

日本自動車 部品産業의 發展에 關한 研究 - 下請 生產制의 定着·發展을 中心으로-

張炳翼
經濟學科

<요 약>

자동차산업의 발전은 부품산업의 발전이 전제가 된다고 할 수 있다. 즉 완성차의 경쟁력은 부품산업의 발전 여하에 달려 있다고 하여도 과언이 아니다. 일본은 구미에 비해 자동차 산업의 후발국임에도 불구하고 비교적 단기간내에 세계 최대의 자동차 생산·수출국으로 발전하게 되었는데 이는 자동차 부품산업의 발전에 힘입은 바가 크다고 하겠다.

본 논문은 자동차 부품산업의 하청생산제의 정착·발전과정을 분석함에 있어 자동차 생산의 성립조건 측면에서 보았을 때 자동차산업의 각 발전단계에서 어떠한 문제가 있었고 그 문제가 어떻게 해결되고 거기에 하청생산제가 어떠한 관련을 하면서 정착·발전하였는가, 또 하청생산제의 정착·발전과정에서 하청기업의 전문기술, 경영능력의 축적을 가능하게 한 요인은 무엇인가, 그리고 그것을 달성시킨 모기업과 정부의 역할을 규명하고자 한다.

A Study on the Development of Japanese Motor Parts Industry - Focusing on the Settlement and Development of Subcontractors -

Chang, Byung-Ik
Department of Economics

<Abstract>

The development of motor parts industry can be prerequisite for the advance of parts industry. It is no exaggeration to say that the competitiveness of motor finish is

totally dependent upon the development of parts industry.

Japan has been one of the world's largest motor production and export countries. In a short period, the rapid development of Japan's motor parts has greatly contributed to the development of its industry.

This study, first, analyzed the problems inherent in the developmental processes of Japanese motor industry. Then it tries to answer how the problems have been solved in relation with the motor industry subcontractors. Finally, the study try to find the main factors contributing to the development of Japanese motor industry, specifically, the factors concerning technological advancement of motor subcontractors and government efforts.

I. 서 론

일본의 자동차 산업은 1924년 승용차 130대의 조립으로부터 출발하여 1935년에는 승용차 1,985대를 조립하여 2차대전 이전의 퍼크를 기록하였지만 2차대전 기간중 생산은 중단되고 전후 자동차 생산은 제로상태에서 재출발하였다.

생산이 재개된 1947년 승용차 110대 조립을 시작으로 1950년대 중반 이후 수입대체 단계에 진입하였고 1960년대 후반 이후부터 수출성장단계로 진입하였으며 1975년에는 세계 제 1의 승용차 수출국으로 등장한 이래 1979년에는 승용차 생산대수에서 미국을 앞질러 세계 최대의 승용차 생산국가로 부상하였다.

1988년 현재 일본의 자동차 산업 비중은 생산액에서 전체 제조업의 12.6%, 총 고용의 10.2%, 총 수출의 22.8%를 점유하여 일본 최대의 기간산업으로 발전하였다.¹⁾

자동차는 수만점의 단품으로 구성되는데 수많은 부품은 한 공장에서 제작되기에 비용이 너무 크므로 통상 핵심 공정만 완성차 메이커가 담당하고 나머지 부품 제조는 부품업체에 하청을 주고 있어 부품생산의 외주 의존도가 타산업보다 월등히 높고 부품의 완제품에 대한 전속성이 높다는 특징을 갖는다. 따라서 조립 메이커를 중심으로 부품업체가 전속성이 강한 거래관계를 유지한다.

그러므로 자동차 산업의 발전은 부품산업의 발전이 전제가 된다고 할 수 있다. 즉 완성차의 경쟁력은 부품산업의 발전 여하에 달려 있다고 하여도 과언이 아니다.

일본은 구미에 비해 자동차 산업의 후발국임에도 불구하고 비교적 단기간내에 세계 최대의 자동차 생산·수출국으로 발전하게 되었는 바 이에는 자동차 부품산업의 발전에 힘입은 바가 크다고 하겠다.

일본의 자동차산업 하청 생산체의 발전에 대한 선행연구는 대체로 3부류로 나눌 수 있다. 먼저 고전적 연구로서 후지타(藤田, 1943)와 코미야마(小宮山, 1941)의 연구, 하청생산체의 거래형태에 관한 연구로서 이마이(今井)·이타미(伊丹)·코이케(小池)²⁾, 아오카(青木)³⁾, 나카무라(中村 精)의 연구⁴⁾, 그리고 오타카(尾高)⁵⁾, 나카무라(中村 秀一郎)⁶⁾, 미나토(港)⁷⁾의

1) 김주훈·조관행, 개방화와 하도급 체제의 개편(서울:한국개발연구원, 1991.6), p.52

2) 今井賢一·伊丹敬之·小池和南, 内部組織の經濟學(東京:東洋經濟新報社, 1982)

3) 青木昌彦, 擬似ツリ構造を通じる革新的適應, 季刊現代經濟, 夏號(1984.)

하청 생산체를 산업발전과 관련지어 파악한 연구가 있다.

먼저 고전적 연구로서 후지타의 연구는 모기업의 하청기업에 대한 일방적 이용·측면만 강조하고 하청거래 관계가 갖는 공업제품의 분업생산 측면에 대한 논의와 하청거래가 갖는 하청기업의 품질과 생산성 향상의 가능성에 대한 논의가 빠져 있으며, 코미야마의 연구에서는 하청생산 관계를 대기업과 중소기업의 분업형태로 보면서 하청거래 관계를 중소기업의 종속형태로 파악하고 있다.

다음에는 하청생산체를 시장거래와 내부거래의 중간적 존재로 파악하고 있는 경우인데 여기서 이마이, 이타비, 코이케의 연구에서는 산업발전과 관련하여 왜 일본에서 하청생산체가 성립·발전하였는가, 그리고 이와 같은 거래관계에 참가하는 하청기업의 매리트는 무엇인가에 대한 논의가 없고, 아오키의 연구에서는 하청기업의 기술, 경영능력의 축적메커니즘에 대한 논의가 이루어지지 않았으며, 나카무라(中村 精)의 경우는 산업의 발전과정과 관련한 하청생산체에 대한 파악이 이루어지지 못하였다.

한편 하청생산체를 산업발전과 관련지어 파악한 연구에서 먼저 오타카는 하청생산체는 기계공업의 생산과정의 특징에 근거한 중핵기업과 하청기업의 분업관계로 간주하고 후발국에서 중핵기업이 제품설계, 공정의 통합을 담당하고 협력기업(하청기업)이 노동집약적인 공정을 담당함으로써 신상품 개발과 혁신이 이루어지며 분업에 의해 중소기업이 중견기업으로 발전한다는 측면을 강조하였다.

이에 대해 나카무라는 하청생산체가 고도의 산업적 분업을 기반으로 한 양호한 코뮤니케이션 시스템이며, 이는 또 기업의 적정규모를 작게 하면서 각 분야의 전문 기업화가 이루어지게 하고, 하청간 조직을 통해 극히 단기간내에 생산기술의 혁신을 가능케 하였으며, 고품질을 유지하게 하였다고 주장하고 있다.

한편 미나토는 하청생산체의 중층적 구조와 장기 계속적 거래관계가 생산성을 제고 시켰고, 하청생산체의 경제성은 계층적 정보전달 시스템, 소수기업과의 직거래, 빈번한 접촉의 가능 및 장기 계속적 거래관계에 의해 정보전달에 필요한 자원을 대폭 절약하고 리스크를 분담하는데 있다고 보았다.

하청생산체를 산업발전과 관련지어 파악한 연구에서는 일본 자동차산업의 각 발전단계에서 어떠한 문제가 있었고, 그 문제가 어떻게 해결되고 거기에 하청생산체가 어떻게 관련하였는가, 하청부품공업의 전문기술, 경영능력의 축적을 가능케 한 요인은 무엇인가에 대한 논의가 미흡한 실정이다.

이리하여 본 논문은 자동차 부품산업의 하청생산체의 정착·발전과정을 분석함에 있어 자동차생산의 성립조건 측면에서 보았을 때 자동차산업의 각 발전단계에서 어떠한 문제가 있었고 그 문제가 어떻게 해결되고 거기에 하청생산체가 어떤 관련을 하면서 정착·발전하였는가, 또 하청생산체의 정착·발전과정에서 하청기업의 전문기술, 경영능력의 축적을 가능케 한 요인은 무엇인가, 그리고 그것을 달성시킨 모기업과 정부의 역할을 규명하고자 한다.

상기 목적에 부응하여 본논문은 다음과 같이 구성되어 있다. 2장에서는 완성차 메이커

4) 中村精, 中小企業と大企業(東京: 東洋經濟新報社, 1983)

5) 尾高煌之助, 下請制機械工業論序說, 經濟研究, 29卷 3號, (1978.7)

6) 中村秀一郎, 挑戰する中小企業(東京: 岩波書店, 1985), PP.90~105

7) 港徹雄, 日本型生産システムの編成機構-企業間組織の生産性視點, 青山國際政經論集, 2號(1984.11)

의 하청제 생산의 타당성을 이론적으로 검토하며, 3장에서는 일본 완성차 메이커의 하청제 이용현황과 하청제 생산의 특징을 구미제국과 비교하여 일본 자동차 조립메이커의 하청제 생산의 특징을 규명한다.

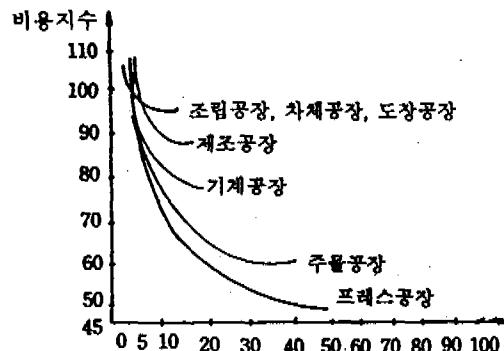
4장에서는 하청제 생산의 발생경위와 발전과정에 대해 검토한다. 5장에서는 하청업체에 대한 완성차 메이커와 정부의 지원 실태에 대해 분석하며, 6장에서는 하청업체 지원의 성과에 대해 검토한다. 7장에서는 지금까지의 분석을 정리하여 결론을 도출하며 일본 자동차 산업의 하청제 생산의 정착·발전과정이 자동차산업의 후후발국인 한국 자동차 산업의 하청제 생산에 주는 교훈에 대해서도 언급한다.

II. 하청제 생산의 이론적 배경

자동차 생산은 다양한 재료와 생산기술에 의해 수만점의 부품의 조립으로 이루어지므로 완성차 메이커의 부품조달은 외주에 의존하는 바가 크며 부품을 외주하는 이유는 대체로 다음과 같다.

첫째, 자동차 산업은 다양한 업종과 연관되어 있으므로 그 투하설비나 생산기술도 다양하여 이를 한 기업에서 생산하게 되면 막대한 경영자원이 필요하다. 경영자원은 기업이 생산을 수행·전개함에 있어 필요한 제요소를 의미하는데 생산설비, 생산기술(생산과 관련된 know-how, 경험 등), 전문인력 등이 중요하다. 현실적으로 자동차 생산에 있어서 모든 공정의 완전한 내제화는 불가능하다고 하여도 과언이 아니다. 그 때문에 자동차 생산에 필요한 경영자원의 일부는 기업 외부에서 조달하지 않을 수 없다.

둘째, 외주의 또 다른 이유는 경기변동에 대한 신축성 확보에 있다. 자사내에서 생산할 경우에는 경기변동이나 수요변화에 대응하여 생산을 축소하거나 조업을 중단할 경우 유휴설비가 발생하여 고정비용이 지출되지 않으면 안된다. 그러므로 내제를 적게하고 외주를 증가시키면 경기후퇴시 고정비용의 절약이 가능해진다.



