

高度成長期 日本の自動車産業政策과 企業成長

張炳翼
經濟學科

<要約>

本 研究에서는 2차대전 후 日本의 自動車 産業과 企業成長에 自動車 産業政策이 얼마만큼 影響을 미쳤는가에 대해서 分析하였다. 그 결과 日本의 自動車 産業政策은 政府에 의한 직접적인 市場介入政策이라기보다는 民間企業의 競爭意慾을 創出하는 政策이었다고 평가할 수 있다.

Firm Expansion and Auto Industry Policy of Japan during the Rapid Growth Period

Chang, Byung-Ik
Dept. of Economics

<Abstract>

This paper is to analyze the industrial policy of Japan after World War II, which affect the auto industry and firm expansion. Especially from this analysis, we find that auto industry policy of Japan is considered to be a policy which encourage the competitiveness of private firm rather than market intervention policy.

I. 서 론

2차 대전후 큰 발전을 이룩한 일본의 자동차산업은 그 발전과정에서 산업육성을 위한 많은 정책이 채택되었다. 이같은 정책은 일본의 자동차산업이 산업발전을 이룩하는데 얼마나 효과적이었는가. 2차 대전후 일본의 자동차산업에서의 경험은 유치산업 보호정책의 영향과 경제적 의의를 고려함에 있어 중요한 자료를 제공하여 준다. 본고는 2차대전후 일본의 자동차산업의 발전과 기업의 성장에 산업정책이 어느 정도 관계하고 있었는가를 고찰하고자 한다.

산업정책이 일본의 자동차산업 발전과 기업성장에 어느 정도 영향을 미쳤는가에 대해서는 지금까지의 연구에서 현저한 의견차이가 있다. 먼저 산업정책은 산업의 발전과 기업성장에 악영향을 주었다는 견해가 있다. 국민차 구상과 산업재편성안 등에서의 실패가 이같은 견해를 지지하는 것이다¹⁾. 이같은 견해를 갖고 있는 사람들은 일본의 자동차산업 발전과 기업성장은 오로지 기업의 노력과 일본경제의 활력에 의한 것이며, 제반 정책은 그같은 민간활력의 기세를 꺾는 것에 불과하였다는 것이다.

또 다른 견해는 산업정책이 일본의 자동차산업 성장을 지지하였다는 것이다. 그 평가의 정도의 차이는 있지만, 미·일 자동차의 통상마찰에서의 산업정책에 대한 긍정적 평가와 발전도상국의 산업정책에 관한 논의에서 일본의 산업정책이 극히 효과적이라는 견해가 있다²⁾.

그러나 대부분의 경우 산업정책의 역할만을 강조하고 기업의 노력이나 경제활력 등 민간부문의 역할에 대해서는 거의 언급하지 않는 경우가 많다.

현실은 이상의 두 양극단의 중간에 있는 것은 아닐까. 산업정책은 여러 차례 실패한 경험도 있지만, 일본의 자동차산업 발전과 기업행동에 크고 유익한 영향을 미쳤다. 그러나 그같은 산업정책의 영향을 정확하게 평가하기 위해서는 산업정책이 기업간 경쟁과 산업의 성장패턴과 얼마나 관계있는지에 대한 명확한 분석이 필요하다. 기업의 성장노력과 기업간 경쟁이 일본의 자동차산업의 발전을 지지한 가장 중요한 요인인 것은 틀림없지만, 기업간 경쟁구조는 산업정책에 의해 큰 영향을 받았다고 생각한다.

본고에서는 전술한 논점에 근거하여 일본 자동차산업에 대한 산업정책에서 특히 중요하다고 생각되는 두가지를 논의한다. 2장에서는 자동차산업에서 채택된 산업정책에 대해 개관하고 이어 3장에서는 산업의 과점경쟁의 형태와 과점경쟁하에서의 기업의 행동과 성장패턴에 산업정책이 어떤 영향을 미쳤는가를 분석한다. 일반적으로 과점산업의 경우에는 경쟁은 여러가지 형태로 나타난다. 가격에서 심한 경쟁이 있기도 하고 심한 투자경쟁이 발생하기도 한다.

