

オーストラリアにおける日系自動車産業について

—とりわけ日産撤退問題に寄せて—

伊 田 昌 弘

はじめに

1992年2月3日、世界第4位の日系自動車メーカー日産は東京とメルボルンの双方でオーストラリアにあるクレイトン工場の撤退を表明した¹⁾ (同年11月に撤退実施)。この時期オーストラリア経済はちょうど1929年以来最悪ともいわれる長期にわたる不況下にあり、この不況は現在に至るまで完全に克服されてはいないが、特にクレイトン工場のあるビクトリア州ではもっとも深刻な失業問題を抱えており、同工場約2000人の労働者がこれにより失業することはもとより、加えて部品や組立などの関連メーカーにもこの影響が波及することから当地のマスコミに大きな問題として取り上げられた²⁾。

日産の声明によると、この撤退決定の背景には、オーストラリア政府による関税引き下げ政策があるという。すなわち91年までに37.5%だった輸入関税を毎年2.5%ポイントずつ西暦2000年まで引き下げ、最終的には15.0%まで輸入関税を引下げるといのがその内容であるが、そうであれば日本からの輸出にシフトした方が日産にとって有利に働くというのである。また、オーストラリア政府によれば、自国の長期不況は構造的な国際収支のマイナスに起因していると考えており国際競争力を強化し、輸出産業を育てるためにあえて関税の引き下げに踏み切ったというのが一般的な説明である³⁾。

だが、世界第4位の自動車メーカー日産の撤退が持つ意味はそれなりに大きい。巨大な多国籍企業が直接投資を決定するとき、投資受け入れ国の政策やそれに伴うリスクを検討するのは当然といえるし、またひとたび直接投資を行い現地化した後はそう安易に撤退するとは考えられないからである。

そこで本稿では、問題を①日産の撤退決定が日産にとって妥当であったかどうかを統計的に検討すること、②他の日系企業との企業戦略の違いを明らかにすること、の2点に絞り、以下この問題を掘り下げ、論述したいと思う。

1. オーストラリア自動車産業の性格

まず最初にオーストラリア自動車産業の性格について3点ほど確認しておこう。

第1にオーストラリアにおける自動車普及は歴史的に早く、1929年当時、人口1000人あたり90台であった。同年アメリカ218台、ニュージーランド118台、カナダ115台、に次ぐ高水準であり、欧州諸国のうち、当時最も普及の進んでいたイギリスの32台をはるかに上回る水準であったという事実である⁴⁾。このことは、オーストラリア経済の成り立ちが、もともと広大な国土に比べ少ない人口のゆえに、そしてシドニー、メルボルン、ブリスベン、アデレード、パースなどの拠点都市を結ぶのに、巨額な投資を必要とする鉄道の敷設よりも自動車による輸送が選好されたがゆえに、至極当然だったといえよう。従って歴史的に早く自動車普及したという事実は、この国の地理的事情を反映して、自動車がより一般化、大衆化し、「自動車社会」へと突入するような成熟市場の形成が世界各国の中でもこの国においていち早く行われ、この国が自動車普及の点でその後も先頭グループに入っていたという事実にも直結する。

第2にオーストラリアにおける自動車産業は、この国固有の企業が形成してきたというのではなく、あくまでも「多国籍企業によってもたらされた産物」としての性格をもつということである。すでに1925年にはフォードが、さらに翌26年にはGMがこの国での現地生産を開始しているのである。また第2次大戦直後の48年には唯一のオーストラリア国産メーカーであるホールデンが政府承認のもとにGMの傘下に入っている。このようにアメリカ系自動車メーカーによってその形成が図られ、次いでレイランド、ルノー、ボルボ、VWなどの欧州系メーカーが現地生産へと進出しているのがこの国の歴史的経過である⁵⁾。いずれも多国籍企業の直接投資によってこの国の自動車産業がもたらされてきたといっていよいであろう。