<그림-1> 공정별 생산규모 비용곡선

주: 5천대/월 일 때 지수를 100으로 하였음

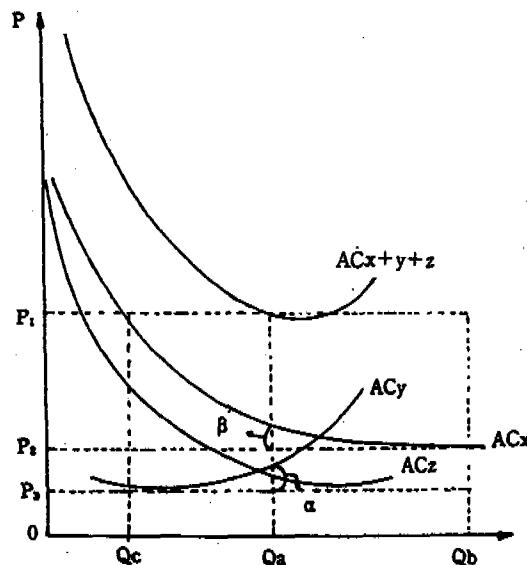
자료: 한국산업은행, 주요산업의 당면 정책과제, 1983, 서울, p. 280

세째, 보다 장기적인 변동에 대한 탄력성의 확보를 위해서이다. 어떤 작업이 일단 조직

내부의 작업이 되면 이를 고정 또는 유지, 확대하려는 경향이 발생한다. 그 때문에 환경변화나 신기술에 대한 적응이 어려워지고 기업조직으로서 어떤 부문의 생산 축소·철폐에 따른 커다란 저항이 발생하며 기업조직 규모 확대에 따른 각 부문간의 관료주의적 편협성이 강화되어 조직내 거래비용(transaction cost)이 높아진다.

더욱이 내부조직이 복잡화되면 조직 전체의 비효율성이 나타날 가능성이 크다. 예를 들면 각 부문에 종사하는 종업원간에는 행동의 동기와 양식이 서로 달라 양자간의 의사소통이 원활하지 못하기 때문에 조직 전체의 효율성이 떨어지는 경우가 있다.

네째, 위의 <그림-1>에서 보듯이 자동차 산업의 각 공정의 최적규모가 다르기 때문에 자사에서 생산하기에는 규모의 불경제성이 크나든가 혹은 역으로 규모의 경제성이 큰 공정의 생산비를 절감하기 위해서이다.



<그림-2>복합공정 생산물의 생산비 결정

자료: G.J. Stigler, *The Theory of Price*, MacMillan Co., 1963, p.29

<그림-2>는 복합공정 생산물의 생산비 결정을 나타낸 것이다. 여기서는 이론의 단순화를 위해서 자동차 생산이 x y z의 3공정으로 되어 있고 각 공정의 비용함수는 각각 다른 성질을 가지고 있다고 가정한다. 또한 각 공정의 비용은 타공정의 비용과는 독립적이고 각 공정의 산출은 최종생산물의 산출에 비례하며 거래비용은 불필요한 것으로 가정한다.

특정기업 a의 연간 산출물을 Q_a 라 하면 모든 공정을 자사 내부에서 생산할 경우 총평균비용은 P_1 이 된다. 이 경우 z 공정은 최종 조립공정이므로 이는 당연히 내제화하여야 한다. 그러나 y와 같은 공정은 규모의 불경제가 크기 때문에 자사 내부에서 y공정의 최적규모인 Q_c 규모의 공장을 몇개 가지든가 혹은 외부 비용조건에 맞는 몇개의 기업에 일임할 수 있다. 이렇게 되면 y 공정의 비용은 P_3 이상 높아지지 않으므로 그 차(α)만큼 총평균비용이

인하된다. 또 x 공정과 같이 규모의 경제성이 너무 커서 a 기업의 수요를 훨씬 상회하는 곳에서 최저생산비가 달성될 경우(가령 <그림-1>의 프레스 공정의 경우)에는 그에 특화된 전문업체로부터 P₂ 가격으로 구입하면 비용은 β 만큼 인하된다.

이상이 자동차 완성차 메이커의 부품외주 이유라 할 수 있으며 대부분의 완성차 메이커가 내제율이 낮은 것은 상기 4가지 이유 때문이다.

III. 완성차 메이커의 하청제 이용 현황과 특징

본장에서는 일본 완성차 메이커의 하청제는 어떠한 특징을 가지고 있는가를 완성차 메이커의 부품 외주율, 외주부품의 거래형태와 이를 배경으로 한 자동차 생산의 특징을 검토하며 또 이를 구미제국과 비교하여 일본 완성차 메이커의 하청제 생산의 특징을 명백히 한다.

1. 부품외주와 거래 기업수

일본 완성차 메이커의 부품 외주율⁸⁾은 토요타와 닛산(日產)이 각각 75.0%(1995년)이며 미국의 경우 GM57%(1979년), 포드(Ford) 64%(1979년), 크라이슬러(Chrysler) 66%(1979년)이고 한국의 경우 현대는 65.4%(1992년)이다. 이는 미국의 경우는 사내에 주요 부품의 생산 사업부가 설치되어 있기 때문이다⁹⁾.

일본 완성차 메이커는 외주부품 조달에 있어서 협력회 구성 회원을 중심으로 소수 부품업체와 직접 거래를 하고 있다. 즉 토요타는 東海, 關東, 關西지방에 協豐會 조직을 가지고 있는데 이에 가입한 업체수는 234업체이며 닛산은 寶會, 晶寶會라는 협력회를 가지고 있는데 여기에는 191개 업체가 가입되어 있다¹⁰⁾. 이에 비해 GM의 직접 거래 부품기업은 12,500 업체, 포드 7,800업체, 크라이슬러 4,000 업체에 이르고 있다¹¹⁾.

이처럼 일본 완성차 메이커가 비교적 소수 부품기업과 거래 가능한 것은 완성차 메이커에 대한 부품 납품체계가 重層的으로 되어 있기 때문이다. 즉 일본의 완성차 메이커는 단지 1백 수십여개의 부품업체와 직접 거래하는 형태를 지니고 있다. 1차 하청기업은 기관부품, 電裝부품과 같은 유니트(unit) 부품을 완성차 메이커에 공급하고, 2차, 3차 하청기업은 1차 하청기업의 유니트 부품 제조에 필요한 부품공급을 담당하고 있다. 작업내용도 기계가공, 프레스 가공, 도금 등 다양하다.

중소기업청의 『분업구조 실태조사』(1977년)에 의하면¹²⁾ 토요타는 168개사 정도의 1차 하청 부품업체로부터 부품을 조달하고 있지만 이를 1차 하청 부품업체들은 4천 여개의 2

8) 외주율= 구매비용+ 외주(위탁가공)비용/ 총제조비용

9) 최근에는 미국 완성차 메이커도 부품 외주율을 높이는 전략을 취하고 있다. 西口敏夫, 産業國家の復讐を占う ピック3は自動車市場を奪還できるか, *Economics Today*, No.9, 春號.(1988)

10) 그 외에도 三菱(미쓰비시) 柏會 376업체, 이즈즈 協和會 298 업체, 마쓰다 西日本 淳光會 193 업체, 다이하치 協友會 177 업체, 스즈키 協力 協同組合 105 업체, 히노(日野) 협력회 225 업체, 닛산(日產)니센 生會 57업체 등이 있다.

11) 池田正孝, 自動車部品工業の下請システムの國際比較, 商工金融, 第7號, 商工總合研究所(1987), p.6

12) 日本 中小企業廳, 中小企業白書(1978), pp168- 169

차 하청 부품업체로부터, 2차 하청 부품업체는 다시 31,600개사의 3차 하청 부품업체로부터 각각 필요 부품을 조달하는 등 완성차 메이커에 대한 부품 납품 체계가 중층적 구조를 취하고 있다.

이에 대해 미국의 완성차 메이커는 일본의 1차, 2차 하청업체가 담당하는 것을 자사내에서 제조하고 있으며 직접 거래하고 있는 부품업체는 일본의 3차, 4차 하청업체에 해당하는 것이다¹³⁾.

일본의 1차 하청업체는 거래선 완성차 메이커를 소수화하는 경향이 강하며 거래선을 분산하고 있는 경우에도 특정 완성차 메이커 1사에 대한 거래의존도가 높다. 이에 반해 미국의 부품메이커는 완성차 메이커와의 거래가 어느 정도인지 불분명하지만 거래기간이 짧고 거래선은 경쟁입찰에 의해 결정되며 거래의 개속성은 보장되어 있지 않다.

스즈키(鈴木, 1986. p.16)에 따르면 미국에서는 부품메이커의 특정 발주기업에 대한 의존 관계는 보이지 않고 오히려 특정 발주기업에 크게 의존하지 않도록 노력하고 있다는 것이다. 또한 상술한 바와 같이 미국에서는 외주부문을 담당하는 기업규모가 일본의 3차, 4차 하청기업에 해당하므로 <그림-2>에서 표시한 y와 같이 규모의 불경제가 큰 공정이다. 이와는 달리 일본에서는 y와 같은 공정은 물론 x와 같은 규모의 경제성이 큰 공정도 대부분 외주에 의존하고 있다.

2. 하청제 생산의 특징

1차 하청업체의 최근 기술수준은 특정 전문분야에서 모기업인 완성차 메이커를 능가할 정도의 수준이며 품질수준과 관련된 기술수준도 매우 높다¹⁴⁾. 또한 후지모토(藤本 외 1993. p.6)에 따르면 1차 하청업체는 독자적인 설계능력을 가지고 있는 경우가 많다는 것이다¹⁵⁾.

이와 같이 하청업체의 높은 기술수준은 하청제 생산의 효율적 통합화를 가능하게 하는 주요 요인의 하나이다.

일본 자동차 산업의 하청제 생산의 주요한 특징은 첫째, 완성차 메이커와 부품업체간 장기·계속적 거래관계 유지¹⁶⁾, 둘째, 신제품 개발, 설계단계에 참여하는 부품업체가 많음¹⁷⁾, 세째, 생산개시 후에도 부품메이커의 생산비 절감 노력의 계속¹⁸⁾, 네째, 부품업체의 납품의 정확성·신속성 등이다.

자동차 산업의 장기·계속형 분업 생산체계는 기술개발의 축진과 자본절약 등의 사회적·부업의 효율을 가져올 뿐만 아니라 완성차 메이커가 협력·하청기업을 물색하는데 필요한 노력과 비용을 절약할 수 있으며 또한 완성차 메이커가 협력·하청기업과 밀접하게 접촉함으로써 완성차 메이커는 협력·하청기업의 기술·노하우를 큰 비용을 들이지 않고서도

13) 鈴木滿, 美國における製造委託・部品購入の實態と法規制, 公正去來 429(1986.7), p.14

14) 商工組合中央金庫 調査部, 下請中小企業の新局面-その自立化志向と下請編成(東京:商工組合中央金庫, 1983), pp. 62-71

15) 藤本隆宏 外, 日本自動車のサプライヤ・システムの全體像とその多面性, Discussion Paper Series 93-J-5, Tokyo University(1993), p.6

16) 淺沼萬里, 自動車産業における部品取引の構造, 季刊現代經濟, 夏號(1984a), p.40

17) 淺沼萬里, 日本における部品取引構造-自動車産業の事例-, 經濟論總 133卷 3號(1984b), pp.150-155

18) 淺沼萬里(1984a), 전계논문, p.44-45

효과적으로 활용할 수 있다는 장점이 있다. 이 밖에 완성차 메이커와 협력·하청기업은 장기·계속적 거래에 의해서 쌍방의 사업내용을 충분히 파악하고 있기 때문에 단가결정을 위한 교섭비용이 절약되고 또한 협력·하청기업에 대한 조립메이커의 기술지도는 새로운 기술을 신속하게 전파시키는 시스템으로 작용한다.

아울러 자동차 산업에서는 부품의 품질과 생산비는 부품의 생산단계 뿐만 아니라 설계단계에서 개선노력이 있어야 한다는 것이다. 그 이유는 만약 설계단계에서 오류가 발생하면 생산비 절감이 어려워지며 생산비의 약 90%가 생산이 시작되기 이전인 설계단계에서 결정된다고 일컬어지고 있기 때문이다¹⁹⁾.

일본의 자동차 산업에서는 「Just In Time, JIT」 생산방식에 의해 생산이 이루어지고 있다. 이는 시장에서 요구하는 것이 판매될 때 판매될 만큼 생산한다는 것을 목표로 하는 생산방법이지만 그 결과 각각의 공정도 필요한 것을 필요한 때에 필요한 만큼 공급받을 수 있게 되므로 재고비용의 절감이 이루어지고 다양한 생산이 가능해진다.

