.2)	11(1.2)	14(1.6)	9(1.0)	900(100.0)
1961	376(42.5)	289(32.7)	40(4.5)	33(3.7)	117(13.2)	9(1.0)	13(1.6)	7(0.8)	884(100.0)
1962	447(43.3)	332(32.2)	56(5.4)	30(2.9)	131(12.7)	10(1.0)	15(1.5)	10(1.0)	1,031(100.0)
1963	513(42.9)	382(31.9)	75(6.3)	44(3.7)	145(12.1)	12(1.0)	16(1.3)	10(0.8)	1,197(100.0)
1964	583(44.3)	405(30.9)	98(7.5)	44(3.4)	148(11.3)	12(0.9)	17(1.3)	5(0.4)	1,312(100.0)
1965	686(45.4)	477(31.7)	117(7.8)	42(2.8)	148(9.8)	13(0.9)	19(1.3)	4(0.3)	1,506(100.0)
1966	701(44.3)	522(33.0)	120(7.6)	43(2.7)	156(9.8)	15(0.9)	21(1.3)	6(0.4)	1,584(100.0)
1967	666(44.4)	495(33.3)	101(6.8)	40(2.7)	151(10.2)	13(0.9)	17(1.1)	4(0.3)	1,487(100.0)
1968	760(43.6)	625(35.9)	138(7.9)	38(2.2)	141(8.1)	15(0.9)	20(1.1)	5(0.3)	1,742(100.0)
1969	810(44.0)	679(37.0)	130(7.1)	36(2.0)	138(7.5)	16(0.9)	21(1.1)	7(0.4)	1,837(100.0)
1970	684(40.0)	667(39.1)	138(8.1)	34(2.0)	143(8.4)	18(1.1)	18(1.1)	4(0.2)	1,706(100.0)
1971	791(42.0)	701(37.2)	160(8.5)	36(1.9)	158(8.4)	16(0.8)	17(0.9)	6(0.3)	1,885(100.0)
1972	978(40.9)	859(35.9)	269(11.2)	51(2.1)	189(7.9)	20(0.8)	21(0.9)	6(0.3)	2,393(100.0)
1973	1,205(42.3)	995(34.9)	325(11.4)	68(2.4)	200(7.0)	24(0.8)	26(0.9)	8(0.3)	2,851(100.0)
1974	1,044(41.5)	865(34.4)	292(11.6)	97(3.9)	161(6.4)	23(0.9)	25(1.0)	7(0.3)	2,514(100.0)
19751~6	434(43.2)	331(32.9)	122(12.1)	38(3.8)	56(5.6)	7(0.7)	3(0.3)	14(1.4)	1,005(100.0)
1974/1960	2.61	3.08	6.64	3.13	1.46	2.09	1.79	0.78	2.79
1974/1965	1.52	1.81	2.50	2.31	1.09	1.77	1.32	1.75	1.67

III 合計 (I + II)									
①G, M		②フォード		③クライスラー		④AMCジープ		⑤インターナショナルハーベスター	
(①+⑩)	② うちカナダの比率 (①/⑩)	(②+⑪)	③ うちカナダの比率 (②/⑪)	(③+⑫)	④ うちカナダの比率 (③/⑫)	(④+⑬)	⑤ うちカナダの比率 (④/⑬)	(⑤+⑭)	⑥ うちカナダの比率 (⑤/⑭)
432(44.7)	7.4 %	296(30.6)	5.1 %	49(5.1)	10.2 %	NA	%	122(12.6)	9.8 %
407(42.8)	7.6	306(32.1)	5.6	46(4.8)	13.0	34(3.6)	2.7	128(13.4)	8.6
482(43.5)	7.3	353(31.9)	5.9	62(5.6)	9.7	31(2.8)	2.8	142(12.8)	7.7
553(43.0)	7.2	408(31.8)	6.4	83(6.5)	9.6	45(3.5)	1.9	156(12.1)	7.1
628(44.4)	7.2	435(30.8)	6.9	109(7.7)	10.1	45(3.2)	2.5	159(11.3)	6.9
735(45.3)	6.7	508(31.4)	6.1	132(8.2)	11.4	43(2.7)	3.2	161(9.9)	8.1
755(44.1)	7.2	561(32.8)	7.0	136(8.0)	11.8	44(2.6)	3.2	169(9.9)	7.7
718(44.5)	7.2	538(33.3)	8.0	116(7.2)	12.9	42(2.6)	3.7	164(10.2)	7.9
816(43.4)	6.9	676(36.0)	7.5	154(8.2)	10.4	39(2.1)	3.6	151(8.0)	6.6
871(43.8)	7.0	733(37.0)	7.4	146(7.4)	11.0	37(1.9)	3.2	149(7.5)	7.4
730(40.1)	6.3	713(39.0)	6.5	153(8.4)	9.8	35(1.9)	1.5	152(8.3)	5.9
843(41.9)	6.2	750(37.2)	6.5	177(8.8)	9.6	37(1.8)	2.2	168(8.3)	6.0
1,041(40.6)	6.1	915(35.8)	6.1	295(11.5)	8.8	53(2.1)	2.9	201(7.9)	6.0
1,292(42.3)	6.7	1,068(34.8)	6.8	357(11.6)	9.0	71(2.3)	3.6	214(7.0)	6.5
1,144(41.3)	8.7	951(34.3)	9.0	339(12.2)	13.9	101(3.6)	4.0	174(6.3)	7.5
484(43.0)	10.3	371(33.0)	10.8	141(12.5)	13.5	40(3.6)	5.0	62(5.5)	9.7
2.65		3.21		6.92				1.43	
1.56		1.87		2.57		2.35		1.08	