第3に現在のオーストラリア自動車産業は、日米5社による寡占体制を形成しているということである。日本企業が日本からの輸出だけでなく対豪直接投資による現地生産をするようになったのは、トヨタが74年、日産が76年、三菱が79年のことである。このうち日産はVWから、三菱はクライスラーからそれぞれ現地での生産設備を買収しているが、いずれもVW、クライスラーの現地撤退の代わりに進出したものである。こうして70年代に日系企業がオーストラリアでの現地化を構築する一方で、欧州メーカー各社はいずれもこの時期までに撤退しており、以後本国からの輸出メーカーに変容している。従って幾多の変遷を経て、80年代以降のオーストラリア自動車産業は表1に掲げるように日米の現地生産メーカー5社によって、シェアの約80%を占めるような寡占体制を形成してきたのである。

日産撤退問題を論ずるにあたって、以上のようなオーストラリア自動車産業の性格は是非に確認しておきたい内容である。

第1表 上位5社のシェア

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Toyota. share	0.144	0.162	0.154	0.147	0.179	0.197	0.193	0.205	0.181	0.193	0.188	0.209	0.215
Nissan. share	0.101	0.116	0.130	0.118	0.119	0.109	0.094	0.082	0.093	0.109	0.111	0.118	0.100
MMC. share	0.093	0.110	0.112	0.113	0.109	0.098	0.115	0.121	0.118	0.120	0.119	0.105	0.113
GMH. share	0.277	0.232	0.221	0.226	0.181	0.181	0.185	0.176	0.187	0.174	0.175	0.174	0.168
Ford. share	0.220	0.192	0.205	0.226	0.235	0.239	0.245	0.271	0.286	0.257	0.242	0.227	0.206
BIG 5. share 合計	0.834	0.812	0.822	0.830	0.822	0.824	0.832	0.855	0.864	0.853	0.835	0.833	0.802

(出所) PAXUSデータより作成

2. 推計について

オーストラリアにおける日系自動車メーカーの分析にあたって、トヨタ、日産、三菱の3社が79年以來現地生産をしており、このうち日産が92年2月に撤退を表明し、同年11月に撤退を実施してきた訳であるが、その他に日本からの輸出メーカー（現地にとっては輸入メーカー）も考慮されなければならない。さしあたり、輸出メーカーとしてマツダ、ホンダの有力2社を加え、現地生産メーカー3社と合わせた計5社を分析対象企業として扱う。また、推計期間は1979～91年としよう。

さて、以下ではGDPと為替レートに着目して、自動車販売台数についての日系5社についての推計を行うが、理論的仮定は次の通りである。

(仮定1)

$$SALES = F(GDP) \quad \partial F / \partial GDP \geq 0$$

すなわち、各メーカーの自動車販売は、国内的にはGDPに依存して決まり、GDPが上昇すれば販売台数は上昇する。

(仮定2)

$$SALES^* = F(EXRATE) \quad \partial F^* / \partial EXRATE \leq 0$$

$$\partial F / \partial EXRATE \geq 0$$

一方、輸入車は為替レートが下落すれば（豪ドルの下落、すなわち円高になれば）交易条件が替わりオーストラリア市場での販売台数減少へつながら。従って、輸入メーカーの販売台数は減少し、逆に現地生産メーカーに有利に働く。逆のケースでは逆に作用する。

ただし*は輸入メーカーを表わす。

以上2つの仮定により、日系5社がどのような振るまいをしていたのか、推計期間を1979年から1991年として、分析することにする。

また、統計データについては以下の通りである。

企業別販売台数はオーストラリアで入手したPAXUS社のデータを用い、GDPについてはオーストラリア統計局のABS5206.0を用いる。また為替レートについてはIMF: International Financial Statisticsのデータを使用する。為替レートのデータは他に国連によるStatistical Yearbookのデータがあるが期末の値なので、年平均のIMFデータを使用することとする。なお、GDPは1984年価格でデフレートしてやり実質値で推計した。

3. 推計結果① (GDPと販売台数)