이와는 달리 미국의 자동차 산업에서의 부품거래 관행은 계약기간이 통상 1년(길어도 3년)으로 완성차 메이커와 부품메이커간의 거래의 계속성이 보장되지 않는다²⁰⁾. 가격결정에 있어서 완성차 메이커는 부품메이커로 하여금 견적을 내게 하여 가장 싼 기업에 발주하는 경쟁입찰과 유사한 방법을 취하고 있기 때문에 일본의 경우와는 다르다고 할 수 있다. 신차개발에 있어서도 일본과는 달리 외부기업의 참여 내지 기획이 신속하게 이루어지지 않는다²¹⁾.

이상에서 일본의 완성차 메이커의 하청제 생산의 현황과 특징을 주로 미국과의 비교를 통해 살펴보았다. 즉 미국의 완성차 메이커의 부품조달은 내체 중심이고 외주시에도 거래 부품 기업이 수천 업체에 달하며 부품업체도 거래선을 다수 분산하여 거래기간도 비교적 단기간으로 거래의 계속적인 보증도 회박하다.

유럽제국의 완성차 메이커의 부품 외주방법도 미국과 거의 유사하다. 가령 프랑스의 완성차 메이커의 외주율은 일본에 비해 훨씬 낮은 편이고 거래선도 100여개 업체에 이르며 거래도 경쟁입찰에 의한 단년도 계약이 중심이다. 이 때문에 부품업체의 특정 조립메이커에 대한 거래 의존도는 30% 미만이며 거래선을 분산하는 경향이 있고 부품생산도 단지 완성차 메이커로부터 제공되는 설계도의 지시에 따라 행해지는 '대여도 방식'이 보통이다²²⁾.

독일의 완성차 메이커도 부품 내체율이 45%에 달해 부품시장 지배력이 강하며 부품 외부조달인 경우에도 국내외 업체를 불문하고 개방적인 구매전략을 채택하고 있어 독일의 완성차 메이커와 부품업체간 계열관계는 매우 회박하다.

이탈리아의 자동차산업도 국내 부품업체의 규모가 작으며 업체간 경쟁이 치열하지 못하

19) 김주훈·조관행, 전개서, pp.142- 146

20) 1회적 관계는 미국의 시장거래의 속성이며 비록 오늘까지는 쌍방의 필요에 의해서 거래가 성립되었으나 내일의 거래가 반드시 성사되리라는 보장은 없다. 내일의 거래에서 보다 나은 조건을 제시하는 제3자가 출현하면 언제라도 거래선을 변경할 수 있다. 지금까지 장기적 계속적 관계를 이유로 거래의 계속을 고집한다면 이는 비합리적 행위로 간주된다. 따라서 시장거래에 필요한 최소한의 규율, 즉 계약의 이행만 충실히 지킬 수 있다면 거래선의 변경은 법률적·윤리적으로 하자가 없다. 김주훈·조관행, 전개서, pp.29-34

21) 濱沼萬里,自動車産業にみる日本の中間組織の強み,日本經濟研究會報, 477號(1984c), p. 29

22) 池田正孝, 전개논문 pp.13- 16

므로 부품업체의 경쟁력이 상대적으로 약한 편이다.

영국의 경우도 국내 부품업체에 의해 생산된 제품의 경쟁력이 독일이나 일본에 비해 취약하므로 부품의 해외조달을 중대시하고 있으며 완성차 메이커가 자체 부품을 생산하는 경우에도 부품가공도를 낮추고 중간부품을 수입하여 자체 조립하는 방식으로 전환하고 있다²³⁾.

이상에서 살펴 본 바와 같이 구미 완성차 메이커의 부품외주 방법은 자동차 부품조달이 외주 중심이며 더욱이 완성차 메이커와 부품업체가 소수로 한정되고 양자간 거래관계가 장기·지속적이며 또한 완성차 메이커의 신제품 개발과 설계단계부터 공조체제·공생추구전략을 유지하는 부품업체를 많이 갖고 있는 일본의 특징과는 대조적이라 할 수 있다. 그러면 다음 장에서는 일본 특유의 하청제 생산이 발생·발전하게 된 이유에 대해서 살펴보도록 하자.

IV. 하청제 생산의 발전 과정

1. 하청제의 발생경위

2차 대전 후 완성차 메이커의 부품외주의 필요성이 증대한 것은 경영자원상의 문제, 생산의 급속한 증대에 따른 완성차 메이커 내부조직의 비대화·복잡화에 따른 비효율성을 막고, 완성차 생산의 각 공정의 최적규모가 서로 다르므로 어떤 공정은 외주에 의존하는 것이 생산비면에서 유리하며 완성차 메이커와 부품메이커의 임금격차²⁴⁾ 등에 의한 것이다.

특히 경영자원상의 문제와 관련하여 완성차 메이커의 단기 대량생산은 거액의 설비투자가 단기간에 집중적으로 이루어져야 하므로 자금면에서 여유가 없고 더구나 판매점의 완성차 메이커에 대한 자금의존도가 높았으므로 속련공, 기술인력 등의 인적자원을 다양한 부품생산 부문에까지 투입하기 어려웠다.

1936년 「자동차제조사업법」이 제정되어 트럭 중심의 자동차 국산화가 시작되었다. 토요타와 닛산이 자동차 생산에 진출함으로써 자동차산업이 확립되었으며 동시에 부품산업도 성립되었다. 그러나 완성차 생산의 국산화가 본격화된 시기에도 부품산업은 몹시 낙후되어 있었다.

戰間期 기계부품산업 실태조사에서 당시 부품산업의 실태는 오늘날 동남아 제국의 상황과 비교하여 4가지 공통점이 지적되었다. 선진국과의 큰 기술격차(약 20년), 대기업과 중소기업간 큰 기술격차(부품산업은 보수품 제조에 불과하였고 순정부품 공급은 명매상태였음), 위탁제조는 존재하였으나 2차대전 후의 수직적 계열관계와 같은 것은 일반화되지 않았고, 수입대체지향적 산업정책 때문에 협소한 내수시장을 대상으로 하였으며 열악한 품질임에도 단가는 국제가격을 크게 상회하였다는 것이다²⁵⁾.

23) 노희목·박원장·윤익수·박병문, 유럽 자동차 산업의 구조분석, (서울:산업연구원, 1986.6), pp.102~106

24) 1958년 자동차 조립메이커의 월 평균임금은 29,750円(A), 차체메이커 18,900円(B), 부품메이커 18,100円(C)이므로 B/A=65.3%, C/A=60.8% 수준이다. ダイヤモンド社, ダイヤモンド産業全書-自動車(東京:ダイヤモンド社, 1959), p.311

25) 尾高煌之助, 戰間期における下請制機械工業發達の諸要因, 中村隆英 編, 戰間期の日本經濟分析(東京:山

2차대전 후 한국전쟁 特需에 의한 일부 상위 부품메이커의 이윤축적과 설비근대화를 제외하면 2차대전 전과 비교하여 부품산업의 품질면에서의 변화는 거의 없었으며 부품산업의 근대화·합리화의 전개는 1950년대 중반 이후 자동차산업의 양산체제 전환 이후가 된다²⁶⁾.

2차대전 이전의 자동차 부품산업은 미발달한 상태였다. 1920년대의 미국계 외성차 조립공장은 수입 KD 부품에 대부분 의존하였으며 부품의 국산화는 진전되지 못했다. 1930년대 토요타와 닛산도 만족할만한 부품이나 원자재를 국내메이커로부터 구입할 수 없어 내제와 수입에 거의 의존하였다.

자동차 산업의 하청제 생산의 원형은 2차 대전 중 전시 통제경제하에서 정부의 중소기업공업 육성정책의 일환으로 행해졌다. 1937년 中日전쟁이 시작되어 군수용 기계의 수요가 증가하였는데 정부에서는 병기생산을 전면적으로 민간기계공장에 의존하였다²⁷⁾.

2차 대전 기간중 완성차 메이커와 부품메이커간의 거래관계는 浮動的이며 양자간 종개인의 개임으로 당사자간 직접 접촉이 곤란하였으며 가공부품의 열악함은 생산확대와 산업고도화의 저해요소로 작용하였다. 정부는 하청제 생산을 진통하기 위해 1937년 「하청공업 조성계획요강」을 발표하여 중소철공장의 공업조합을 조직하여 육해군 工廠과 대규모 민간기업으로부터의 수주가 지방관청을 경유하여 각 조합의 조합원에게 청부되게 하는 방식으로 하청제 생산의 육성을 통한 지방공업화를 기도하였다.

이와 같이 소위 '지방관청 경유 하청생산 방식'은 軍工廠으로부터의 발주에는 유효하게 대응하였지만 대규모 민간기업으로부터의 발주에는 부적합하여 민간대공장의 경우는 하청제 생산이 진전되지 못하였다. 그 이유는 대규모 민간공장의 발주내용이 군공창보다 다양하고 특수 가공기술을 요하는 것이 많았지만 당시 하청 중소기업의 기술수준의 저위로 이에 대한 충분한 지도·관리가 필요하였기 때문이다.

이에 정부는 浮動的 하청생산 관계는 중소 하청생산공장의 지도·육성 및 기술수준 향상에 도움이 되지 않음을 인식하여 하청생산 중 필요한 것은 핵심적 모기업과 하청기업간 유기적 결합을 통한 장기 거래관계 유지정책을 채택하였다²⁸⁾.

이리하여 자동차산업의 하청생산의 계열화가 진전되었으며 계열 하청기업간 협력관계도 이루어지기 시작하였다. 가령 토요타 자동차 협력회는 1939년 18개 부품메이커의 자발적 의사로 품질과 생산효율의 개선을 위한 정보교환, 기타 협력활동을 추진하기 위해 결성되었으며²⁹⁾ 1943년 강화된 통합조직인 協豐會로 개칭되었다.

協豐會는 1948년 토카이(東海), 칸토우(關東) 및 칸사이(關西)지역으로 분리되어 협력 회원업체의 생산체제와 경영 합리화 진흥에 노력하고 있다. 이처럼 2차 대전 중에 도입된 하청제 생산은 2차 대전 후 자동차 산업의 양산화와 함께 발전하게 된다.

川出版社, 1981), pp.184- 185

26) 日本長期信用銀行, 自動車工業の現状と問題點(1963), pp.13-14

27) 皇野芳郎・向坂正男, 機械工業の史的展開, 有澤廣巳 編, 現代日本産業講座(V), (東京:岩波書店, 1960), pp.57-59

28) 港徹雄, 下請中小企業の新局面とその理論展開, 商工金融 35卷 1號(1985), pp.50-53

29) 協豐會, 協豐會 25年のあゆみ, 1967

和田一夫, 準垂直統合組織の形成, アカデミア, 南山大學 經營學部, 1984.6

2. 하청제의 발전과정

(1) 하청생산제의 형성

戰後 초기에는 戰前의 생산체제를 계승하는 형태로 부품생산이 이루어졌다. 와다(和田)에 의하면 1952-53년에 걸쳐 행해진 중소기업청의 토요타에 대한 계열진단에서 토요타에 의한 계열 부품메이커에 대한 지도가 행해지고 있지 않은 것으로 지적되었으며³⁰⁾ 1950년 대 초 토요타는 舊 육해군 工廠의 기계를 불하받고 그 대신 자사가 戰前부터 보유하고 있던 기계를 하청·협력기업에 불하하였다³¹⁾. 그러나 완성차 메이커 주도로 重層的 부품메이커 계열을 형성하는 것은 1955년 이후의 일이다.

1956년 이후 고도성장기를 맞아 경제활동의 급속한 확대는 자동차의 대량시장을 형성하여 자동차의 양산화로의 이행을 촉진시켰다. 이에 따라 완성차 메이커의 부품외주의 필요성이 고조되어 완성차 메이커는 부품산업의 생산능력 증대, 납품가격 인하 및 품질향상을 촉구하게 되었지만 당시 부품산업의 기술·경영수준의 열위로 부품산업은 독자적으로 완성차 메이커의 상기 요구에 대응하기 어려웠다. 이 때문에 완성차 메이커가 스스로 이를 실행해야 할 필요성에 직면하게 되었다.

완성차 메이커의 대책으로는 거래선 소수화, 조직화, 장기발주의 보증, 부품기업에 대한 기술지도 및 자금지원 등을 통해서라도 부품산업의 생산설비 증강, 품질향상 등을 촉구할 필요가 있었다. 1955 - 60년에 부품을 유니트 납품하는 1차 하청과 노동집약적 가공작업을 수행하는 2차 하청메이커의 분화가 부분적으로 이루어졌다³²⁾.