II カ ナ ダ								⑬ 合 計
⑩G.M	⑪フォード	⑫クライスラー	⑬AMC ジープ	⑭インター ナショナル ハーベスター	⑮マック	⑯ホワイト	⑰その他	(⑩+⑪+⑫+ ⑬+⑭+⑮+ ⑯+⑰+⑱)
32(47.7)	15(22.4)	5(7.5)	NA	12(17.9)	NA	NA	NA	67(100.0)
31(45.6)	17(25.0)	6(8.8)	1(1.5)	11(16.2)	NA	NA	NA	68(100.0)
35(45.4)	21(27.3)	6(7.8)	1(1.3)	11(14.3)	1 (1.3)	1(1.3)	1(1.3)	77(100.0)
40(45.5)	26(29.5)	8(9.1)	1(1.1)	11(12.5)	(a)(0.5)	1(1.1)	1(1.1)	88(100.0)
45(44.5)	30(29.7)	11(10.9)	1(1.0)	11(10.9)	1 (1.0)	1(1.0)	1(1.0)	101(100.0)
49(43.4)	31(27.4)	15(13.3)	1(0.9)	13(11.4)	1 (0.9)	1(0.9)	2(1.8)	113(100.0)
54(42.7)	39(31.0)	16(12.7)	1(0.8)	13(10.4)	1 (0.8)	1(0.8)	1(0.8)	126(100.0)
52(40.6)	43(33.6)	15(11.7)	2(1.6)	13(10.1)	1 (0.8)	1(0.8)	1(0.8)	128(100.0)
56(41.0)	51(37.2)	16(11.7)	1(0.7)	10(7.3)	1 (0.7)	1(0.7)	1(0.7)	137(100.0)
61(41.7)	54(37.0)	16(11.0)	1(0.7)	11(7.5)	1 (0.7)	1(0.7)	1(0.7)	146(100.0)
46(38.4)	46(38.4)	15(12.5)	1(0.8)	9(7.5)	1 (0.8)	1(0.8)	1(0.8)	120(100.0)
52(39.4)	49(37.1)	17(12.9)	1(0.8)	10(7.5)	1 (0.8)	1(0.8)	1(0.8)	132(100.0)
63(38.2)	56(33.9)	26(15.8)	2(1.2)	12(7.3)	2 (1.2)	2(1.2)	2(1.2)	165(100.0)
87(40.4)	73(34.0)	32(14.9)	3(1.4)	14(6.6)	2 (0.9)	2(0.9)	2(0.9)	215(100.0)
100(38.8)	86(33.5)	47(18.3)	4(1.6)	13(5.0)	2 (0.8)	2(0.8)	3(1.2)	257(100.0)
50(41.7)	40(33.3)	19(15.8)	2(1.7)	6(5.1)	1 (0.8)	1(0.8)	1(0.8)	120(100.0)
3.13	5.73	9.4	4	1.08				3.84
2.04	2.77	3.13	4	1	2	2	1.5	2.27

⑲マック		⑳ホワイト		㉑その他		㉒ 総 計	
(⑥+⑮)	㉓ うちカナダ の比率 (⑥/⑲)	(⑦+⑯)	㉔ うちカナダ の比率 (⑦/㉒)	(⑧+⑰)	㉕ うちカナダ の比率 (⑧/㉒)	(⑱+⑲+㉓ +⑳+㉔+㉕ ㉖+㉗+㉘)	㉙ うちカナダ の比率 (⑨/㉒)
NA	%	NA	%	NA	%	967(100.0)	6.9 %
NA		NA		NA		952(100.0)	7.1
11(1.0)	4.8	16(1.4)	5.5	11(1.0)	9.1	1,108(100.0)	6.9
12(0.9)	3.8	17(1.3)	4.6	11(0.9)	9.1	1,285(100.0)	6.8
13(0.9)	5.2	18(1.3)	5.5	6(0.4)	16.7	1,413(100.0)	7.1
14(0.9)	5.8	20(1.2)	5.9	6(0.4)	33.3	1,619(100.0)	7.0
16(0.9)	5.2	22(1.3)	5.7	7(0.4)	14.3	1,710(100.0)	7.4
14(0.9)	5.9	18(1.1)	6.9	5(0.3)	20.0	1,615(100.0)	7.9
16(0.9)	4.8	21(1.1)	5.4	6(0.3)	16.7	1,879(100.0)	7.3
17(0.9)	5.0	22(1.1)	6.5	8(0.4)	12.5	1,983(100.0)	7.4
19(1.0)	4.8	19(1.0)	5.1	5(0.3)	20.0	1,826(100.0)	6.6
17(0.8)	5.2	18(0.9)	7.0	7(0.3)	14.3	2,017(100.0)	6.5
22(0.9)	7.3	23(0.9)	6.7	8(0.3)	25.0	2,558(100.0)	6.5
26(0.8)	8.3	28(0.9)	7.0	10(0.3)	20.0	3,066(100.0)	7.0
25(0.9)	8.0	27(1.0)	7.4	10(0.4)	30.0	2,771(100.0)	9.3
8(0.7)	12.5	4(0.4)	25.0	15(1.3)	6.7	1,125(100.0)	10.7
1.79		1.35		1.67		2.87	
						1.71	