まず最初にGDPを説明変数としたときの販売台数について単純な線形回帰をとってやると、推計の結果は自動車産業全体に関して非常に悪い結果であった。たとえば産業全体で $R^2=0.029$ となってしまう、このことはGDPと販売台数についてほとんど無相関といってよく、(仮定1)の成立を危うくさせるものとなった。原因はオーストラリア社会が自動車に関してすでに成熟域に入っている為、所得効果による弾性値が低いためと考えられる。特に企業別の差異もよくなかった。

そこで、GDPの値を対数変換してやり、半対数方式で回帰分析を行ったところ若干結果が改善した。加えて、本来の分析目的である企業別の感応度はばらつきがみられ、十分分析に耐え得るものとなることから、この半対数方程式による回帰式を採用することとする。結果は以下のとおりである⁶⁾。

$$TI = 1004891 - 35640 \ln GDP$$

$$(-0.634)$$

$$\bar{R}^2 = 0.001 \quad DW = 1.5439 \quad F = 0.4021$$

$$NISSAN = 126146 - 5319.6 \ln GDP$$

$$(-0.521)$$

$$\bar{R}^2 = 0.000 \quad DW = 1.1179 \quad F = 0.2714$$

$$TOYOTA = -160576 + 22194 \ln GDP$$

$$(1.578)$$

$$\bar{R}^2 = 0.110 \quad DW = 1.0486 \quad F = 2.4901$$

$$MMC = 48487 + 1313.11 \ln GDP$$

$$(0.197)$$

$$\bar{R}^2=0.000 \quad DW = 1.7350 \quad F = 0.0388$$

$$\begin{aligned} *MAZDA &= 285241 - 21384 \ln GDP \\ &\quad (-3.477) \end{aligned}$$

$$\bar{R}^2=0.480 \quad DW = 1.0162 \quad F = 12.0895^{**}$$

$$\begin{aligned} *HONDA &= - 56243 + 5601.8 \ln GDP \\ &\quad (3.631) \end{aligned}$$

$$\bar{R}^2=0.504 \quad DW = 1.5888 \quad F = 13.1842^{**}$$

ただし、() 内は t 値、 \bar{R}^2 は自由度修正済決定係数、DWはダービンワトソン値、FはF分布統計量であり、 $F_{1,11}(0.05) = 4.86$ $F_{1,11}(0.01) = 9.65$ $F_{2,10}(0.05) = 4.10$ $F_{2,10}(0.01) = 7.56$ より、*は5%有意、**は1%有意を表す。以下の回帰式においても表示は同じである。

結果は線形回帰の時と同じでよくない。しかしマツダ、ホンダの輸入メーカーについての結果はよく、意外であった。

4. 推計結果② (為替レートと販売台数)

第2表 為替レート

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
為替レート (¥/US\$)	226.75	226.75	220.54	249.07	237.52	237.52	238.54	168.52	144.64	128.15	137.96	144.79	134.71
為替レート (A\$/US\$)	0.89	0.88	0.87	0.99	1.11	1.137	1.427	1.491	1.427	1.275	1.262	1.28	1.284
為替レート (¥/A\$)	254.78	257.67	253.49	251.59	213.98	208.90	167.16	113.02	101.36	100.51	109.32	113.12	104.91
為替レート (A\$/¥)	0.0039250	0.0038809	0.0039448	0.0039747	0.0046732	0.0047869	0.0059822	0.0088476	0.0098658	0.0099492	0.0091475	0.0088403	0.0095315

(出所) IMF : International Financial Statistics より作成

次に為替レートと販売台数についてみてみよう。ここで為替レートの統計データについて方法的説明を行うと、IMFのデータはアメリカを基軸通貨国としているため(¥/US\$), (A\$/US\$)というふうにUSドルでリンクされている。そこで、まず(¥/A\$)を求める。これは一豪ドルあたり何円と交換されるのかの比率を表すことから、通常我々日本人が意識する為替レートである。今、オーストラリア側から日本の自動車メーカーを分析するので、今度はその逆数を取り、(A\$/¥)で計算してやることにし、これを為替レートのデータとする(第2表参照)。