완성차 메이커는 1960- 61년에 전면적인 벨트 콘베아 시스템과 각 공정간 연계에 있어 定時·定量 납품제도(super market 방식)를 도입하는 등의 기술혁신을 이루어 부품산업에 대한 생산확대, 생산비 절감, 부품메이커도 定時·定量 납품제도를 적용하여 종래의 단품 생산에서 벨트 콘베아 생산으로의 전환을 통하여 납품경로 단축, 생산의 가속화, 기계의 精密度를 제고하여 품질향상과 불량률 감소를 촉구하였지만 부품메이커가 독자적으로 이에 대응하기에는 불충분하였다.

따라서 약간의 상위 부품메이커를 제외하면 완성차 메이커의 양산화에 대응하여 독자적으로 합리화를 수행할 수 있는 기업은 극히 제한되어 있었다. 완성차 메이커로서는 자사에 대한 우선적 납품확보를 위해 자사 전속 부품메이커의 중점적 육성이 필요하였다³³⁾. 이에 각 완성차 메이커는 거래 부품메이커의 소수화, 조직화, 장기·계속적 거래관계 유지라는 배타적 거래관계를 형성하였다³⁴⁾.

이와 같이 완성차 메이커는 각사의 전속부품메이커의 확보 및 중점적 육성이라는 규모의 경제성 추구 이론만으로는 설명할 수 없는 외주전략을 채택하였다. 쌍방간 고정적 거래관계 형성은 부품메이커에게는 큰 이점이었다. 즉 수주량의 장기·안정적 확보외에도 자동차 산업의 성장에 따른 부품판매 기회의 확대와 함께 납품대금의 현금 내지 단기여유 수취는 큰 이점이었다³⁵⁾. 이와 같은 하청제 생산의 형성으로 조립메이커는 협력회 조직과

30) 和田一夫, 상계논문

31) 和田一夫, 전계논문

32) 大島卓, 日本の自動車部品工業, 日本經濟新聞社, 1987 참조

33) 日本長期信用銀行, 전계논문, pp.24-25

34) 村田稔, 自動車産業における下請系列企業とその動向, フェビアン研究 13卷 1·2月號 (1962), p.84

35) 清じょう一郎·大森弘喜·中島治彦, 自動車部品工業における生産構造の研究(上), 機械經濟研究 8號

거래 부품메이커의 지도 및 원조를 강화하였다.

그 이유는 주요 부품메이커가 완성차 메이커의 생산체제 내부에 편재되어 있어 분공장화 되어 있었으며, 완성차의 경쟁력(고품질 및 저비용 등)은 그 대부분이 부품생산 부문에 의해 좌우되기 때문에 완성차 메이커 산하에 우수한 부품메이커를 확보하여 기업에 적극적인 지원과 원조를 강화할 필요가 있었기 때문이다.

(2) 하청생산제의 제 1차 재편성

그러나 1960년대 중반 완성차의 무역자유화와 60년대 후반부터 70년대 초에 걸친 자본 자유화 등에 의한 국내외 완성차 메이커간 경쟁심화와 그에 따른 생산규모 확대는 하청제 생산체제를 변화시키게 하는데 조립메이커는 부품메이커에 대해 외주 부품가격 인하, 품질향상 및 보다 효율적인 외주부품의 통합화를 촉구하게 되었다. 이를 위해서는 계열 하청업체의 내규모화, 소수화와 함께 하청생산 기업간 경쟁체제 도입 및 통합 등의 하청제 생산의 재편성이 필요하였다.

계열 하청기업의 대대적인 재편성은 1960년대에 행해졌으며 그 이유는 이 시기에 완성차 메이커간 경쟁심화와 당시 1965년으로 예정된 승용차의 수입 자유화에 대응하기 위해 외주부품비의 가일층 인하와 품질향상이 요구되었기 때문에 계열 하청기업간 생산품목 정비, 거래 부품메이커간 정리·통합의 필요성이 커기 때문이며, 자동차 양산화의 급진적으로 내부조직의 복잡화를 피하기 위해 외주를 확대하고 외주 부품의 유니트 발주로³⁶⁾ 외주 부품 발주의 효율성을 기하였으며 이에 따라 1차 하청기업에 의한 sub assembly line 건설이 대대적으로 이루어졌는데 이는 곧 거래 부품메이커의 집중화와 대규모화를 추구하는 방향으로 계열 하청기업의 재편성을 유발하였기 때문이다.

이처럼 하청제 생산의 재편성은 1차 하청기업의 축소조정과 1차 하청기업에서 탈락한 기업의 2차하청기업으로의 전환에 의해 완성차 메이커는 소수·정예화한 1차 하청기업에 보다 집중적인 기술, 경영 및 자금지원을 행할 수 있게 되었다.

<표-1>에서 1963- 72년 자동차 부품산업의 재편성을 보면 1960년대 후반에 집중되어 있는데 이 시기는 완성차 생산의 급속한 증대로 완성차 메이커간 경쟁이 격화된 시기이다. 그러므로 계열 하청기업의 재편성 목적은 완성차 메이커 내부의 효율화와 동시에 거래 하청기업의 소수화, 생산비 절감, 품질개선 및 외주부품 통합의 효율화에 있었다고 할 수 있다.

(1975.8), p.77

36) 단품을 많은 부품메이커로부터 구입하는 것이 아니라 단품을 조류한 복합부품을 비교적 소수의 기업으로부터 구입한다.

<표-1> 완성차 부품산업의 재편성

(단위: 건수)

기 업 계 열	1963- 65	1966- 69	1970- 72	합 계
토 요 타	4	11	-	15
닛 산	13	34	1	48
(프린스 합병)	-	(17)	-	(17)
토 요 우	3	1	-	4
미 쯔 비 시	-	3	-	3
후 지	1	1	-	2
이 스 즈	-	1	-	1
기 타	1	8	5	14
독 럽 계 열	1	16	1	18
합 계	23	75	7	105

주: 1) 합병, 제휴 및 신회사 설립건수

2) ()안은 낫산과 프린스 합병에 따른 낫산계열내의 수치

자료: 日本自動車部品工業會, 日本の自動車部品工業, 1973

清しょう一郎・大森弘喜・中島治彦, 自動車部品工業における生産構造の研究(中),
機械經濟研究所, 9, 1976, 東京, p.37

이와 같이 1차 하청기업이 기능부품 전문메이커로 강화되고 2차 하청기업 이하는 주로 노동집약적인 단품이나 자부품의 생산 혹은 가공 외주를 담당하게 되었다. 이 과정에서 전형적인 重層的 하청 분업구조가 형성되었다.

일반적으로 2차 하청기업은 종업원 100인 이하의 소기업이고 3차, 4차 하청은 10인 이하의 가내공업인데 이 구조는 현재도 불변이다³⁷⁾. 공업통계표에 따르면 자동차 부품사업 소수는 1955년에 약 2천 업체, 61년에 약 4천 업체, 67년에 9천 업체로 약 6년마다 2배 이상 증가하였지만 1961-67년에 급증한 것은 종업원 4-9인 기업(1,100에서 5,400업체)과 500인 이상 기업(39에서 92업체)이다. 한편 종업원 50-100인 기업은 1955-61년 기간중 3배로 증가(127에서 378업체)하였다³⁸⁾. 이상에서 3차, 4차 하청업체가 본격적으로 형성된 것은 1960년대로 추정된다.

완성차 메이커의 부품 외주전략 진환의 특징을 보면 종전 하청제 형성과정에서는 계열 하청기업이 타의 완성차 메이커와의 배타적 거래관계가 이루어졌으며 60년대에는 계열 하청기업의 거래선 확대가 장려되었으며, 외주부품 밖주방식이 완성차 메이커 자신이 양산

37) 子義郎, 自動車關聯中小企業實態調查結果(第2報), 愛知時報, No.135, 愛知縣, (1982) 참조

38) しょう一郎 外, 전개논문(1975.8), p.87

화의 이익추구를 위해 부품 납품선의 다각화를 장려한 결과 일본의 하청생산체제는 폐쇄적 피라밋형(독립봉형)에서 복수의 완성차 메이커가 계층구조를 공유하는 '알프스형'으로 번해갔다³⁹⁾.

상기 前者와 관련하여 무역 및 자본자유화에 대비하여 완성차 메이커는 외주부품의 생산비 절감이 긴급과제였기 때문에 계열 하청기업의 규모의 경제성 제고가 중요함을 인식하여 계열 하청기업의 거래선 확대와 자사와 경쟁관계에 있는 완성차 메이커와의 거래도 용인하게 되었다⁴⁰⁾. 그 결과 계열 하청기업의 규모의 경제성을 제고시켜 자사에 대한 부품의 납입가격 인하를 기대하였다.

後者와 관련하여 1950년대 후반부터 완성차 메이커와 부품메이커의 벤트 컨베아 시스템의 도입으로 상품의 납품주기가 단축되어 완성차 메이커의 부품제고는 수인분으로 감소하였다.

이러한 상황하에서 만약 어떤 계열 하청기업의 사고로 부품공급이 지장을 받게 된다면 완성차 메이커의 생산에 큰 영향을 주게 된다. 즉 외주부품 조달의 안정적 확보를 위해 부품메이커 납입선을 다각화할 필요가 있었다. 또한 동일 부품납입선 다각화는 부품메이커 간 경쟁을 유발하여 거래 하청·협력기업의 생산비 절감과 품질향상을 촉진시키는 효과도 아울러 발생한다.

동일 부품 납입선 다각화는 1960- 65년경 시작되어 1965- 73년경 일반화되었다⁴¹⁾. 그 배경에는 부품메이커의 기술수준이 향상되었기 때문이며, 이는 후술하는 바와 같이 하청·협력기업의 납품선 다각화가 이루어짐에 따라 완성차 메이커의 동일 부품 납입선 다각화가 용이해졌기에 가능한 것이었다⁴²⁾. 동일 부품의 납입선 다각화를 보면 1975년 토요타는 141개 부품중 88개 품목(62%)을, 닛산은 145개 부품중 117개 품목(82%)을 납입선 다각화하고 있다⁴³⁾.

이와 함께 완성차 메이커측도 산하 하청·협력기업에 대해 납품을 다각화하여 1사 의존도를 줄이도록 지도하였다. 토요타는 부품메이커에 대해 자사 의존도를 최대 60% 목표를 제시하였고 닛산의 협력회인 寶會도 1960년까지 닛산 의존도 100%를 63년에는 평균 70%로 하향 조정하였다⁴⁴⁾.

이 때문에 생산규모가 큰 부품메이커는 모기업 이외의 타의 완성차 메이커와의 거래확대가 가능해짐에 따라 생산비 절감을 이를 수 있었다. 즉 토요타, 닛산과 같은 생산규모가 큰 기업의 계열 하청기업은 거래선의 확대가 가능해졌고 반면 양산규모가 작은 대부분의 하청기업은 오히려 재편성의 대상이 되었던 것이다⁴⁵⁾.

이상에서 1960년대에 진전된 하청생산체의 발전과정을 검토하였는데 그 과정에서 하청

39) Toshihiro Nishiguchi, *Strategic Dualism*, Oxford University, 1989

40) K. Odaka, O. Keinosuke and A. Fumihiro, *The Automobile Industry in Japan - A Case Study of Ancillary Firm Development*, (Tokyo: Kinokuniya, 1988), p.270

41) 菊池英行, わが國における外注下請管理の展開, 佐藤芳雄 編著, 低成長期における 外注下請管理, (東京: 中央經濟社, 1980), p.50

42) 伊丹敬之・加護野忠男・小林孝雄・かしわ原清則・伊藤元重, 競争と革新 - 自動車産業の企業成長, (東京: 東洋經濟新報社, 1988)pp. 149- 150

43) 松井敏彌,自動車工業における外注管理政策・併注政策の進展と階層的企業構造(1),立命館經營學, 24卷 2號(1985. 7)pp.12- 17

44) 日本長期信用銀行, 전 계논문, pp.50- 51

45) 上 계논문

생산 구조는 垂直的·重層的 구조를 갖게 되었으며 이러한 하청 생산체제가 오늘날까지 계속되고 있다.