일본 자동차산업의 기업성장은 기업의 왕성한 투자에 있지만, 그같은 기업의 투자경쟁에 산업정책은 큰 영향을 미쳤다고 생각한다. 무역 및 자본자유화 이전의 일본 자동차산업은 가격경쟁보다는 투자경쟁의 경향이 강하였다. 일본의 산업보호정책은 장래 반드시 무역 및 자본자유화가 이루어진다는 전제조건하에 채택된 것이었다. 이같은 보호정책은 외국기업과 잠재적 경쟁을 하는 특이한 보호정책이었으므로 이에 따라 기업의 행동패턴도 큰 영향을 받았을 것이다. 이같은 조건하에서 기업간 경쟁은 가격경쟁보다 투자경쟁의 양상을 띠었다고 할 수 있다. 가격경쟁이 배제되었다는 것은 기업의 신규참입을 보다 용이하게 하는데 이것이 일본 자동차산업의 경쟁적 구조를 지탱케 하는 결과가 되었다.

1) 香西泰, 高度成長の時代(東京: 日本評論社, 1982), pp. 223-235.

2) 武藤博道, 自動車産業, 小宮隆太郎, 奥野正寛, 鈴木興太郎 編, 日本の産業政策(東京: 東京大學出版會, 1985), pp. 292-296.

유치산업 보호정책이 과점경쟁 형태에 큰 영향을 미친다는 점이 중요함에도 불구하고 지금까지 유치산업 보호론에서는 거의 다루지 않고 있다. 이것은 대부분의 이론적 연구가 완전경쟁적인 틀에 의존하고 있기 때문이다. 과점분석에 있어서도 대부분 투자 동 동학적 측면을 무시하고 있다. 일본의 자동차산업의 경우는 동학적 과점산업에 있어서 유치산업 보호의 메카니즘 연구에 중요성을 시사하는 것이다.

또한 3장에서의 논의는 자동차산업 뿐만 아니라 일반적인 기업성장 메카니즘을 고찰함에 있어서도 중요한 시사점을 제공해 준다. 경쟁을 위한 기업의 적극적인 투자행동은 기업 성장의 필요조건이다. 3장에서 전개되는 논의는 2차 대전 후 일본의 자동차산업은 적극적인 투자를 배경으로 한 기업성장의 메카니즘을 갖고 있으며, 이같은 투자의욕은 과점 성장 산업 특유의 경쟁패턴에서 비롯된 것이라고 할 수 있다.

4장에서는 많은 부품기업을 갖고 있는 조립가공형 산업이 보호정책에 의해 얼마나 효과를 거두었는가에 대해 논의한다. 일본의 자동차산업은 분업체제를 바탕으로 한 규모의 경제성이 강한 산업이다. 규모의 경제성하의 무역 메카니즘과 그에 다른 무역이익의 분배는 규모의 경제성이 없는 경우와 비교할 때 상당한 차이가 있다³⁾. 일본이 한국 등 많은 나라와 다른 점은 국내시장이 크기 때문에 자국시장을 토대로 성장할 수 있었다는 점이다.

자동차산업의 규모의 경제성은 철강이나 석유화학의 그것과는 달리 부품기업간, 그리고 조립기업간의 경쟁, 부품기업과 조립기업간의 경쟁과 협조가 산업의 잠재적인 규모의 경제성을 발휘하는 열쇠이다. 이것은 일본의 자동차산업의 하나의 특징인 부품기업에 편중된 보조금정책이 유효하게 작용하는 여지를 제공하였는데 이 점에 대해서도 검토하고자 한다.