(資料) ibid., Table 59-65より作成。

されているのである。第四に新車台数全体に占めるカナダの比率はだいたい7%前後であり、乗用車の場合とほとんど違わない。

つぎにこれをメーカー別にみてみよう（第11表）。乗用車の場合とはちがって、米加両国で生産、販売をおこなっている主なメーカーとしては、ここにあるようにG.M、フォード、クライスラー、AMCのビッグフォー以外にインターナショナルハーベスター、マック、ホワイトの7社がある。とりわけインターナショナルハーベスターのシェアはAMCよりも大きいばかりでなく、70年頃まではクライスラーよりも上位ですらあった。したがって、トラック、バスに関してはビッグフォーという言葉は実際は通用しない。そればかりでなく、G.Mやフォードのシェアも乗用車の場合と異なる。まず第一にアメリカ市場におけるG.Mのシェアは60年の44.5%から70年代にはいると40%に漸減してきている。これにたいしフォードは60年の31.2%から少しずつシェアを増大させてきており、74年には34.4%に達している。またクライスラーも60年にはわずか4.9%のシェアしかもっていなかったが、64-5年から増大しはじめ、70年以後はインターナショナルハーベスターを追い越して第三位に進出するなどして74年には11.6%にまで増大している。AMCは65年以後シェアが減少していたが70年代にはいつて再び増大しはじめ74年には3.9%と60年の水準に戻った。これらビッグフォーのシェアは合計すると、60年当時の84%から65年の88%、70年の89%をへて74年には91%にまで増大してきている。これにたいしインターナショナルハーベスターは60年には12.2%もあったシェアが60年代末には10%をわり、さらに74年には6.4%にまで半減してしまった。マックやホワイトの場合もそれほどではないにせよ、比率を低下させている。特にインターナショナルハーベスターの場合は65年の協定成立以後ほとんど増加していない。このようにこの15年間にビッグフォーの支配力はトラック、バスの分野においても増大したが、それはとりわけ協定成立以後において顕著である。一方、カナダにおいては変化はもっとドラスティックである。最大のシェアをもつG.Mは60年の47.7%から年々下降し、70年には38.4%と40%をわるなど、この15

年間におよそ 10% 近くシェアを低下させた。これとは対照的にフォードは 60 年当時は 22.4% にすぎなかったが、66 年には 30% を突破し、70 年には最高 38.4% にまでシェアを拡大した。この結果この 15 年間にシェアを 10% 以上、販売台数の伸び率でも 5.73 倍も増大させている。クライスラーもまた 60 年にはわずか 7.5% というシェアから出発しながら 74 年には 18.3% にまで急増させており、この間の増加率も 9.4 倍と最高である。これにたいしインターナショナルハーベスターはカナダにおいても大幅にシェアを減少させ、60 年に 17.9% もあったシェアは年々減少していき、74 年には 5% にまでさがった。絶対数でもこの 15 年間にほとんどかわらない。AMC、マック、ホワイトについてはほとんど変化していないし、またシェアのうえでも無視しうる程度である。このようにカナダにおける変化は G.M とインターナショナルハーベスターの後退とフォードとクライスラーの前進というきわだった対照的な姿である。これをビッグフォーとしてしてみると、インターナショナルハーベスターの後退分だけ彼らのシェアは増大したのであり、それは 60 年の 82% から 65 年の 85%、70 年の 90%、そして 74 年には 92% にまで増加している。かくてカナダ市場においても彼らの支配力は強固になった。かくしてトラック、バスにおいても乗用車の場合と同様、両国市場でのビッグフォーの市場支配力は強固であるが、しかしこの場合は乗用車の場合と違って G.M のシェアが 40% と低いこと、しかもそのシェアが傾向的に低下気味であり、特にカナダにおいては 40% さえわっていること、これにたいしてフォードのシェアが 35% と G.M に接近してきていること、しかもそのシェアが年々拡大してきていること、さらにクライスラーが当初は極めて低いシェアから出発しながら、現在では 10% を超えるところまできていること、これにたいしインターナショナルハーベスターが 60 年代初頭は両国でかなりのシェアを保持していたにもかかわらず今日ではクライスラーの後塵を拝するほどにシェアを低下させていること等がその主な特徴点である。また両国全体に占めるカナダの割合はこの 15 年間にほとんど変化がないことは乗用車の場合と異なるところであり、この 15 年間の成長率をみてもカナダの方がアメリカ

第12表 米・加型バス・トラックのメーカー別生産台数推移：1960-1975.6(単位：1,000台%)