垂直的·重層的 하청생산 체제하에서 1차 하청기업의 재하청 이유는 완성차 메이커의 부품 외주방식이 유니트 발주로 바뀜에 따라 1차 하청기업의 부품 외주의 필요성이 높아졌기 때문이다. 즉 유니트 부품은 많은 단품으로 구성되어 있을 뿐만 아니라 다종다양한 공정을 필요로 하므로 1차 하청기업이 모두 떠맡게 되면 기업 내부조직의 복잡화와 비대화를 초래하기 때문에 수많은 단품은 2차 하청하여야 할 필요성이 높아졌고, 수많은 공정 중에서 규모의 불경제가 큰 공정이 다수 포함되어 있어 외주하는 것이 생산비 절감면에서 유리하며, 고도경제 성장에 따른 노동력 부족, 기업 규모별 임금격차가 존재하여 규모의 불경제가 나타나는 공정을 외주화하면 생산비 절감 효과가 크기 때문이다.

이상의 이유로 1차 하청기업에 의한 2차 하청기업의 계열화는 진전되었고 1차 하청기업은 2차 하청기업의 생산능력 증대, 생산비 절감, 품질향상 및 통합의 효율화를 스스로 추진해 나갈 필요가 있었다. 1차 하청기업은 자사의 중핵적 2차 하청기업을 선발하여 협력회⁴⁶⁾를 조직하고 자금지원, 기술대여, 자본조달 우대, 기술지도 및 집중발주 등을 통하여 협력체제를 강화하였다.

토요타의 1차 하청업체 가운데 경영실적이 가장 뛰어난 日本電裝의 경우 1959년에 電裝 협력회를 발족하여 1985년 현재 43사의 電裝협력회, 23사의 電裝기공회를 조직하여 자본 및 기술지원과 함께 2차 하청기업을 관리하고 있다⁴⁷⁾. 1994년 현재 토요타 1차 하청기업 가운데서 독자적인 협력회를 관리하고 있는 업체는 33개사에 이르고 있으며, 낫산계열의 1차 하청기업도 曙ブ레이크사, 厚木 자동차부품, 市光공업 등 30여개의 대기업을 중심으로 30~80여개업체 내외의 독자적인 협력회를 구성하고 있다⁴⁸⁾. 1970년대에는 3차 이하의 하청관계도 광범위하게 형성되면서 현재의 전형적인 중층적 분업관계가 확립된 것이다.

토요타 자동차의 1차 하청기업 14개 업체의 재하청 형태를 보면 전속 87개 업체 (17.6%), 협력공장 50.2% 그리고 浮動的 관계로 보이는 일반공장이 33.2%로 되어 있으므로⁴⁹⁾, 2차 하청기업의 대부분이 안정된 고정적 계열화 형태로 발전하고 있음을 알 수 있다.

1960년대에 걸쳐 하청기업의 전문메이커화, 유니트화, 생산비 절감 중시, 중층화(제충분화)가 이루어졌고 또 부품메이커가 상세한 설계를 행하는 이른바 '승인도 방식'이 부품메이커에 보급되었다⁵⁰⁾.

1973년 제 1차 석유파동을 계기로 일본경제의 감량경영 체제하에서 부품산업은 저조업 도하에서도 수익성을 창출하는 체재로 재편성되었다. 즉 생산비절감을 위해 생산성향상과

46) 清じょう一郎・大森弘喜・中島治彦,自動車部品工業における生産構造の研究(中), 機械經濟研究, 9(1976. 6), p.67

47) 日本電裝, 日本電裝 30年史,(1985), pp.301- 302

48) アイアールシ-, トヨタ自動車グループの實態, (1994.4)

アイアールシ-, 日産自動車グループの實態, (1994.4)

49) 押川一郎・中山伊知郎・有澤廣巳・磯部喜一編, 高度成長期における中小企業の構造變化(東京: 東洋經濟新報社, 1962), p.221

50) Takahiro Fujimoto, The Origin and Evolution of the Black Box Parts Practice in the Japanese Auto Industry, Presented at the 21st Fuji Conference, January, Discussion Paper 94-F-1, Faculty of Economics, Tokyo University, 1994

자동화가 촉진되었고, 부품수주 증대를 보장받지 못하는 상황하에서도 부품의 생산비 절감이 지상명령이었다⁵¹⁾. 이같은 계속적인 생산비 절감은 미국과 비교할 때 일본의 구매관리의 큰 특징이다.⁵²⁾

한편 토요타의 경우는 수량·납기관리의 효율화을 위해 ‘간판방식’을 부품메이커에 도입하였고, 일부 부품메이커와 온라인 체제 확립 및 완성차 메이커의 Just in Time 생산으로의同期化 요청이 70년대에 강화되었다⁵³⁾.

이와 같이 장기·안정적인 거래관계를 전제로 부품메이커에 대한 부단한 품질, 생산비, 납기의 동시병행적 개선요구를 하는 등의 확고한 하청제 생산체제가 확립된 것은 1970년대라고 할 수 있다.

(3) 하청생산제의 제2차 재편성

최근 일본 자동차산업은 1980년대 중반으로 어려움을 겪고 있다. 외적으로는 무역불균형의 시정압력을 받고 있고, 내적으로는 인구 고령화와 노동력 부족이라는 여건하에서 산업내부의 수익성 악화를 극복하기 위해 부품조달 전략을 수정하지 않을 수 없게 되었으며 이것이 하청제 생산의 구조재편을 촉구하고 있는데 이를 정리하면 <표-2>와 같다.

<표-2> 일본 자동차 부품산업의 제 2차 재편성 방향

재편성 이유	재편성 방향
무 역 마 촬: 생 산 의 현 지 화 미 국 제 부 품 조 달 압 力	계열외 업체로부터 부품조달 증가
수익성 악화: 부 품 · 자 재 전 략 수 정 국 内 生 산 거 점 의 재 배 치	계열외 업체로부터 부품조달 증가
노동력 부족: 3차하청 이하 영세기업 경영곤란	중 층 구 조 의 변 화

자료 : 울산대학교 지역공동연구센타, 자동차 부품산업 발전을 위한 한일 지방간 기술 협력사업 조사 결과 보고서, 1995. 5

일본은 제1차 하청생산제의 재편성으로 1970년대- 80년대 중반에 걸친 품질, 비용 경쟁 국면과 제품의 고부가가치화 경쟁(개발경쟁)국면에서 일본식 생산방식과 그 주요 요소의 하나로서의 하청 계열구조는 유효성을 충분히 발휘하였다.

51) 菊地英行, 전세논문, 1976

52) Michael A. Cusmano and Akira Takeshi, Suppliers Relations and Management: A Survey of Japanese, Japanese- Transplant, and U.S. Auto Plants, *Strategic Management Journal*, Vol. 12, 1991, pp.563- 588

53) 토요타에서 간판방식이 도입완료되는 것이 1962년이고 60년대 후반부터 부품메이커에도 적용되기 시작하였다. 제 1차 석유파동 이후 토요타 방식 전체의 부품메이커로의 이식이 활발히 이루어졌다. 佐藤義信, トヨタ・グループの戦略と實證分析, (東京:白桃書房, 1988) 참조

그러나 1980년대 중반 이후부터 円貨절상이라는 구조적 요인과 선진국시장의 동시불황이라는 경기순환적 요인에 의해 일본식 생산방식의 수정이 요구되고 있는데 그 재편 방향은 다음과 같다.

첫째, 円高의 극복을 위한 완성차 생산의 현지화 확대이다. <표-3>은 1991년 현재 일본 완성차 메이커의 지역별 해외생산 현황을 나타내고 있다. 지역별로는 아시아가 82개사, 북미 24개사, 유럽 12개사의 해외 생산거점을 갖고 있으며 일본기업이 100% 출자한 현지공장수도 16개사에 이르고 있는데 미국을 중심으로 한 북미지역이 압도적으로 많은 8개사를 차지하고 있다.

<표-3> 일본 완성차 메이커의 지역별 해외생산 현황(1991)

(단위: 사)

	토요타 닛산 마쓰다 미쓰비시 혼다 스즈키 이스즈 기타 합 계								
북 미	6(3)	1(1)	2(1)	1	10(3)	2	1	1	24(8)
유 럽	2(1)	3(1)	1	1	1	2	1	1	12(2)
아시아 ·	15	7	7	9	11	7	15	11	82
아프리카									
남 미	5(1)	2(1)	1	-	3	-	-	-	11(2)
대 양 주	4(1)	1(1)	-	2(1)	1(1)	-	-	-	8(4)
합 계	32(6)	14(4)	11(1)	13(1)	26(4)	11	17	14	137(16)

주: ()안은 일본기업 100% 출자

자료: 日產自動車, 自動車産業ハンドブック, 1992

일본 완성차 메이커의 현지생산은 생산규모, 현지화 정도 등에서 미국이 가장 앞서 있는데 <표-4>에서 미국에서의 현지생산 추이를 보면 1982년에 1,500대에 불과하던 것이 1991년에는 150만대를 초과하고 있다.

<표-4> 일본 완성차 메이커의 미국 생산추이

(단위: 대)

	토요타 합계	총합계
1982	-	1,500
1983	-	75,316
1984	-	239,082
1985	64,601	301,170
1986	205,795	617,419

1987	187,378	735,694
1988	148,505	890,290
1989	43,385	1,253,236
1990	15,416	1,485,714
1991	398,887	1,548,957

자료: FOURIN,自動車調査月報, 1992. 3

둘째, 부품생산의 현지화와 외제부품 조달의 확대가 이루어지고 있어 국내 조립부품의 생산을 줄이는 방향으로 나아가고 있다. 일본 자동차 부품 메이커의 해외진출 추이를 <표-5>를 통해서 보면 시기별로는 80년대 후반에 277건을 기록하여 이 시기에 부품메이커의 해외진출이 급증하였다. 이는 같은 시기에 일본 완성차 메이커의 해외생산이 확대되면서 완성차 메이커의 부품 현지조달의 필요성이 크게 증대되었기 때문인데 전출지역별로 북미가 271개사로 수위를 점하고 있다는 점에서 이와 같은 사실을 짐작할 수 있다.

조립부품의 생산축소와 관련하여 최근 토요타 자동차는 1993년도 들어 전년도에 비해 모델수 20%, 부품수 30%를 각각 감소시켰는데 제품 모델수를 줄이면 우선 공장- 유통현장에서 재고가 줄고 신모델 개발을 위한 설비투자비용이 크게 줄어들기 때문이다.

<표-5> 일본 자동차 부품 메이커의 해외진출 추이

(단위: 사)

	60년대	70년대	80년대	전반	80년대	후반	합	계
북 미	19	51	46		153		269	
유 럽	7	26	24		38		95	
한 국	1	16	7		25		49	
대 만	14	19	13		30		76	
태 국	11	20	9		23		63	
말레이시아	1	11	10		8		30	
합 계	53	143	109		277		582	

자료 : オート・ジャーナル, 日本の自動車部品工業, 1990

세째,円고의 영향으로 완성차 조립메이커의 수익성이 악화되어 이를 극복하기 위해 조립메이커간 제휴가 강화되는 가운데 부품의 共用化 및 공동개발을 추진하고 신형차 개발 기간을 늘리며 부품메이커간 경쟁력 격차가 발생하여 계열을 초월한 거래를 전전시키고 있다.

미쓰비시, 혼다 및 마쓰다는 기업별 특수성에 따라 이미 계열 외 거래를 해 오고 있으나 최근 낫산이 경영실적 악화로 전 부문에 걸친 비용절감 노력을 추진하고 있고 경쟁력

이 있는 자동차 부품업체로부터 부품조달을 시도하고 있다.

토요타는 노동력 부족 문제와 토요타시에 집중되어 있는 기존의 생산체제하에서의 생산성 제고에 대한 한계를 극복하기 위한 신 생산체제 구축을 목표로 큐슈(九州)지역에 새로운 생산거점을 구축하고 있고 이 지역 및 인근지역에 이미 진출해 있는 닛산, 마쓰다계로부터 자동차 부품을 조달하고 있으며 기존 생산거점에서의 심각한 노동력 부족으로 3차 이하 하청업체의 존립이 불안정하여 부품의 해외조달 비율을 높이고 있다.