일본의 자동차산업 정책은 전술한 국민차 구상이나 산업재편성 구상에서와 같이 성공하지 못한 경우도 있었으며 이는 자동차산업이 갖는 중요한 특성과 일치하지 않았기 때문이다. 산업정책에서 비교적 성공적이었던 것은 정부에 의한 직접적 시장개입 정책보다는 기업간 경쟁을 촉진하는 환경조성 정책이라고 할 수 있다. 즉 일본의 자동차산업 정책은 민간기업의 경쟁의욕을 창출하는 정책이었다고 할 수 있는데 이점에 대해서 본고에서 분명히 밝히고자 한다.

II. 자동차산업 보호정책

자동차산업에 대한 일본정부의 보호정책은 많은 수단을 병용한 것으로 매우 두터운 것이었다. 주된 보호정책은 수입수량제한, 고관세, 외화할당(후일 수량할당으로 바뀜), 수입차에 대한 고물품세, 대내 직접투자규제, 기타 규제와 세제 등으로 되어 있었다. 수입수량제한에 있어서 버스, 트럭의 수입제한 철폐는 1961년, 승용차의 수입제한 철폐는 1965년, 자동차 엔진의 수입제한 철폐는 1972년이었다. 자동차의 수입수량제한의 철폐시기는 다른 재화에 비해 늦은 것이었다. 이점은 일본의 무역자유화의 추이를 나타낸 <표-1>을 보면 알 수 있다. 1970년에는 승용차의 수출·생산 비율이 20%를 넘어 국제경쟁력을 갖고 있었음에도 불구하고 이 시기에 엔진의 수입수량제한이 철폐되지 않고 있다.

3) 伊藤元重·清野 治·奥野正寛·鈴村興太郎, 産業育成と貿易, 상계서, pp. 239-242.

<표-1> 무역자유화의 단계적 실시

(단위: 품목수)

년도	자유화율(%)	수량제한 품목		주요 자유화 품목(공산품)
		AIQ	IQ	
1960	44			영화용 필름
1961	70			라디오 수신기, 오토바이, 버스 트럭, 손목시계
1964	93	162	123	발전기, 칼라 TV
1965	93	161	122	승용차
1970	94	133	90	공작기계, 발전기(400Kw/h 이상)
1971	95	87	40	칼라필름
1972	95	86	33	자동차 엔진
1973			31	전자회계기, 고급전탁
1974			29	직접회로(소자수 2000 이상)
1975			27	전자계산기 및 부분품

자료: 山澤逸平, 日本の 經濟發展と 國際分業, 東洋經濟新報社, 1984, 東京, p. 171

수입수량제한에 관해서 언급하였지만 이는 관세에 대해서도 적용된다고 할 수 있다. <표-2>는 자동차에 대한 관세율의 추이를 나타낸 것인데 1965년 승용차의 수입자유화가 이루어졌음에도 불구하고 1970년경까지 매우 높은 관세율이 적용되었음을 알 수 있다. 승용차의 배기량이 소형일수록 높은 관세율이 적용되었는데 이는 정부의 의도가 소형차육성에 중점을 두었기 때문이다.

<표-2> 자동차의 관세율의 추이

(단위: %)

년월	승용차 軸距		트럭 軸距		버스
	- 254cm	254cm -	- 254cm	254cm -	
1951.5	40	40	30	30	30
1955.9	40	35	30	30	30
1957.1	40	35	30	27	30
1962.4	40	35	30	27	30
1968.7	36	28	24	21.6	24
1969.4	36	17.5	24	21.6	24
1970.5	20	17.5	21	18.9	21
1971.4	10	10	10	10	10
1972.4	8	8	10	10	10
1973.4	6.4	6.4	8	8	8
1975.4	6.4	6.4	6.4	6.4	6.4
1978.3	0	0	0	0	0