暦年	I カ ナ ダ								⑨ 合 計 (①+②+③+④+⑤+⑥+⑦+⑧)
	①G.M	②フォード	③クライスラー	④A.MC ジープ	⑤インター ナショナル ハーベスター	⑥マック	⑦ホワイト	⑧その他	
	1960	34(48.6)	19(27.1)	6(8.6)	-	11(15.7)	-	-	-
1961	29(46.0)	17(27.0)	6(9.5)	-	11(17.5)	-	-	-	63(100.0)
1962	38(47.5)	26(32.5)	6(7.5)	-	10(12.5)	-	-	-	80(100.0)
1963	43(43.9)	33(33.7)	10(10.2)	-	12(12.2)	-	-	-	98(100.0)
1964	47(43.2)	37(33.9)	13(11.9)	-	12(11.0)	-	-	-	109(100.0)
1965	68(47.5)	44(30.8)	17(11.9)	-	13(9.1)	-	1(0.7)	-	143(100.0)
1966	70(35.0)	96(48.0)	17(8.5)	3(1.5)	13(6.5)	-	1(0.5)	-	200(100.0)
1967	74(32.7)	119(52.7)	16(7.1)	2(0.9)	14(6.2)	-	1(0.4)	-	226(100.0)
1968	86(30.9)	158(56.8)	17(6.1)	3(1.1)	13(4.7)	-	1(0.4)	-	278(100.0)
1969	106(33.7)	176(55.9)	16(5.1)	2(0.6)	13(4.1)	1(0.3)	1(0.3)	-	315(100.0)
1970	68(29.1)	140(59.8)	10(4.3)	-	14(6.0)	1(0.4)	1(0.4)	-	234(100.0)
1971	101(36.3)	145(52.1)	17(6.1)	-	13(4.7)	1(0.4)	1(0.4)	-	278(100.0)
1972	105(34.4)	156(51.2)	26(8.5)	-	15(4.9)	1(0.3)	2(0.7)	-	305(100.0)
1973	137(38.8)	167(47.4)	23(6.5)	-	20(5.7)	3(0.8)	3(0.8)	-	353(100.0)
1974	153(45.1)	136(40.1)	25(7.4)	-	17(5.0)	5(1.5)	3(0.9)	-	339(100.0)
19751~6	91(45.8)	79(39.7)	14(7.0)	-	11(5.5)	3(1.5)	1(0.5)	-	199(100.0)
1974/1960	4.5	7.16	4.17	-	1.55	-	-	-	4.84
1974/1965	2.25	3.09	1.47	-	1.31	-	3	-	2.37

III 合 計 (I + II)

①G.M (①+⑩)	②フォード うちカナダ の比率 (①/②)	③クライスラー		④AMCジープ		⑤インター ナショナル ハーベスター			
		(②+⑪)	うちカナダ の比率 (②/③)	(③+⑫)	うちカナダ の比率 (③/④)	(④+⑬)	うちカナダ の比率 (④/⑤)	(⑤+⑭)	うちカナダ の比率 (⑤/⑥)
533(41.8)	6.4 %	357(28.1)	5.3 %	76(6.0)	7.9 %	122(9.6)	- %	131(10.3)	8.4 %
448(37.5)	6.5	356(29.8)	4.8	71(5.9)	8.5	124(10.4)	-	154(12.9)	7.1
526(39.6)	7.2	402(30.1)	6.5	102(7.6)	5.9	86(6.4)	-	157(11.8)	6.4
627(40.3)	6.9	458(29.3)	7.2	121(7.7)	8.3	111(7.1)	-	180(11.5)	6.7
682(40.9)	6.9	495(29.7)	7.5	149(8.9)	8.7	121(7.2)	-	179(10.7)	6.7
825(42.8)	8.2	591(30.7)	7.4	160(8.3)	10.6	109(5.7)	-	185(9.6)	7.0
819(41.7)	8.5	622(31.8)	15.4	170(8.7)	10.0	103(5.3)	2.9	183(9.3)	7.1
753(41.6)	9.8	546(30.2)	21.8	158(8.7)	10.1	119(6.6)	1.7	182(10.1)	7.7
914(41.0)	9.4	781(35.1)	20.2	191(8.6)	8.9	121(5.4)	2.5	159(7.1)	8.2
937(41.1)	11.3	816(35.9)	21.6	181(8.0)	8.8	95(4.2)	2.1	173(7.6)	7.5
681(34.9)	10.0	767(39.2)	18.3	189(9.7)	5.3	86(4.4)	-	169(8.7)	8.3
1,013(42.7)	10.0	774(32.6)	18.7	247(10.4)	6.9	86(3.6)	-	199(8.4)	6.5
1,071(38.6)	9.8	952(34.3)	16.4	352(12.7)	7.4	108(3.9)	-	223(8.0)	6.7
1,395(41.6)	9.8	1,113(33.1)	15.0	401(11.9)	5.7	132(3.9)	-	228(6.8)	8.8
1,240(40.2)	12.3	1,029(33.4)	13.2	387(12.6)	6.5	131(4.3)	-	195(6.3)	8.7
566(44.5)	16.1	390(30.6)	20.3	142(11.1)	9.9	72(5.7)	-	74(5.8)	14.9
2.33		2.88		5.09		1.07		1.49	
1.50		1.74		2.42		1.20		1.05	