부품의 공용화 및 공동개발과 관련하여 생산품목과 부품수를 대폭 줄이고 모델변경기간도 늘려 잡는 '脫多品種運動'이 일어나고 있다. 이는 단품종 소량생산방식에 시간개념을 더한 형태로서 變種變量方式이라고 한다. 이것은 그저 많은 종류의 상품을 시장에 내놓는 것보다 짧은 납품기간동안 어떻게 하면 가장 빨리 시장변화에 대응하는 제품을 내놓느냐가 중요하다는 인식에서 출발하고 있다. 예컨대 새기계를 만들 때 설계를 처음부터 새로 해서는 납기가 늦어진다. 그러나 어느 기계나 공통으로 사용할 수 있는 공용부품을 개발해 두면 이를 기본부품을 토대로 쉽게 새로운 변종기계를 만들어 내 시간싸움에서 승리할 수 있기 때문이다.

신형차 개발과 관련하여 토요타, 닛산의 경우 신형차 개발을 1년만 연장하면 연간 2000 억엔에 이르는 개발투자액의 1/4을 줄일 수 있기 때문에 신형차 개발기간을 늘리는 쪽으로 나가고 있다.

네째, 품목별 거래를 변화시키는 쪽으로 유도하고 있다. 일본의 완성차 메이커는 우선 범용부품 부문부터 계열을 떠나 경쟁력 있는 부품업체로 발주를 집중시키고 있으며, 외주 부품 조달도 범용부품에서부터 나타나고 있다. 기능부품에서 계열외 거래는 완성차업체와의 디자인 인 과정이 필요하므로 앞으로 모델개발 주기인 4~6년이 소요될 것이다.

유니트 부품의 공용화는 해외생산업체에서부터 진행되고 있으며 계열을 떠나 국제사업 역량을 가진 대형업체로 현지에서의 유니트 부품의 생산이 집중됨에 따라 일본 국내 부품업체에 미치는 영향이 크다.

다섯째, 계열구조내 위치를 변화시키고 있다. 토요타는 직계 보호의 시대에서 선별의 시대로 전환하여 매수·합병으로 대규모화를 추진하고 있고 유니트 부품을 납품하는 협력업체를 줄이는 방향으로 부품업체를 재편하고 있으며 환경 및 안전관련 기술의 중요성이 높아지면서 일렉트로닉스, 소재 관련 독립계열 부품업체의 위상이 높아질 가능성이 크다.

여섯째, 노동력 부족과 노동력의 고령화로 3차 이하 하청기업의 도태가 발생하기 시작하였고 그에 따른 부품업체간 경쟁격화와 경쟁력 격차에 따른 한계기업의 도태가 발생하기 시작하였으며 부품메이커의 대형화·소수화·국제화가 추진되는 가운데 기본 하청제 골격을 유지하면서 계열 외 거래증가 또는 계열구조의 와해 쪽으로 계열구조가 재편성되고 있다.

이상에서 보듯이 1990년대 일본의 자동차산업은 円高에 따른 수익성 악화와 노동력부족의 영향으로 부품의 共用化 추진과 더불어 기존의 하청생산 체제를 재정비하고 있다. 즉 부품메이커간 더욱 더 치열한 경쟁체제를 통해서 부품생산비를 완성차 메이커가 요구하는 수준으로 절감할 수 있는 부품기업만이 살아남을 수 있는 형태로 생산체제가 바뀌고 있다. 이를 위해 부품메이커의 소수화·대형화·전문화를 추진하는 가운데 3차 이하 영세 하청업체를 재정비하는 하청생산체의 제2차 재편성을 추진하고 있다.

V. 하청업체 지원 실태

1. 완성차 메이커의 지원

(1) 자본참여 및 임원파견

수직적 하청생산체제하에서 부품을 안정적으로 조달 받기 위해 협력회 구성 뿐만 아니라 자본참여와 임원파견을 통한 인적결합이 활발히 이루어지고 있다. 자본참여와 임원파견은 중층적 하청구조가 형성되던 1960~80년대 사이에 활발히 이루어진다⁵⁴⁾. 이 시기에 완성차 메이커들은 외주증대와 함께 부품메이커에 대한 주식취득이나 공동출자에 의한 자본참여, 즉 계열화를 급속히 진전시킨다. 토요타의 경우 1970년대부터 자본참여를 본격화시켜 1985년 현재 協豐會 회원 134개 업체 가운데 10개사는 그룹회사이고 36개사에 자본참여하고 있다⁵⁵⁾.

또한 1992년 현재 주식시장에 상장 또는 접두에 등록하고 있는 자동차 부품업체는 83사에 달하는데 이 가운데 완성차 메이커로부터 30% 이상 자본참여를 받고 있는 업체가 56.6%인 47개사이고 5% 이상은 94%인 78개사로 나타났다. 계열별로는 닛산 23개사, 토요타 12개사, 이스즈 6개사, 혼다(本田) 2개사, 히노(日野) 1개사로 나타났다. 이원파견도 83개사 가운데 59개사가 완성차 메이커로부터 임원이 파견되고 있으며 사장파견업체도 26개사에 달하고 있다. 그 결과 1차 하청업체의 대부분은 완성차 메이커의 안정된 부품조달을 위해 조직한 협력회나 자본참여 및 임원파견 등으로 인해 직간접적으로 매우 밀접한 관계에 있음을 알 수 있다.

1차 하청기업도 협력회 회원기업을 중심으로 자본참여나 임원파견 이외에 자금원조, 기계대여, 지불조건 우대, 기술지도, 집중발주 등 각종 지원정책을 통해 자사와 결합관계를 강화하고 있다. 商工中金의 조사에 따르면 2,3차 하청업체도 23%의 기업이 보기업(1차 하청기업)으로부터 자본참가가 이루어지고 있으며, 또 37%의 기업에 임원 및 관리직의 파견이 되고 있는 것으로 나타났다⁵⁶⁾. 일본 자동차 산업의 경우 이처럼 성장초기부터 협력회 조직과 자본참여와 임원파견을 통해 강한 결합관계를 유지하면서 분업관계를 발전시켜 왔다.

(2) 기술·경영지도

重層的 분업구조하에서 완성차 메이커는 협력회 조직과 자본참여, 임원파견 외에도 하청업체의 기술을 향상시키기 위해 외국업체와 기술제휴 알선, 경영지도, 지술지도, 부품의 공동개발 등을 활발히 전개하면서 분업관계를 더욱 더 강화시켜 간다. 즉 중층적 분업체제하에서는 완성차 메이커가 1차 하청업체에 대해 외국업체와 기술제휴 및 수출정보, 기

54) 완성차 메이커의 하청기업에 대한 지원은 1950년대 중반부터 이루어졌다고 할 수 있다. 1955년 6월 중 소기업청의 하청공장 실태조사에 의하면 자동차 관련 하청기업은 자금, 원재료, 기술, 기구·기구 및 인사교류 등에 있어 조립메이커로부터 지원을 받고 있는 것으로 나타나고 있다. 中小企業廳 振興部 廣報課, 下請工場實態調査, (1955), p.4

55) 이 시기에 부품메이커 외에 판매회사에도 자본참여가 활발히 진행되었는데 1960년 16개사에 불과하던 자본참여업체가 70년 26개사, 80년 64개사, 85년 161개사로 늘어났다. 鹽地洋, 系列部品メカの生産・資本關係, 坂本和一·下谷政弘 編, 現代日本企業グルーブ, (東京:東洋經濟新報社, 1987), p.54

56) 東洋經濟新報社, 企業系列總覽, 1992, pp.26-27

술·경영지도, 용자보증 등을 제공하면 1차업체는 다시 2차업체에 대해, 2차는 다시 3차에 대해 기술·경영지도 등 서비스를 제공하면서 계층간 분업관계를 면밀히 유지해 나간다.

일본의 완성차 메이커의 부품업체에 대한 기술·경영지도는 하청제 형성과 동시에 이루어졌다. 토요타의 경우를 보면 1952-53년 실시된 '개열진단'을 계기로 전문 부품공업을 확립하기 위해 부품업체의 경영 및 기술혁신에 적극적으로 개입하기 시작한다. 즉 개열진단 후 부품업체의 기술수준 향상의 필요성을 느낀 토요타는 자사 전공정에 품질관리를 도입함과 동시에 계열 하청기업에도 품질관리를 요청하고 외주부품에 대해 검사를 실시하게 된다.

또한 협력화를 확성화하고 부품업체의 공정에도 개입하고 기술지도를 시작하였다. 1958년 駐日 美軍의 特需에 따른 美軍측으로부터의 부품업체에 대한 품질정비 요구와 1960년 대 코로나 승용차의 결함을 계기로 61년부터 자사에 종합적 품질관리(TQC)를 도입하고 66년부터 부품업체에 대해서도 종합적 품질관리제도의 노하우를 주요 부품업체에 지도하기 시작한다. 동시에 'VA·VE 제안보수제도'를 마련하여 부품업체의 개선제안에 의한 비용절감분의 반액을 환원하는 정책을 실시하였다. 그 결과 부품업체의 원가절감에 상당한 효과가 나타나면서 1차 하청기업을 중심으로 TQC가 정착되어 갔다⁵⁷⁾.

일본 완성차 메이커는 부품업체에 대해 단순한 기술지도 차원에 머무는 것이 아니라 생산 및 경영방식과 경영실적에까지 관여한다. 토요타를 시작으로 완성차 메이커들은 부품업체와 생산의 同期化를 달성하기 위해 생산방식, 즉 간판방식을 부품업체에 이전시키기 시작하였는데 1960년대 초에 일부 부품업체에 도입되기 시작했던 간판방식이 1970년대에는 모든 부품업체로 확산되었다. 또한 부품업체에 직원을 파견하거나 서류관리를 통해 부품업체의 경리상태를 관리하여 원가계산에까지 관여하고 있다⁵⁸⁾.

이밖에 완성차 메이커는 1960년대 중반 이후에 1차 하청에 대한 외주가 확대되기 시작하자 2,3차 하청업체 관리 노하우를 1차 하청업체에 교육하기도 하였다. 이것은 1차 하청업체의 경영체질이 개선되면 될수록 이를 통해 2차 이하의 하청업체를 간접적으로 관리할 수 있었기 때문이다⁵⁹⁾.

자동차 산업의 성장기였던 1970년대의 실태조사를 보면 이러한 일본 완성차 메이커의 전략이 잘 나타나 있다. <표-6>을 보면 1차 하청업체에 대한 조립메이커의 지원이 기술·경영지도 50%, 공동개량 및 개발이 38%, 자본참여 및 관리자 파견이 8%인 것으로 나타났다. 그리고 2차 하청업체에 대한 1차 하청업체의 지원은 기술·경영지도 53%, 기계설비 대여 15%, 공동개량 및 개발이 23%인 것으로 나타나고 있다. 3차 하청업체에 대한 2차 하청업체의 지원도 기술지도와 기계설비 대여가 각각 40%, 공동개량 및 개발이 15%로 되어 있다. 2차, 3차 하청으로 내려갈수록 자본참여 및 관리자 파견이나 경영지도가 줄어들고 있는 것으로 나타났지만 전반적으로 보아 밀접한 자본 및 인적결합관계가 형성되어 있음을 알 수 있다.

57) 植田浩史, 自動車産業の企業階層構造, 季刊經濟研究 12卷 3號, 13卷 1號, 14卷 2號, 大阪市立大學, (1989-1991)

58) 특히 경리관리는 석유파동 이후 1970년대 중반부터 비용절감 압력에 시달리면서 일반화되었다. 愛知勞動問題研究所, 變貌する世界企業 トヨタ, (1994), pp.53-55

59) 和田一夫, 전계론문, p.20

<표-6> 일본 완성차 업체의 부품업체 지원 현황(N=140)

(단위:%, 사)

하 청	자금지원	기 지 도	경 영 도	기계설비 대 여	공동개발 개 발	자본 참여 관리자파견	기 타	비 고 (업체수)
1차	-	33	17	-	38	8	8	8
2차	중 하	3 5	34 36	19 9	15 23	23 15	8 2	1- 105
3 차	-	40	5	40	15	-	-	
계	2	36	14	22	21	5	1	

자료: 愛知縣經濟研究所, 自動車關聯中小工業實態調查結果, 1978, p.118

한편 완성차 메이커는 자신들의 기술 및 경영지도로 충족시킬 수 없는 것은 해외업체와 기술제휴를 적극 알선해 주었다. <표-7>에서 자동차 산업 성장기의 자동차 부품산업의 기술도입은 특히 승용차의 수요가 급증하고 양산체제가 확립되던 60년대 중반부터 70년대 초반에 걸쳐 대대적으로 이루어졌음을 알 수 있다.