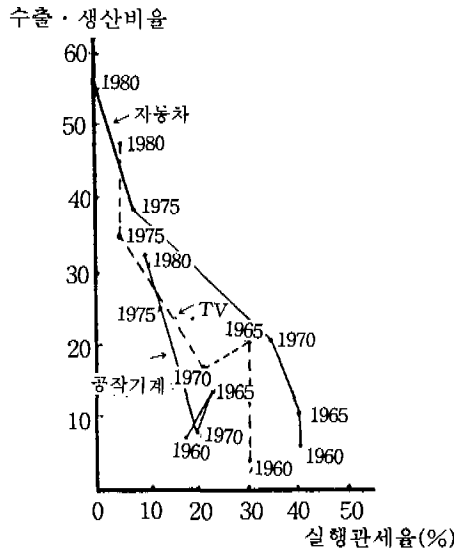
주: 1) 1962년부터 과세기준이 軸距 270cm로 변경됨

- 2) 1957년부터는 적재능력 18톤을 초과하는 것에 대한 조건이 부가됨
 자료: 大藏省 税關部, 關稅率沿革- 日本關稅・稅關史 資料 II, 1958, 東京, pp. 172-173.
 重化學 通信社, 貿易自由化と 機械輸入要覽, 1962, 東京, pp. 255- 256.
 日本關稅協會, 實行關稅率表, 各年

외화할당도 이루어져 1960년 이전까지는 수입차에서 일반용에 대한 할당은 없었고, 영업용(관광, 보도 및 병원용 등)에만 할당하였으나 이 또한 소액에 불과하였다⁴⁾. <그림-1>은 관세율의 인하와 산업의 국제경쟁력(수출·생산 비율)을 비교한 것인데, 관세율의 인하는 산업이 충분한 경쟁력을 가졌을 때 이루어졌음을 알 수 있다. 이러한 경향은 많은 산업에서 나타나고 있지만 특히 자동차의 경우가 현저하다고 할 수 있다.

대내 직접투자규제는 수입자유화보다도 더 지연되고 있다. 자본자유화(대내 직접투자 규제의 철폐)는 1964년 OECD 가입 후에도 이루어지지 못하였으나 1968년 미·일 교섭에서 합의에 도달하여 1971년에 비로소 실시되었다.

또한 물품세 및 제반 규제도 외국승용차에 대한 높은 진입장벽이었다. 1954- 66년간 물품세를 보면 고급차 50%, 보통차 30%, 소형차 20%로⁵⁾ 대형 수입차에 고물품세가 부과되었다. 대내 직접투자도 철저히 규제되어 1950- 64년의 15년간 누계 2.3억 달러에 불과하였다. 또한 일본의 심한 공해관련 규제도 수입차에 대한 커다란 진입장벽이었다⁶⁾.



<그림-1> 수출·생산 비율과 실행관세율 추이

자료: 日本關稅協會, 實行關稅率表, 各年

重化學通信社, 貿易自由化と 機械輸入要覽, 1962

4) 日刊自動車新聞社, 自動車年鑑, (東京: 日刊自動車新聞社, 1962), p. 167.

5) 고급승용차에 대한 물품세는 1954년 4월부터 1962년 3월까지 50%였으나 1962년 4월부터 1972년 3월까지 40%였으며, 소형차는 1966년 4월부터 15%를 유지하였다. 日産自動車(株), 自動車産業ハンドブック (東京: 日産自動車, 1988), p. 413.

6) 산업연구원·한국자동차공업협동조합, 자동차산업 장기발전구상(서울: 산업연구원·한국자동차공업협동조합, 1990), p. 122.

이상에서 개관한 바와 같이 일본시장으로의 진입장벽은 매우 높은 것이었다. 그러나 이 같은 보호정책만으로 일본 자동차산업의 발전이 가능하였다고 보기는 어렵다. 자동차산업에 있어서 일본보다 훨씬 더 엄격한 수입제한을 행하고 있는 나라도 많다. 그럼에도 불구하고 많은 나라들이 자국의 자동차산업의 육성에 성공하지 못한 것은 어떤 이유인가.