表2を見れば、1979~91年の推計期間を通して、豪ドルは、米ドル以上に円に対して下落していることがわかる。つまり、円高が基調である。このトレンドは日本からのオーストラリアへの輸入をやりやすくしているはずであり、従って現地生産メーカーに有利に働くはずである。結果は次の

通りである。

$$TI = 663531 - 1269091 \text{ EXRATE}$$

$$(-2.0631)$$

$$\bar{R}^2=0.213 \quad DW = 1.5597 \quad F = 4.2564$$

$$NISSAN = 80160 - 263331 \text{ EXRATE}$$

$$(-2.537)$$

$$\bar{R}^2=0.312 \quad DW = 1.2175 \quad F = 6.4364^*$$

$$TOYOTA = 95166 + 147780 \text{ EXRATE}$$

$$(0.770)$$

$$\bar{R}^2=0.049 \quad DW = 1.1085 \quad F = 0.5929$$

$$MMC = 66609 + 357671 \text{ EXRATE}$$

$$(0.427)$$

$$\bar{R}^2=0.001 \quad DW = 1.7230 \quad F = 0.1823$$

$$* \text{ MAZDA} = 52932 - 352281 \text{ EXRATE}$$

$$(-9.319)$$

$$\bar{R}^2=0.877 \quad DW = 1.713 \quad F = 86.8438^{**}$$

$$\text{HONDA} = 8309.6 + 372751 \text{ EXRATE}$$

$$(1.397)$$

$$\bar{R}^2=0.074 \quad DW = 1.3436 \quad F = 1.9516$$

推計の結果は、輸入メーカーのマツダについては関数の形状も予想された通りであり、統計的にも非常にいい結果が得られた。興味深いのは日産の関数形が現地生産メーカーのそれではなく、輸入メーカーの形状であるということである。ただ、もう一つの輸入メーカーホンダは予想と違う結果になっており、このことはホンダ車が為替レート要因のような価格面によるのではなく、むしろブランドのような非価格面で売れていると解釈したほうがよいだろう。

5. 推計結果③ (為替レートとGDPによる重回帰分析)