<표-7> 일본 자동차산업 성장기 부품산업의 기술도입 현황

(단위: 건수)

	1961- 63	1964- 66	1967- 69	1970 - 72	1973 - 74	합 계
미 국	17	19	66	116	56	274
서 독	5	3	21	24	19	72
영 국	6	9	18	21	10	64
프 랑스	1	1	4	14	3	23
기 타	1	1	10	24	19	55
합 계	30	33	119	199	107	488

자료: 自動車年鑑, 각년

당시 일본의 대부분의 조립메이커는 국내시장에서 경쟁력이 강화되면서 고급기술을 신속히 해결하기 위해서는 부품업체의 기술수준 향상을 자신의 기술혁신 과정보다는 외국업체로부터의 기술도입으로 달성하는 것이 보다 경제적이라고 보았다⁶⁰⁾. 이 과정에서 대규

60) 清しょう一郎, 自動車産業における重層的生産構造の形成と發展, 神奈川縣史 各論 2, 1983, p.426- 430

모. 부품업체들은 자신의 독자적 기술을 창출할 수 있는 능력을 갖추게 되지만 많은 중소 부품업체들은 도입기술을 소화하지 못하고 2차, 3차 하청업체로 전락하면서 급격한 재편 과정도 동시에 진행되었다⁶¹⁾.

2. 정부의 지원

일본 정부의 대표적인 자동차 부품산업 지원책은 1956년 6월에 제정된 限時的 성격의 '기계공업진흥임시조치법'이다. 이법은 1971년까지 세번 개정되었지만 세번째 개정에서는 자동차부품은 제외되었는데 이는 자동차부품이 더 이상 유치산업의 범주에 들지 않는 것을 나타내는 것으로 그런 의미에서 1971년은 자동차 부품산업에 있어서는 기념할만한 해였다고 할 수 있다⁶²⁾.

상기 임시조치법의 내용을 보면 일반 공작기계 및 특정 부품제조에 대한 협조, 융자, 알선사업으로 되어 있으며 그외에도 산업구조가 과당경쟁을 유발하고 있다던가, 특정 기업이 취약하다고 인정될 때에는 흡수·합병과 같은 것을 권고하기도 하였다. 융자지원은 대체로 일본개발은행과 중소기업금융공고의 자금이 활용되었으며 그 명목이자율은 당시 금융시장 이자율보다 훨씬 낮았다⁶³⁾.

<표-8>기계공업진흥임시조치법에 의한 융자추천 상황

(단위: 백만円)

년도	일본개발은행		중소기업금융공고		합계	
	융자추천액	기업수	융자추천액	기업수	융자추천액	기업수
1차(56- 60)	1,819	66	-	-	1,819	66
2차(61- 65)	11,503	163	2,326	92	13,829	255
3차(66- 70)	17,320	139	1,821	69	19,141	208
총계	30,642	368	4,147	161	34,789	529

자료: 日本工業新聞社, 日本工業年鑑, 1983, 東京, p.628

<표-8>은 '기계공업진흥임시조치법'에 적용된 자동차부품 관련업체에 대한 15년간의 융자추천 현황을 나타내는데 일본개발은행과 중소기업금융공고를 통하여 529개 업체에 약 348억원이 저리융자되었다. 업체당 평균 융자액은 1956- 60년 27.6백만円, 1961- 65년 54.2백만円, 1966- 70년 92.0백만円으로 증가하였고 더욱이 일본개발은행의 특정 기계공업 전체 융자액중 상기 자동차 부품관련 업체 융자는 1961- 65년 32.1%에서 1966- 74년 54.2%

61) 상계논문

62) 尾高煌之助, 自動車部品工業の發展と停滞, 經濟研究, 34卷, 4號(1983), p.346

63) 상계논문, p.346

로 비중이 크게 증가되었다.

하청제 확립기에 자동차 부품산업의 설비투자에 대한 정부계 금융기관의 특별 융자비율은 <표-9>에서 보듯이 적게는 14.1%, 많게는 46.2%를 차지하고 있어 정부계 금융기관이 부품산업의 설비증대에 큰 기여를 하였음을 알 수 있다.

<표-9> 자동차 부품산업의 설비투자에 대한 특별융자 비율

(단위:%)

년도	특별융자		년도	특별융자	
	설비투자	설비투자		설비투자	설비투자
1957	31.5	1962	23.9		
1958	46.2	1963	33.9		
1959	32.8	1964	33.1		
1960	18.2	1965	33.9		
1961	18.7	1967	14.1		

주: 특별융자는 日本開發銀行과 中小企業金融公庫의 융자임

자료: 通產省, 日本の自動車産業, 通商産業研究社, 1968, 東京, p.295

정부계 금융기관으로부터 융자를 받은 愛三工業의 경우 1961- 70년에 걸쳐 연평균 융자액은 9천만엔이었으며, 이 융자액의 유형고정자산의 전년대비 증가액에 대한 비율은 1961-65년에는 평균 26.6%, 또 66-70년에는 연평균 20.8%였다⁶⁴⁾. 따라서 '기계공업진흥임시조치법'에 의한 자동차 부품산업에 대한 융자액은 적은 것이 아니었음을 알 수 있다.

'기계공업진흥임시조치법'이 자동차산업에 미친 영향은 개별기업의 입장에서는 이 법이 구체적인 자금공급원이라기보다는 오히려 이 산업의 육성에 정부당국이 큰 기대를 갖고 있다는 표시이며 그에 따라 자동차 부품산업이 단결하여 노력하고 있다는 사실의 확증이었다. 이 점이 개별 기업의 起債능력에 간접적인 영향을 주었을 가능성이 크다.⁶⁵⁾

미쓰비시(三菱)경제연구소의 일본 자동차 부품산업의 기업경영분석(1963년 하반기-1970년 하반기)⁶⁶⁾을 보면, 하청제 생산 정착기의 자동차 부품산업의 유동성과 수익성은 기준치와 제조업 평균을 상회하는 것으로 나타났다. 이는 부품산업에 대한 지원책으로 완성차 메이커와 계열 하청기업의 장기·지속적 거래관계에 의한 안정성 유지, 계열 하청기업의 중층화 및 발주와 납품의 다원화를 통한 비용절감 노력과 함께 계열 하청기업에 대한 자금, 기술 및 경영지도 등 물적지원과 인적지원 등과 정부의 '기계공업진흥임시조치법'에 의한 정부계 금융기관의 자동차 부품산업에 대한 저리 융자는 산업자금의 유동성을 높여 부품산업의 설비 근대화를 촉진시키는 직접적인 효과를 가져왔으며, 정부계 금융기

64) 愛三工業(株), 愛三工業 35年史(1973), p. 60, 378

65) 尾高煌之助(1983), 전 계 논문, p.342

66) 三菱經濟研究所, 企業の經營分析, 각년

관이 산업의 성장을 보증하여 우선적으로 응자를 제공하면 민간 금융기관도 이에 부응하여 우선적으로 응자를 제공하는 이를바 유수효과(pump-priming effect)가 발생하여 이 산업에 대한 자금 할당을 증가시켰다.

이와 함께 자동차 부품산업은 매출액 순이익률과 총자본 순이익률이 제조업을 상회하여 수익성 효과를 나타내었는 바 이는 정부계 금융기관의 저리율자가 산업의 자본의 한계효율을 높여 산업화를 촉진시켰기 때문이다.

즉 정부계 금융기관에 유도된 중점적 자원배분의 금융구조는 산업자금의 유동성을 높였고 저리율자는 산업의 수익성을 개선한 결과 투자촉진적으로 작용하였으며 이같은 설비투자 촉진효과와 함께 하청제 생산체제의 정비는 규모의 경제 실현으로 비용절감 효과를 가져왔다고 할 수 있다.

VI. 하청제 생산의 성과

완성차 메이커와 정부의 지원에 의해 하청업체의 업체당 설비투자는 1960년 8천만엔에서 1970년 14.4억엔으로 급증하였다⁶⁷⁾. 활발한 설비투자는 설비의 양적·질적 개선을 초래할 뿐만 아니라 생산비 절감 및 품질향상을 초래하게 된다. 또한 부품생산비의 절감은 완성차의 생산원가의 절감을 가져다 주며 이는 다시 완성차의 경쟁력 향상에 기여한다.

<표-10>에서 완성차 메이커의 완성차 생산에 있어 비용절감 기여도를 보면 원재료비 14.9%, 부품구입비 41.5%, 외주가공비 11.4%로 각각 나타나고 있으므로 부품구입비와 외주가공비의 절감이 조립메이커의 생산원가 절감에 52.9% 기여하고 있다.

이와 같은 결과는 완성차 메이커의 완성차의 가격경쟁력 제고에 큰 기여를 하였다고 평가할 수 있다. 일본은행이 1969년 12월에 1차 하청기업 90개 업체를 대상으로 조사한 부품업체의 국제경쟁력을 보면 전체 업체중 86개 업체가 경쟁력을 갖추었다고 답하고 있으며, 품질과 가격의 업종별 분류에서 완성부품을 제외한 모든 부품에서 조사대상 기업의 100%, 완성부품에서도 89%의 기업이 국제경쟁력이 있다고 답하고 있다.

또한 기술개발면에서도 국제경쟁력이 있다고 답한 기업이 50개 업체(56%)에 이르고 있다⁶⁸⁾.

<표-10> 완성차 생산의 원가절감 기여도

(단위:%)

항 목	1961-70	1971-77	전기간(1961-77)
원재료구입	12.0	19.9	14.9
부 품 구입	39.5	45.2	41.5
외주가공비	17.2	2.0	11.4
노 무 비	25.2	22.8	24.3

67) 通產省 企業局, 主要産業の設備投資計劃, 각년

68) 日本開發銀行, 調査月報, 8卷 11號(1970.2), pp.62-63

감가상각비	3.7	4.5	4.0
기타 경비	2.3	5.6	3.9
합 계	100.0	100.0	100.0

자료:影山信一, 現代自動車産業論, 多賀出版, 1980, 東京, p.63

이상의 사실로 보아 일본 자동차부품 산업은 무역자유화와 자본자유화를 계기로 비약적으로 발전하여 1960년대 말에는 이미 가격과 품질면에서 歐美 선진국 수준에 도달하였다. 그리고 이를 가능하게 한 것이 1950년대 중반부터 70년대 석유파동 이전까지 활발히 추진된 부품산업의 적극적인 설비투자와 기술도입이었으며, 또 이를 가능하게 한 것이 완성차 메이커의 하청기업에 대한 자금지원 및 기술·경영지도와 정부의 '기계공업진흥임시조치법'에 의한 부품산업지원이었다고 할 수 있다.

이는 또한 하청생산체 형성과정에서 조립기업의 계열 하청기업의 소수화, 장기·계속적 거래관계 유지, 그리고 중중화 및 부품의 복수발주·복수납품 등과 같은 하청제 생산의 재편성 과정에서 진전된 하청기업의 집약화·대규모화에 의해 촉진되었다.

VII. 요약 및 결론

본논문에서는 일본의 자동차 부품산업의 발전을 하청제 생산의 정착·발전을 중심으로 살펴 보았으며 본 논문에서 분석한 내용을 요약·정리하면 다음과 같다.

일본 자동차산업에 하청제 생산이 형성된 경위는 1950년대 중반부터 완성차 생산의 급격한 증대로 조립메이커의 외주 부품수요가 급증하여 부품기업의 이에 대한 대응이 요구되었기 때문이다. 이에 대한 부품기업의 대응은 부품기업 스스로 생산능력 확대, 부품가격 인하, 품질향상 및 부품통합의 효율화의 성격을 띤 것이었다.

그러나 부품기업 스스로 이에 대응하기에는 불충분하였기 때문에 완성차 메이커가 직접 이를 촉진해야 할 필요성에 당면하게 되어 거래 하청기업의 소수화·조직화 및 장기·계속적 거래를 특징으로 하는 하청생산체제가 형성되었다.

이 과정에서 완성차 메이커의 부품외주 전략의 특징은 구미제국과는 달리 산하 계열 하청생산체와 전속 거래관계를 형성하였고 주요 부품메이커에 자금지원, 기술·경영지도, 자본참가, 임원파견, 설비불하 및 장기발주 보증 등으로 나타났다. 그 주된 목적은 부품통합의 효율화와 거래 부품메이커의 중점적 육성에 있었으며 그 결과 획득한 합리화 효과를 충분히 향유하기 위해서이며 자본참가와 임원파견은 그 효과를 더욱 강화하는 수단으로 채택되었다.