일반적으로 국내시장이 외국과의 경쟁에서 차단되면, 국내기업은 보호에 의존하고자 하는 체질이 되어 강한 투자의욕이나 성장에 대한 의욕이 저조될 우려가 있다. 보호정책의 장기화가 예상될 때는 이윤을 희생으로 한 급격한 설비확장에 관심을 갖지 않는 경우가 많다. 외국과의 경쟁으로부터 보호되는 국내산업이 빠른 속도로 설비확장이나 기술개발 투자를 하지 않는 것은 여러 나라에서 관찰되는 사실이다. 어떤 조건하에서는 국내산업 보호정책이 오히려 투자의욕을 꺾어버리는 경우도 있다.

2차 대전 후 일본의 보호무역정책에 있어서 중요한 특징은 수입제한 정책이나 대내 직접투자 규제정책이 장기화되지 않는다는 사실을 기업이 인식하고 있었다는 점이다. 일본은 1955년 GATT에 가입한 이래 점차 무역제한을 철폐하기 시작하였다. 당시 일본의 정책당국자의 상당수가 무역제한 철폐가 최적의 정책수단이 아니라고 생각하였지만, 무역 및 자본자유화는 GATT와 IMF의 가맹국으로서 선진공업국 그룹에 들기 위해서는 불가피한 것이었다.

일본의 자동차산업 보호가 장기화하지 않은 것은 무역 및 자본자유화에 대한 내·외부의 압력도 크게 작용하였다. 1960년대에 들어서면서 미국 등 선진국에 의한 시장개방압력이 점차 강해졌다. 일본의 국제수지가 개선됨에 따라 이같은 외부로부터의 압력은 더욱 커졌다. IMF체제하에서 고정환율제의 유지가 곤란해지고, 円화의 평가절상 압력이 강해진 1970년대 전반에는 「円대책」으로 많은 재화의 관세가 인하되었고 자동차에 대한 수입관세가 대폭 인하된 것도 이 시기이다.

일본 국내에도 무역 및 자본자유화의 조기실시를 주장하는 그룹이 있어 그 내부압력도 무시할 수 없었다. 이에 관해서는 1950년의 万田 일본은행 총재의 다음과 같은 언급에서 잘 알려져 있다. “수출 신장한다 하더라도 국제분업의 원리에 따라야 하므로 가령 일본에서 자동차공업의 육성을 위한 노력은 아무런 의미가 없다.”⁷⁾ 이러한 언급은 때때로 업계인들이 인용하고 있지만, 이것은 이와 같은 내부압력도 무시할 수 없을 정도의 영향을 미쳤음을 시사하는 것이다.

일본 정부는 1958년에 「무역·외환 자유화 기본방침」을 결정하고 그후 잔존 수입제한조치를 철폐해 나간다는 계획을 밝혔다. 그 후의 수입제한 철폐과정은 <표-1>에 표시된 것과 같다. 이 시점에서 이미 승용차의 수입수량제한 철폐가 가까운 장래에 이루어질 것이라는 점이 예상되었던 것이다. 남은 문제는 얼마나 빨리 승용차의 수입자유화가 추진될 것인가, 그리고 관세율이 어떻게 변해갈 것인가, 하는 것이었다. 관세율의 인하는 수입수량 철폐 후에 점진적으로 이루어졌지만, <표-2>에서와 같이 인하되었다.

이같은 자유화 노선이 기정 사실로 드러나자 기업의 행동은 이에 큰 영향을 받게 되었다. 1950~60년대의 일본 승용차의 품질이나 기타 조건은 구미의 승용차에 비해 크게 열세에 있었다. 각 기업은 시장의 자유화가 이루어지면 외국기업과의 경쟁에 이길 수 없다는 강한 인식을 하고 있었다. 따라서 장래 반드시 철폐될 것으로 예상된 일시적 보호하에서 각기업의 최대 관심사는 자유화될 때까지 어떤 방법에 의해 자력으로 경쟁력을 키워갈 것인가 하는 것이었다. 이점에 대해서는 다음 장에서 검토하기로 하자.