推計の結果は次の通りである。

$$TI = - 1067701 - 288420 \text{ EXRATE} + 153689 \ln \text{GDP}$$

$$\quad \quad \quad (-2.938) \quad \quad (1.981)$$

$$\bar{R}^2=0.379 \quad DW = 1.3394 \quad F = 4.6618^*$$

$$* \text{NISSAN} = - 354441 - 668771 \text{ EXRATE} + 38581 \ln \text{GDP}$$

$$\quad \quad \quad (-5.576) \quad \quad (4.070)$$

$$\bar{R}^2=0.715 \quad DW = 1.5340 \quad F = 16.0526^{**}$$

$$\text{TOYOTA} = - 358551 - 275501 \text{ EXRATE} + 40279 \ln \text{GDP}$$

$$\quad \quad \quad (-0.851) \quad \quad (1.575)$$

$$\bar{R}^2=0.088 \quad DW = 0.8803 \quad F = 1.5789$$

$$\text{MMC} = - 66352 - 1598070 \text{ EXRATE} + 11803.5 \ln \text{GDP}$$

$$\quad \quad \quad (-1.063) \quad \quad (0.993)$$

$$\bar{R}^2=0.000 \quad DW = 1.5716 \quad F = 0.5804$$

$$* \text{MAZDA} = - 10323.7 - 411301 \text{ EXRATE} + 5615.5 \ln \text{GDP}$$

$$\quad \quad \quad (-6.088) \quad \quad (1.052)$$

$$\bar{R}^2=0.879 \quad DW = 1.0998 \quad F = 44.5045^{**}$$

$$* \text{HONDA} = - 106273 - 696201 \text{ EXRATE} + 10172.0 \ln \text{GDP}$$

$$\quad \quad \quad (-2.365) \quad \quad (4.372)$$

$$\bar{R}^2=0.650 \quad DW = 1.6685 \quad F = 12.1233^{**}$$

重回帰の結果は、単回帰の時よりも大幅に改善された。関数形は、いずれも為替レートに関しては負の効果を、GDPに関しては正の効果を示している。このうち、現地生産メーカーの為替レート効果（右辺第2項がマイナス）は、現地生産メーカーといえども本国日本からの部品供給を行っているためと考えられる。しかし、為替レート上昇による効果は輸入メーカーによっての方が影響が当然強いと考えられるから、その分相対的に輸入メーカーに有利に働く。トヨタ、三菱なども現地生産メーカーのt値が低いのはこのためと考えられる。日産はここでも、マツダやホンダと同様の特性を示しており、現地生産メーカーでありながら、企業体質は輸入メーカーと変わらない。従って、日産の撤退は、オーストラリア政府の関税引き下げ政策を考え合わせるとかなり合理的なものだったと言えよう。しかし、日産の撤退が表明された1992.2時点での行動が合理的なものであったとしても1993~4年の時点ではどうだろうか。この時点では状況が大きく変わっている。すなわち、第3次円高の効果である。次節において、各社の主力車種に焦点をあてて、この点についてもっと

具体的に分析してみよう。

6. 各社の主力車種について

この節では各メーカーの主力車種について検討を行う。日産は小型車市場で17.9%のシェアをもつ PULSAR, そして中型市場で12.0%のシェアをもつ PINTARA (日本ではブルーバード) が代表的な主力車種であり, 参考までに92年秋, AUSSIE (オージー) ブルーバードとして日本で期間限定販売を開始したオーストラリアからの逆輸入車を取り上げておく⁷⁾。現地生産メーカーとして今後も活

第3表 各社の主力車種

1992.1価格 A\$1=¥104

メーカー	車種	シェアサイズ	価格A\$	円換算¥(A)	日本価格(B)	(A)/(B)	備考
NISSAN	PULSAR	17.9% S	20753	215.8	146.8	1.47	1600, Hatch, 4AT
	PINTARA	12.0% M	22456	233.5	168.0	1.39	1800, SEDAN, 4AT
	AUSSIE		21329	221.8 155.2	216.0	1.39 0.72	2000, Hatch, 4AT
TOYOTA	COLLORA	23.2% S	18450 17200	191.9 178.8	167.9 134.6	1.14 1.33	1600, SEDAN, 4AT 1600, Hatch, 5M
	CAMMRY	28.1% M	23350	242.8	188.6	1.29	2000, SEDAN, 4AT
HONDA	CIVIC	5.1% S	27900	290.2	156.1	1.92	1600, VTEC, SEDAN, 4A
			21900	227.8	115.5	1.87	1500, 3Dr. 5M

(出所) CAR PRICE GUIDE, JAN.-MAR. 1992 ATTIC PRESS

月刊『くるま選び』1992.2 アポロ出版, PAXUS データより作成。

* (A), (B)の単位はいずれも万円

動するトヨタは小型車で COLLORA, 中型車で CAMMRY, そして輸入メーカー＝ホンダは小型車の代表格 CIVIC を取り上げることとする。これらはいずれも現地において各社を代表する主力車種であるばかりでなく, 日本においても主力車種であり, 標準的な装備・排気量などを日本におけるそれと同じにすることで, 現地での販売価格と日本での販売価格が比較可能なものとなる。そして, 各メーカーごとに車種とオーストラリアにおけるサイズごとのシェア, 現地価格と日本円での換算 (1992.1時点)=(A) と同時期における日本市場での同一ランク車の価格=(B)、そして(A)/(B)比率を掲げたのが表3である。