II ア メ リ カ								⑬ 合 計
⑩GM	⑪フォード	⑫クライス スラー	⑬AMC ジープ	⑭ インター ナショナル ハーベスター	⑮マック	⑯ホワイト	⑰その他	(⑩+⑪+⑫ +⑬+⑭+ ⑮+⑯+⑰)
499(41.6)	338(28.1)	70(5.8)	122(10.1)	120(10.0)	14 (1.2)	18 (1.5)	21 (1.7)	1,202(100.0)
419(37.1)	339(30.0)	65(5.7)	124(11.0)	143(12.6)	9 (0.8)	19 (1.7)	13 (1.1)	1,131(100.0)
488(38.8)	376(30.0)	96(7.7)	86(6.9)	147(11.7)	14 (1.1)	26 (2.1)	21 (1.7)	1,254(100.0)
584(39.9)	425(29.0)	111(7.6)	111(7.6)	168(11.5)	16 (1.1)	28 (1.9)	21 (1.4)	1,464(100.0)
635(40.7)	458(29.4)	136(8.7)	121(7.8)	167(10.7)	14 (0.9)	21 (1.3)	8 (0.5)	1,560(100.0)
757(42.6)	547(30.7)	143(8.0)	109(6.1)	172(9.6)	20 (1.1)	27 (1.5)	8 (0.4)	1,783(100.0)
749(42.6)	526(29.9)	153(8.7)	100(5.7)	170(9.7)	20 (1.1)	32 (1.8)	9 (0.5)	1,759(100.0)
679(42.7)	427(27.0)	142(9.0)	117(7.4)	168(10.6)	17 (1.1)	25 (1.6)	9 (0.6)	1,584(100.0)
828(42.4)	623(32.0)	174(8.9)	118(6.1)	146(7.5)	19 (1.0)	30 (1.5)	11 (0.6)	1,949(100.0)
831(42.4)	640(32.7)	165(8.4)	93(4.8)	160(8.2)	23 (1.2)	32 (1.6)	13 (0.7)	1,957(100.0)
613(35.7)	627(36.5)	179(10.4)	86(5.0)	155(9.0)	22 (1.3)	22 (1.3)	13 (0.8)	1,717(100.0)
912(43.4)	629(30.0)	230(11.0)	86(4.1)	186(8.9)	19 (0.9)	23 (1.1)	13 (0.6)	2,098(100.0)
966(39.1)	796(32.2)	326(13.2)	108(4.4)	208(8.4)	27 (1.1)	23 (0.9)	18 (0.7)	2,472(100.0)
1,258(41.9)	946(31.4)	378(12.6)	132(4.4)	208(6.9)	31 (1.0)	27 (0.9)	27 (0.9)	3,007(100.0)
1,087(39.5)	893(32.6)	362(13.2)	131(4.8)	178(6.5)	31 (1.1)	29 (1.1)	32 (1.2)	2,743(100.0)
475(44.1)	311(29.0)	128(11.9)	72(6.7)	63(5.9)	13 (1.2)	26 (0.6)	6 (0.6)	1,074(100.0)
2.18	2.64	5.17	1.07	1.48	2.21	1.61	1.52	2.28
1.44	1.63	2.53	1.20	1.03	1.55	1.07	4	1.54

⑭マック		⑯ホワイト		⑰その他		⑱ 総 計	
(⑥+⑮)	⑳ うちカナダ の比率 (⑥/⑱)	(⑦+⑯)	㉑ うちカナダ の比率 (⑦/㉑)	(⑧+⑰)	㉒ うちカナダ の比率 (⑧/㉒)	(⑩+⑪+⑫ +⑬+⑭+ ⑮+⑯+⑰)	㉓ うちカナダ の比率 (⑨/㉓)
14(1.1)	— %	18(1.4)	— %	21(1.7)	— %	1,272(100.0)	5.5 %
9(0.8)	—	19(1.6)	—	13(1.1)	—	1,194(100.0)	5.3
14(1.0)	—	26(1.9)	—	21(1.6)	—	1,334(100.0)	6.0
16(1.0)	—	28(1.8)	—	21(1.3)	—	1,562(100.0)	6.3
14(0.8)	—	21(1.3)	—	8(0.5)	—	1,669(100.0)	6.5
20(1.0)	—	28(1.5)	2.8	8(0.4)	—	1,926(100.0)	7.4
20(1.0)	—	33(1.7)	2.6	9(0.5)	—	1,959(100.0)	10.2
17(0.9)	—	26(1.4)	3.3	9(0.5)	—	1,810(100.0)	12.5
19(0.9)	—	31(1.4)	3.3	11(0.5)	—	2,227(100.0)	12.5
24(1.1)	4.0	33(1.5)	3.9	13(0.6)	—	2,272(100.0)	13.9
23(1.2)	4.6	23(1.2)	5.7	13(0.7)	—	1,951(100.0)	12.0
20(0.8)	5.7	24(1.0)	6.6	13(0.5)	—	2,376(100.0)	11.7
28(1.0)	4.7	25(0.9)	7.9	18(0.6)	—	2,777(100.0)	11.0
34(1.0)	9.9	30(0.9)	8.6	27(0.8)	—	3,360(100.0)	10.5
36(1.2)	14.0	32(1.0)	8.7	32(1.0)	—	3,082(100.0)	11.0
16(1.3)	15.7	7(0.5)	11.0	6(0.5)	—	1,273(100.0)	15.6
2.57		1.78		1.52		2.42	
1.8		1.14		4		1.60	

(資料) ibid., Table 66—72より作成

よりいくぶん大きいがそれほど差がないところにもそれが示されている。いずれにせよインターナショナルハーベスターというバス・トラック部門でかなりの比重を占めていたメーカーがビッグスリー（ないしはビッグフォー）の攻勢の前に急速にシェアを低下させてきたということは特筆に価する。