7) 小平勝美, 自動車(東京: 藍紀書房, 1968), p. 224.

トヨタ自動車工業(株), トヨタのあゆみ(東京: トヨタ自動車工業, 1978), p. 195.

Ⅲ. 과점경쟁과 기업성장

1. 성장산업에 있어서 기업경쟁메카니즘

여기서 문제로 삼고 있는 1950년대 중반-70년대 전반은 매우 특이한 시기라고 할 수 있다. 일본의 자동차시장은 1949년부터 71년까지 22년간 200배의 수요증가를 나타낸 성장 시장이었다. 수요급성장기의 기업의 행동패턴은 몇가지 중요한 점에 있어서 차이가 있다. 더구나 자동차산업과 같은 과점산업에 있어서는 성장하에 있다는 사실이 매우 중요한 의미를 갖는다. 성장기산업의 기업경쟁 메카니즘에 대해서는 스펜스(A. M. Spence)가 명쾌한 분석을 하고 있으므로⁸⁾ 이를 바탕으로 일본 자동차산업의 기업행동에 대해 고찰하고자 한다.

기업의 목표가 장기적 이윤의 극대화 혹은 주주이익의 최대화에 있다고 가정하자. 신고전파적 경제환경하에서 양자는 같은 것이다. 이와 같은 가정을 한 이유는 성장을 최대화나 시장점유율 확대를 기업의 목표로 하지 않더라도 이것은 장기적 이윤의 최대화에서 자연스럽게 유도되기 때문이다.

시장규모가 급격히 성장하고 있는 산업에서는 단기적인 이윤최대화는 장기적인 이윤최대화와 연결되지 않는 경우가 많다. 기업에 있어서는 시장규모가 성장하기 이전에 이윤을 얻는 것보다는 시장규모가 충분히 커진 후에 이윤을 얻는 것이 훨씬 중요하다. 그러나 기업이 성장 후에 얼마나 이윤을 얻는가는 산업의 성장과정에서 기업이 얼마만큼 투자를 하는가에 크게 의존한다. 과점산업에 있어서는 이같은 경향이 특히 강하다고 할 수 있다.

기업의 투자에 의해 축적된 자본스톡이나 기술수준은 단지 기업의 비용이나 생산성에 영향을 미칠 뿐만 아니라 경쟁기업의 행동에도 큰 영향을 미친다. 수개의 기업으로 구성되어 있는 과점산업의 경우에 이 효과는 특히 강하게 나타난다.

기업이 설비투자나 기술개발 투자수준을 결정할 때는 투자에 의해 얻어지는 한계이윤의 증대와 투자를 위한 한계적 비용이 같아질 때까지 투자를 행하려 할 것이다. 일반적으로 경쟁기업의 자본스톡이나 기술수준이 높아지면 기업의 투자에 의한 한계이윤은 상대적으로 작아진다. 그만큼 경쟁기업이 강력하기 때문이다. 반대로 경쟁기업의 기술력이나 자본스톡의 수준이 낮다면 허점을 이용할 여지가 그만큼 크기 때문에 투자유인도 커진다.

이와 같은 반응을 고려한다면 투자는 단지 자기 기업의 생산성이나 능력을 높이는 수단일 뿐만 아니라 경쟁기업의 투자의욕을 꺾기 위한 전략적 수단이 될 수 있다. 자기기업의 기술력이나 자본스톡의 수준이 높을수록 경쟁기업의 투자의욕이 꺾이게 된다면 산업성장의 초기단계에 가능한 한 투자하여 경쟁기업의 투자의욕을 꺾고 자기기업을 유리한 위치로 이끌어 갈려는 유인은 상당히 크다고 할 수 있다. 과점산업에서 자기기업의 행동이 경쟁기업에 주는 영향이 크다면, 그 효과는 특히 강하다고 할 수 있다. 경쟁기업보다 먼저 투자함으로써 자사가 보다 유리한 위치를 점할 수 있게 될 때 투자에 「선행자의 이익(first mover's advantage)」이라고 한다. 급격한 성장을 하는 과점산업에 있어서는 투자에 관한 선행자의 이익이 매우 커진다. 따라서 산업성장기에 각 기업의 행동패턴은 단기적 이윤극대화보다는 성장을 최대화 내지 시장점유율 확대의 형태를 띠게 된다.