さて, オーストラリアにおける輸入関税率は92年段階で35%であるから, これを考慮して検討すると興味深いことがわかる。

たとえば, すべての輸入車のみで現地販売しているホンダの場合, CIVIC の上位車種(1600cc)と

下位車種(1500cc)で(A)/(B)比率は1.92, 1.97であり, さらに関税を考慮した(A)/((B)×1.35)からも, 比率はそれぞれ1.38, 1.46となることから, オーストラリアでは CVIC が我々日本人にとって割高感を伴った高級車として扱われていることがわかる。

また, トヨタは(A)/(B)比率がいずれも1.35を下回っており, このことは日本からの輸出よりも現地生産を選択した方が有利であることを物語っている。さらに1600ccランクの車でみると, COLLORA は PULSAR, CIVIC の日本での販売価格(B)の差に比して, オーストラリアでの価格(A)の差の方が大きく, しかも COLLORA がそれら3車種の中で価格最低位に属していることから, いかにも現地で効率のいい経営をしているかがわかる。加えてトヨタはメルボルン郊外のアルトナで新工場の建設を発表していることを考え合わせると, 今後現地での量産体制による規模メリットはますます拡大し, (A)/(B)比率をさらに低めると予測される。

ところで, 日産が問題である。今後関税が引き下がっていくにしても, 円高の効果と比しどうだろうか。PULSAR の場合, (A)/(B)比率は1.47であり, 輸出した場合, (A)/((B)×1.35)=1.09であり, 92年当時でも輸送費を考慮すると輸出した場合の採算が取れた可能性がある。さらに毎年2.5%ポイントずつ今後2000年まで関税が引き下がることを考えると, 確かに現地生産撤退が合理的であったように思われる。しかし, 93年に始まった円高を考慮すると状況は逆転する。たとえば, 93年の円高は11月に1A\$=¥75となった。今このレートで輸出したと考えると, 93年の関税は32.5%であるから,

$$(B) \times 1.325 \times A\$ / ¥ = 25934.6 (A\$)$$

が現地販売価格となり, 完全に今までの価格20753(A\$)を上回ってしまう。それは為替レートの減価率(=75/104)が72.1%にたいして, 関税が2.5%しか下がっていないからである。今後最終的に15.0%点まで関税が下がるにしても93年の円高でその部分をすでに越えてしまっているのである。日産は今後輸出によるオーストラリア市場への参入は難しくなるだろう。

7. 結 論

本稿では, 問題①として日産の撤退決定が妥当であったかどうかを統計的に検討してきた。まず, 回帰分析による推計結果では, 日産の企業体質が現地生産メーカーのそれよりも, むしろ輸入メーカーの体質に近いということが示された。また, 記述統計を使った主力車種による検討では92年2月の段階で現地生産によらず輸出だけでも採算が見合っていた可能性が示された。その意味ではオーストラリア政府による関税の引き下げ政策は日産を現地から撤退させるのに十分な役割を果たしており, この撤退は妥当なものだったと言えよう。しかしながらその後の意図せぬ円高のもとで状況は一変した。すなわち, 93年の円高は今後2000年までに予想される関税引き下げによる効果を打ち消してしまうほどの効果をもっており, この外生的ショックを考慮すると日産は今後輸出戦略だけではオーストラリア市場においてきわめて厳しい立場になると予想されるからである。この脈絡でいうと92年の撤退は日産にとってオーストラリア市場での一つのエポックをなす象徴的出来事

として永く記憶されることになるだろう。

問題②は他の日系企業との企業戦略の相違を明らかにすることであった。企業戦略の相違を列挙すれば以下になるだろう。

トヨタ———現地化戦略

三菱———同 上

ホンダ———輸出戦略

マツダ———同 上

日産：現地撤退化するもその後の円高で輸出メーカーとしては厳しい。

トヨタは現地化戦略をとり、量産体制による規模メリットを生かした現地での価格競争力をつけていくであろうが、企業体質の似ている三菱もまた現地化戦略を取るならばこうした経営努力が必要となるであろう。ホンダとマツダの企業体質が似ていることは推計結果からも明かであるが、ホンダが価格競争よりもむしろブランドなどの非価格面で生き残るような輸出戦略を取っていることに注目したい。マツダもまた円高を考慮すれば何らかの製品差別化に基づく輸出戦略をとることになるだろう。