これらのことを第12表でメーカー別の生産台数の推移をみながら検討してみよう。全体としてみれば G.M の比率は40%、フォード33%、クライスラー12%ほどであり、販売の場合とあまりかわらない。しかしその内容を詳細にみるとかなり新しい様相がみられる。まず第一に成長率の高いカナダにおいては G.M の比率は協定成立の65年までは45%前後であったが、その後は急速に比率を低下させ70年には最低29.1%にまでなるなど減少してきている。これにたいしフォードは60年の27.1%から出発して65年には30.8%に増大したが、翌年から飛躍的に比率を増加させて、67年から72年までは50%を越える高い比率を維持していた。このようにフォードのカナダにおける生産は協定の成立を契機にして急激に増加した。クライスラーの場合は65年までは10%を越えていたが、その後は、6—8%にとどまっている。インターナショナルハーベスターも60年に15.7%もあった比率が年々減少していき、70年代にはいると5%にまで低下してしまった。残りの AMC、マック、ホワイトはカナダにおいてほとんど生産を行なっていないかまったく行なっていない。

このようにカナダにおける生産はまずなによりもフォードの急増によって特徴づけられ、フォード、G.M 2社だけで全体の85%以上を生産している。そして残りのメーカーの生産は微小である。一方、アメリカにおける生産は G.M の40—42%、フォードの30—32%はかわりなく、またクライスラーが60年の5.8%から74年の13.2%まで年々生産を拡大してきていることも販売におけるそれと対応している。だがここでの特異性は AMC の生産が60年に10.1%もあったのが、74年には4.8%にまで減少したことである。これは上でみたように、この会社がわずかの例外を除いてカナダでまったく生産を行なっていないことからみて、協定の成立によってカナダでの生産を拡大

するという他のメーカーの行動に立ち遅れたことがアメリカでの生産の後退にもつながったとみることができよう。またインターナショナルハーベスターの生産も比率は漸減してきており、68年以後はクライスラーよりも少ない。このように65年の協定の成立を機にとりわけカナダでの生産が急増し、その先頭にたっているのがフォードである。だから両国全体の生産に占めるカナダの割合は66年以後10%を越えるようになったが、特にフォードのそれは高く67—9年は20%を越えている。そしてカナダでの生産を高めることが全体での生産を高め、また販売におけるシェア拡大につながってきているとみることができる。ここでもビッグフォー(とりわけG.M., フォード2社)の増加傾向は圧倒的である。こうしたカナダでの生産、販売の拡大の結果、絶対数ではアメリカに及ばないとはいえ、台数あたりの人口比では74年現在ではほとんど差がないところにまできている(第13表)。なおトラック、バスの場合も乗用車と同様デトロイト=ウィンザーを中心とした500マイル内への生産の集中が進んでいる²¹⁾

第13表 トラック・バス一台あたりの人口推移：1960—1975.6 (単位：人数)

暦年	(1)新車販売台数あたりの人数			(2)登録台数あたりの人数		
	カナダ	アメリカ	合計	カナダ	アメリカ	合計
1960	241.2	190.7	194.4	16.0	14.7	14.8
1961	246.5	199.4	202.9	15.8	14.6	14.7
1962	221.4	174.0	177.4	15.4	14.2	15.6
1963	207.6	151.7	155.5	15.1	13.8	13.9
1964	183.7	140.6	143.6	14.7	13.4	13.5
1965	170.2	126.9	129.9	14.6	12.9	13.0
1966	156.4	121.9	124.4	13.8	12.4	12.5
1967	155.2	129.5	131.5	13.6	12.0	12.1
1968	145.8	112.7	115.2	13.0	11.5	11.7
1969	137.3	107.0	109.3	12.5	11.1	11.2
1970	165.3	114.4	117.8	12.3	10.7	10.8
1971	149.8	103.6	106.7	8.6	10.2	10.3
1972	119.7	82.9	85.4	9.4	9.6	9.7
1973	94.0	69.3	71.1	10.0	8.9	9.0
1974	82.3	79.6	79.9	9.5	8.3	8.5
1975.1~6	181.9	198.8	197.1			

(資料) ibid., Table 57—58より作成。

21) ibid., p.133.