자동차의 대중화로 완성차 생산의 양산화에 따른 국내외 경쟁의 심화와 생산규모의 급속한 확대 및 무역·자본자유화는 외주부품의 생산비 인하, 품질향상, 효율적인 외주 부품의 통합화 및 하청제 생산의 경쟁원리의 도입을 촉구하게 되어 1960년대에 하청제 생산의 재편성이 촉구되었다.

하청생산체의 재편성 방향은 기업의 생산규모 확대, 동일 부품의 복수 하청기업으로부

터 납입, 동일부품의 복수 완성차 메이커에 납품 및 유니트 발주로 나타났다. 동일부품의 납입선 다각화와 동일부품의 납품선 나각화는 계열 부품기업간의 치열한 경쟁을 유발하였고, 이는 부품생산비의 절감과 부품의 품질향상을 촉진하는 유인으로 작용하였다. 기업의 생산규모, 확대와 유니트 발주 과정에서 하청업체의 재편성과 하청제 생산의 **重層化**가 이루어지게 되었다.

하청제 생산의 **重層化**는 완성차 메이커의 외주부품의 유니트 발주에 따라 1차 하청기업도 기업 내부조직의 복잡화·비대화에 의한 효율성의 저하를 방지하고 동시에 생산비 절감을 목적으로 추진되었으며 하청제 생산의 중층화에 있어서 상위층의 부품기업도 하위층의 부품기업의 생산능력 확대, 생산비 절감, 품질향상 및 부품통합의 효율화를 기하는 것이 중요함을 인식하여 前者에 의한 後者의 하청생산체가 진전되었고 전자는 후자에 대해 기술·경영지도, 자금지원 및 임원파견 등의 지원을 함으로써 각층 간 긴밀한 결합관계를 유지하게 되었다.

완성차 메이커의 완성차생산의 급격한 증대는 완성차 메이커의 외주부품 수요를 급속히 증대시켜 계열 하청기업의 설비투자 및 기술도입을 독려하게 된다. 이 과정에서 조립메이커의 각종 지원에 가세하여 정부의 '기계공업진흥임시조치법'(1956- 71년)의 발효로 부품산업에 대한 대대적인 지원이 이루어짐에 따라 정부계 금융기관으로부터 저리융자가 제공되었고 이는 유동성 효과와 수익성 효과를 초래하여 부품산업의 설비투자 증대에 지대한 역할을 하였다. 또한 완성차 메이커는 자동차산업 성장기에 스스로의 기술혁신보다는 외국기술도입에 의존하는 것이 보다 경제적인 경우에는 부품업체에 외국기술의 도입을 적극 알선해 주었다.

활발한 설비투자, 기술도입으로 부품메이커 보유설비의 양적·질적 개선이 이루어져 생산비 인하와 품질향상으로 부품메이커의 경쟁력이 크게 제고되었고 이는 완성차 및 부품의 생산과 수출 증대로 나타났다. 계열 하청기업의 활발한 설비투자, 기술도입은 하청제 생산의 재편성과정인 유니트 발주에 따른 하청제 생산의 **重層化**에서 부품기업의 집약화·대규모화, 동일부품 납입선 다각화 및 동일부품 납품선 다각화 같은 부품메이커간의 치열한 경쟁체제 도입과 함께 정부의 지원에 의해 촉진되었다.

그러나 일본의 자동차 부품산업은 90년대에 들어서면서 円貨절상으로 인한 수익성 악화, 완성차의 무역마찰, 인구의 노령화 현상으로 인한 노동력 부족이라는 구조적 요인과 내수정체 및 선진권 시장의 동시불황이라는 경기순환적 요인에 기인한 완성차 생산과 수출의 부진으로 부품산업의 소수화·대형화·전문화 쪽으로 구조개편이 추진되는 가운데 비용절감을 위해 하청제 생산의 제 2차 재편성기를 맞이하고 있다.

일본은 자동차 산업 발전과정에서 완성차의 先內需·後輸出에 중점을 두고 완성차 조립부문과 부품부문의 거의 동시적인 발전을 추구하여 두 부문이 동시에 수출산업으로 발전하는 균형성장 전략을 취하였지만 한국은 자동차산업 발전과정에서 先輸出·後內需 전략을 추구하여 그 결과 완성차 조립부문은 수출산업으로 발전하였으나 부품부문은 아직 내수중심산업에 머무르는 두 부문의 불균형발전이 이루어졌다고 할 수 있다.

한국의 부품산업은 현시점에서 일본의 자동차 부품산업에 비해 규모의 영세성, 기술수준 열세, 부품의 유니트 발주, 하청제 생산의 **重層化** 및 동일 부품 납입선 다각화 및 동일 부품 납품선 다각화에 의한 경쟁체제 유지 등의 미흡으로 하청제 생산의 효율적인 분업체제 구축이 늦어지고 있으며 완성차 조립부문과 부품부문의 공조체제 유지 및 공생추구진

략 등 유기적 관계 부족이 문제점으로 지적되는바 한국 자동차 부품산업의 발전을 위해서는 이에 대한 대책 마련이 시급하다고 하겠다.

참 고 문 헌

- (1) 김주훈·조관행, 개방화와 하도급체제의 개편, 서울: 한국개발연구원(1991.6)
- (2) 노회목·박원장·윤익수·박병문, 유럽 자동차산업의 구조분석, 서울: 산업연구원(1986.6)
- (3) 울산대학교 지역공동연구센타, 자동차 부품산업 발전을 위한 한·일 지방간 기술협력사업 조사 결과보고서, 1995.5
- (4) 한국산업은행, 주요산업의 당면정책과제, 1983
- (5) アイ・アル・シー, トヨタ自動車グループの實態(1994.4)
- (6) _____, 自動車グループの實態(1994.4)
- (7) 愛三工業(株), 愛三工業 35年史(1973)
- (8) 愛知労動問題研究所, 變貌する世界企業トヨタ(1994)
- (9) 清沼万里, 自動車産業における部品取引の構造, 季刊現代經濟, 夏號(1984a)
- (10) _____, 日本における部品取引構造- 自動車産業の事例-, 經濟論總 133卷 3號(1984b)
- (11) _____, 自動車産業にみる日本の中間組織の強み, 日本經濟研究センター會報 477號(1984c)
- (12) 池田正孝, 自動車部品工業の下請システムの國際比較, 商工金融 第7號, 東京: (財)商工總合研究所(1987. 10)
- (13) 伊丹敬之·加護野忠南·小林孝雄·かしわ原清則·伊藤元重, 競争革新- 自動車産業の企業成長, 東京: 東洋經濟新報社(1988)
- (14) 今井賢一·伊丹敬之·小池和南, 内部組織の經濟學, 東京: 東洋經濟新報社(1982)
- (15) 植田浩史, 自動車産業企業階層構造, 季刊經濟研究 12卷 3號, 13卷 1號, 14卷 2號, 大阪市立大學(1989- 1991)
- (16) 大島卓, 日本の自動車部品工業, 日本經濟新聞社(1987)
- (17) 押川一郎·中山伊知郎·有澤廣巳·磯部喜一 編, 高度成長期における中小企業の構造變化, 東京: 東洋經濟新報社(1962)
- (18) 尾高煌之助, 下請制機械工業論序説, 經濟研究, 29卷 3號(1978. 7)
- (19) _____, 戰間期における下請制機械工業發達の諸要因, 中村隆英 編, 戰間期の日本經濟分析, 東京: 山川出版社(1981)
- (20) _____, 自動車部品工業の發達と停滞, 經濟研究 34號(1983)
- (21) オート・ジャナー, 日本の自動車部品工業(1992)
- (22) 影山信一, 現代自動車産業論, 東京: 多賀出版(1980)
- (23) 金子義郎, 自動車關聯中小企業實態調査結果(第2報), 愛知時報 No.135(1982)
- (24) 菊池英行, わが國における外注下請管理の展開, 佐藤芳雄 編著, 低成長期における外注下請管理, 東京: 中央經濟社(1980)

- (25) 協豐會, 協豐會 25年の歩み(1967)
- (26) 小宮隆太郎・奥野正寛・鈴村與太郎, 日本の産業政策, 東京大學出版會(1984)
- (27) 小宮山琢二, 日本中小企業研究, 中央公論社(1941)
- (28) 佐藤義信, トヨタグループの戦略と實證分析, 東京:白桃書房(1988)
- (29) 鹽地洋, 系列部品メーカーの生産・資本關係, 坂本和一・下谷政弘 編, 現代日本企業グループ, 東京:東洋經濟新報社(1987)
- (30) 商工組合中央金庫 調査部, 下請中小企業の新局面- その自立化志向と下請編成, 東京:商工組合中央金庫(1983)
- (31) 鈴木滿, 美國における製造委託・部品購入の實態と法規制, 公正去來 429號(1986.7)
- (32) 清しょう一郎・大森弘喜・中島治彦, 自動車部品工業における生産構造の研究(上), 機械經濟研究 8號(1975.8)
- (33) _____, 自動車部品工業における生産構造の研究(中), 機械經濟研究 9號(1976.6)
- (34) 清しょう一郎, 自動車産業重層的生産構造形成發展, 神奈川縣史 各論 2(1983)
- (35) ダイヤモンド社, ダイヤモンド産業全書- 自動車, 東京:ダイヤモンド社(1959)
- (36) 通産省 企業局, 主要産業設備投資計劃, 各年
- (37) 通産省, 日本自動車産業, 東京:通商産業研究社(1968)
- (38) 東洋經濟新報社, 企業系列總覽, 東京:東洋經濟新報社(1992)
- (39) 中村 精, 中小企業と大企業, 東洋經濟新報社(1983)
- (40) 中村秀一郎, 挑戰する中小企業, 岩波書店(1985)
- (41) 西口敏夫, 産業國家の復權を占うビック3は自動車市場を奪還できるか, *Economics Today*, No.9, 春號(1988)
- (42) 日產自動車(株), 自動車産業ハンドブック(1992)
- (43) 日本開發銀行, 調査月報 8卷 11號(1970.2)
- (44) 日本工業新聞社, 日本工業年鑑(1983)
- (45) 日本中小企業廳 振興部 廣報課, 下請工場實態調査(1955)
- (46) 日本中小企業廳, 中小企業白書, 東京: 中小企業廳(1978)
- (47) 日本長期信用銀行, 自動車工業の現状と問題點, 調査月報 76號(1963)
- (48) 日本電裝, 日本電裝30年史(1985)
- (49) 藤田敬三, 下請制工業, 有斐閣, 1943
- (50) 藤本隆宏外, 日本自動車のサプライヤ・システムの全體像とその多面性, Discussion Paper Series 93-J-5, Tokyo University(1993)
- (51) 星野芳郎・向坂正男, 機械工業の史的展開, 有澤廣巳 編, 現代日本産業講座(V), 東京:岩波書店(1960)
- (52) 三菱經濟研究所, 企業の經營分析, 各年
- (53) 港徹雄, 日本型編成機構-企業間組織生産性視點, 青山國際政經論集, 2號(1984.11)
- (54) _____, 下請中小企業の新局面とその理論展開, 商工金融 35卷 1號(1985)
- (55) 松井敏彌, 自動車工業における外注管理政策・併注政策の進展と階層的企業構造(1), 立命館 經營學 24卷 2號(1985.7)
- (56) 村田稔, 自動車産業における下請系列企業とその動向, フューチャン研究 13卷 1・2月

號(1962)

- (57) 和田一夫, 準垂直統合組織の形成, アカデミア, 南山大學 經營學部(1984.6)
- (58) Odaka K, O. Keinosuke and A. Fumihiko, *The Automobile Industry in Japan-A Case Study of Ancillary Firm Development*, Tokyo: Kinokuniya(1988)
- (59) Cusmano Michael A and Akira Takeshi, Suppliers Relations and Management: A Survey of Japanese, Japanese -Transplant, and U.S. Auto Plants, *Strategic Management Journal*, Vol. 12(1991)
- (60) Stigler, G.J., *The Theory of Price*, New York: MacMillan Co.(1963)
- (61) Fujimoto Takahiro, The Origin and Evolution of the Black Box Parts Practice in the Japanese Auto Industry, Presented at the 21st Fuji Conference, January, Discussion Paer 94-F-1, Faculty of Economics, Tokyo University(1994)
- (62) Nishiguchi Toshihiro, *Strategic Dualism*, Oxford University(1989)