私は既に発表している別稿においてオーストラリア政府によるバトン・プランについて述べたことがある⁸⁾。バトン・プランとは84年にバトン商工務大臣によって発表された84年～91年までの自動車産業に対する政策であり、現在も踏襲されているとされる政策であるが、その中で市場規模が年間約60万台と小さいオーストラリアでは現地生産メーカーを3社に絞り込む必要を提起している。こうした面から考えてみると日産の撤退は、国内産業の競争力強化のための関税引き下げ政策という、いわば国家による絞り込み政策の過程で起こってきた事象といえる。それゆえ今後もオーストラリア自動車産業は、国家政策と多国籍企業による様々な関わりを通して実証的に研究分析されねばならないであろう。

注

*筆者は92年～93年にかけて New South Wales 大学（在 Sydney）で在外研究の機会に恵まれた。本稿は、この時入手した統計データをもとに93年度第37回経済統計学会全国総会（於 岐阜経済大学）及び94年度多国籍企業研究会西部部会（於 関西文化サロン）第28回東西合同研究会（於 富士教育研修所）で報告させて戴いた内容を若干加筆修正したものである。また、山口大の山代研一先生から有益なコメントをいただいた。記して感謝する次第である。

1) 文献(1)参照

2) 文献(1)(2)(3)参照

3) 文献(4)参照

4) 文献(6)参照

5) 文献(6)参照

6) 推計式に産業全体 (Total Industry : TI) が入っていることから、次のような誤解を生むかも知れない。すなわち、各個別企業についての合計が産業全体であり、従って各個別企業の販売台数は、他の企業からの制約を当然受けることになるので、それを考慮して、自己の行動が他によって影響を受けるような、互いにリンクしあうような連立系が必要であるという見解である。しかしながら、このモデルの推計式における説明変数はGDPと為替レートからなっており、これは企業行動とは独立に決まる外生変数である。従って、こうした推計式は統計学的にいつ許容される。もっとも各主体どうしをリンクさせるモデルはゲーム論的状况を説明するのに使用されることも

多いので、こうした誤解を生むことになっているといえよう。参考までに、国際経済学の1国モデルと2国モデルの関係がこの議論にあたる。

- 7) Aussie ブルーバードは日産が92年秋に日本への逆輸入車として期間限定販売を行った、オーストラリア名：PINTARA のハッチバック・タイプの車である。それまで日本において同じタイプの車は216万円で販売していたが、この逆輸入車はなんと155.2万円で販売したのである。これはオーストラリア撤退に伴う日産のファイナルセールだったと推察される。
- 8) 文献(6)参照

参考文献

- (1) "Nissan to close Aust car-making plant" *The Australian Financial Review* Feb.4 1992/Sydney
- (2) "Nissan leaves Suppliers cold" *The Sydney Morning Herald* Feb.5 1992/Sydney
- (3) "There had to be a loser - and Nissan is it" *The Sydney Morning Herald* Feb.5 1992/Sydney
- (4) "Keating's MAKE or BREAK package" *The Australian* Feb.27 1992/Sydney
- (5) 山口徹「日産の撤退と対豪製造業直接投資——海外投資家の投資意欲が減退か?!」『日豪プレス』1992.3 / Sydney
- (6) 伊田昌弘「オーストラリアにおける自動車産業再編成問題について——国家政策と多国籍企業」『世界経済評論』Vol.36 No.12 1992.12
- (7) Masahiro Ida "Why did Nissan have to close Australian auto-manufacturing plant?" *Journal of Haman University Social Science* Vol.28 No.3 Jan. 1993
- (8) Braham Dabscheck, ed., *Contemporary Australian Industrial Relations*, Longman Cheshire /Melbouene 1992
- (9) H.Hayward & M.Callaway, *Business in Australia*, Oxford University Press Australia 1992

(1994年4月8日受理)