つぎに両国でのトラック、バスの貿易の動向をみてみよう(第14表)。まず第一に乗用車の場合と同様、米加両国の一方から他方へ輸出されるトラック、バスのことごとくは米加型車である。両国間のトラック、バスの貿易は完全に米加型車の支配するところである。そしてこの両国間のトラック、バス貿易はこの15年間に急速に拡大したが、とりわけ協定成立以後その傾向が著しい。第二にカナダのトラック、バス輸入に占めるアメリカからの輸入の比率、つまりアメリカへの依存度は60年の9.9%から協定の成立以後急増し、50%を超えるに至ったが、70年代にはいくぶん減少し40%台に推移している。一方、アメリカのトラック、バスの輸入に占めるカナダからの比率、つまりカナダへの依存度はそれよりももっと高く、協定成立以後60—80%にまで高まったが、70年代にはいってからは50—60%といくぶん減少してきている。この数値はさきの乗用車の場合の65—75%と33—38%(第7表)と比べるとかなり低い。そればかりでなく乗用車の場合はカナダの輸入に占めるアメリカへの依存度のほうが大であったのに、トラック、バスの場合は反対にアメリカの輸入に占めるカナダへの依存度のほうが大であるという逆の傾向がでている。このことは米加型車による市場支配がアメリカのほうがカナダよりも進んでいることを物語っており、第三国からの輸入が協定の成立を契機にしてアメリカでは急速に減少したが、カナダではまだ依然としてかなり残っているということを意味している。また両国ともに70年代にはいってから第三国からの輸入が増大しはじめたということは新しい傾向であり、上述したようにその中味が日本からの小型車の輸入であるという意味で、「オイルショック」以後の新しい動向を示すものである。第三にアメリカの米加型車の輸出に占めるカナダへの集中度は協定の成立以後急増し、60年代後半から70年初までは40%台、そして72—74年は60%を超えるほどになっている。一方、カナダの米加型車の輸出に占めるアメリカへの集中度はもっと高く、協定成立以後70%台、さらに68年以後は80%を超えるという圧倒的な高さである。これは乗用車の場合の70—80%と90%以上という数値には及ばないもののかなり高い比率であるといいうるだろう。したがってこの場合も

第14表 アメリカとカナダのトラック・バス貿易推移：1960-1975.6 (単位：1,000台,%)

暦年	①カナダへのトラック・バス			④その他の国からのカナダのトラック・バスの輸入	⑤カナダのトラック・バス輸入		⑦その他の国へのアメリカの米・加型輸出	⑧アメリカの米・加型輸出		⑩アメリカで生産するカナダの米・加型輸出の比率	⑪カナダで販売するアメリカの米・加型輸出の比率
	輸出	②うち米・加型	③同比率 (②/①)		計 (①+④)	⑥同米の比率 (①/⑤)		計 (②+⑦)	⑨同加の比率 (②/⑧)		
1960	5	5	100.0%	44	49	9.9%	211	216	2.2%	0.4	7.2%
1961	6	6	100.0	34	40	15.7	203	209	3.0	0.6	9.3
1962	3	3	100.0	38	41	7.5	135	138	2.2	0.2	4.0
1963	3	3	100.0	47	50	5.6	144	147	1.9	0.2	3.2
1964	3	3	100.0	50	53	5.5	160	163	1.7	0.2	2.8
1965	10	10	100.0	23	33	28.9	126	136	7.0	0.5	8.5
1966	20	20	100.0	27	47	42.6	105	125	16.0	1.1	16.7
1967	35	35	100.0	29	64	54.7	90	125	28.0	2.2	27.3
1968	48	48	100.0	33	81	59.3	83	131	36.6	2.5	35.0
1969	60	60	100.0	52	112	53.6	82	142	42.3	3.1	41.1
1970	54	54	100.0	84	138	39.1	73	127	42.5	3.1	45.0
1971	69	69	100.0	108	177	39.0	70	139	49.6	3.3	52.3
1972	94	94	100.0	121	215	43.7	58	152	61.8	3.8	57.0
1973	120	120	100.0	178	298	40.3	72	192	62.5	4.0	55.8
1974	168	168	100.0	143	311	54.0	90	258	65.1	6.1	65.4
1975.1~6	70	70	100.0	116	186	37.6	71	141	49.6	6.5	58.3
1974/1960	33.6	33.6		3.25	6.35		0.43	1.19			
1974/1965	16.8	16.8		6.22	9.42		0.71	1.90			

暦年	⑫カナダからのアメリカのトラック・バス輸入			⑬その他の国からのアメリカのトラック・バスの輸入	⑭アメリカのトラック・バス輸入		⑮その他の国へのカナダの米・加型輸出	⑯カナダの米・加型輸出		⑰カナダで生産するアメリカの米・加型輸出の比率	⑱アメリカで販売するアメリカの米・加型輸出の比率	⑳アメリカとカナダのトラック・バス貿易収支	
	⑬うち米・加型	⑭同比率 (⑬/⑫)	⑮同米の比率 (⑬/⑭)		計 (⑭+⑬)	⑯同米の比率 (⑮/⑭)		計 (⑯+⑰)	⑰同米の比率 (⑰/⑯)			⑲(⑱-⑰)	⑳(⑱-⑲)
1960	(a)	(a)	%	44	44	(b)%	4	4	(b)%	(b)%	(b)%	5	5
1961	(a)	(a)		34	34	(b)	3	3	(b)	(b)	(b)	6	6
1962	(a)	(a)		38	38	(b)	4	4	(b)	(b)	(b)	3	3
1963	(a)	(a)		47	47	(b)	4	4	(b)	(b)	(b)	3	3
1964	(a)	(a)		50	50	(b)	7	7	(b)	(b)	(b)	3	3
1965	8	8	100.0	23	31	25.8	15	23	34.8	5.6	0.5	2	2
1966	59	59	100.0	27	86	68.6	23	82	72.0	29.5	3.7	△ 39	△ 39
1967	95	95	100.0	29	124	76.6	30	125	76.0	42.0	6.4	△ 60	△ 60
1968	143	143	100.0	33	176	81.3	34	177	80.8	51.4	8.2	△ 95	△ 95
1969	198	198	100.0	52	250	79.2	30	228	86.8	62.9	10.8	△138	△138
1970	158	158	100.0	84	242	65.3	32	190	83.2	67.5	9.3	△104	△104
1971	167	167	100.0	108	275	60.7	30	197	84.8	60.1	8.9	△ 98	△ 98
1972	204	204	100.0	121	325	62.8	23	227	89.9	66.9	8.5	△110	△110
1973	215	215	100.0	178	393	54.7	27	242	88.8	60.9	7.5	△ 95	△ 95
1974	189	189	100.0	143	332	56.9	40	229	82.5	55.8	7.5	△ 21	△ 21
1975.1~6	93	93	100.0	116	209	44.5	28	121	76.9	46.7	9.3	△ 23	△ 23
1974/1960				3.25	7.55		10	57.25					
1974/1965	23.63	23.63		6.22	10.71		2.67	9.96					

(注) (a).....500台未満, (b).....0.05%未満

(資料) ibid., Table 73-79より作成

乗用車と同様、米加型車が米加両国から第三国に輸出される比率は少なく、このことが協定の成立を契機にして急速に進行したと結論づけられる。第四に米加両国間のトラック、バスの貿易収支は協定の成立を契機にしてアメリカ側の出超から入超に転化した。そしてその入超幅は68—73年の間が最も大きい、74年には急速に減少した。とはいえ、乗用車に比べるとかなり少ない（ここでも台数表示であるため、正確な金額の表示は後で詳論する）。このようにトラック、バスの場合も協定の成立以後の事態はアメリカ側の入超であり、カナダでの生産の拡大がアメリカのメーカーのカナダの子会社によってなされ、それが彼らの手によってアメリカへ大量に輸出されているのである。なおここでは乗用車の場合にみたようなメーカー別の輸出入バランスを把握することができないが、乗用車の場合と同様、各メーカーともアメリカ側の入超が記録されることが予想できる（ただし AMC のようにカナダで生産していない場合はアメリカからの出超となろう）。かくしてカナダの消費能力を超えたカナダでの生産は米加自動車協定による免税の恩恵をうけてカナダからアメリカに大量に輸出されることになる。第五にさきに乗用車の場合にもみた輸出志向度、つまり国内生産にたいする相手国への輸出の比率は、カナダでの生産にたいするアメリカへの輸出志向度の場合には協定の成立以後急速に増大し、69年以後は60%を超えるほど高いのにたいして、アメリカでの生産にたいするカナダへの輸出志向度は協定以後少しずつ増大しているとはいえ、まだ5%未満にすぎないほど低い。この対照性は乗用車の場合にもみられたが、あそこでは70%と5%未満であったから、この場合カナダの生産に占めるアメリカへの輸出志向度がいくぶん低いということになるだろうか。しかし一般的な趨勢は乗用車の場合と同じである。第六に今度は国内消費にたいする相手国からの輸入の割合、つまり輸入依存度は、上とは逆にカナダでの販売にたいするアメリカからの輸入依存度が協定以後急増し、70年代には50%以上にまで上昇しているのにたいし、アメリカでの販売に占めるカナダからの輸入依存度は、だいたい7—8%程度と低い。これは乗用車の場合の60%台と9—10%と比較すると少し低いが、やはり同じパターンを示してい

る。これらの指標が示しているものは乗用車のさいにも述べたように、カナダでの生産に占めるアメリカへの輸出志向度ならびにカナダでの販売に占めるアメリカへの輸入依存度がいずれも高いのはアメリカとカナダとの市場規模の差を反映するとともに、アメリカへのカナダの吸収化と単一市場化が急速に進行していること、しかもそれがアメリカの巨大メーカー（特に G.M とフォードを中心とするビッグスリーないしビッグフォー）を通じておこなわれていることを示している。そしてこれらアメリカのメーカーのカナダの子会社によって生産されたトラック、バスが免税でアメリカに輸出され、アメリカの貿易収支はマイナスとなっている。つまりカナダにある子会社の輸出活動がアメリカの親会社の輸出活動を上回っているということである。その他にもいくつかの特徴点があげられるが、総じていえることは乗用車の際に述べた傾向が二、三の例外を除いては、程度をわずかばかり低めてはいるがトラック、バスの場合にも貫徹しているということである。わずかな例外としてはひとつはトラック、バスの場合はインターナショナルハーベスターというメーカーが AMC を上回るシェアを占めているばかりでなく、60年代初当にはクライスラーをも上回るシェアをもっていたこと、しかしながら協定成立以後は急速にクライスラーに追いつかれ、かつ逆転され、その後塵を拝するに至ったことであり——その意味では逆にビッグスリーの支配力の強化を証明しうるともいえる。もうひとつは乗用車の場合とは逆にアメリカの輸入に占めるカナダへの依存度のほうがカナダの輸入に占めるアメリカへの依存度よりも大であるということであり、このことは一方でカナダの子会社からの輸入によってアメリカのトラック、バス輸入がより強く支配されていることと、他方でカナダがアメリカの親会社からの輸入によってはまだ十分に支配されていないことの両面を示しているものと思われる。だがいずれにせよ、トラック、バスの場合もビッグスリーによって両国市場は支配され、そのことは協定の成立を機に彼らのカナダでの急速な生産拡大と免税でのアメリカへの輸出増大によってより一層進行したことを意味している。 （続く）