1960년대 일본 자동차산업은 상술한 바와 같은 산업의 특성이 매우 강하게 작용하였다. 따라서 이 시기의 기업행동 패턴이 시장점유율 경쟁의 성격을 강하게 띠고 있었으며, 또한 각 기업의 투자의욕이 매우 높았다고 할 수 있다. 과점경쟁은 국내기업간에만 발생한 것이

8) A. M. Spence, Investment Strategy and Growth in a New Market, *Bell Journal of Economics*, 10 (1979), pp. 1-19.

아니라는 사실을 강조하지 않을 수 없다.

제반 보호정책이 한시적인 것이었으며, 가까운 장래에 무역 및 자본자유화가 거의 확정된 상황에서 유럽과 미국의 자동차메이커는 가까운 장래에 일본시장에서 강력한 경쟁상대로 등장할 것이라고 인식하였던 것이다. 따라서 일본기업의 행동은 적극적인 의미에서 국내기업들과 경쟁하여 선행자의 이익을 획득하고자 하였을 뿐만 아니라 자동차산업의 선발국인 구미의 메이커에 선행자의 이익을 빼앗기지 않기 위해서 보호정책이 실시되는 기간 중에 가능한 격차를 줄여야 한다는 강한 인식을 하고 있었다.

성장기 산업에 있어서 기업이 강한 투자의욕을 가지고 기업 스스로의 성장의욕이 높았던 점이 2차 대전 후 일본의 기업성장을 고찰함에 있어 극히 중요하다고 생각한다. 이와 같은 기업행동 패턴은 산업의 성장에 의해 발생하는 것이며 동시에 산업성장을 촉진시키는 것이 된다. 일본기업은 시장점유율 경쟁이 격렬한데 이것이 합리적이지 못하다는 견해도 있다. 그러나 급속한 고도성장하에서는 시장점유율 경쟁의 경향이 강한 것은 자연적인 것이다.

2. 보호정책과 경쟁형태

이 시기 일본 자동차 메이커의 과점경쟁의 형태와 투자행동은 이상의 가설을 입증하는 것이라고 할 수 있다. 성장시장인 자동차산업에 있어서 단기적인 이윤의 크기는 그다지 중요하지 않다. 오히려 성장기에 가능한 한 경쟁력을 키워서 안정기에 가능한 한 큰 수익과 안정된 시장점유율을 확보하는 것이 기업의 첫째 목표일 것이다. 이같이 장기적인 이윤최대화를 추구하는 것은 무역 및 자본자유화 이후 외국기업과의 경쟁 때문이었다. 보호시장 하에서도 외국기업의 존재는 일본의 자동차 메이커에게 큰 위협이었다.

이상에서 언급한 바와 같이 일본의 특수한 정책적 환경으로부터 생긴 외국기업의 잠재적 경쟁압력은 국내 자동차 메이커간의 경쟁에도 큰 영향을 미쳤다고 생각된다. 일본 자동차 메이커간의 경쟁은 매우 격렬하였으며 이것이 기업성장의 원동력이었다. 그러나 경쟁이 심하다는 표현만으로 일본의 자동차산업의 발전을 충분히 설명할 수 없다. 과점적 산업에 있어서 기업이 경쟁을 할 때 어떤 변수(가격, 마케팅, 투자 등)로 경쟁을 하느냐에 따라 기업성장과 장기적 산업의 성과는 매우 달라진다고 할 수 있다.

만약 기업이 근시안적으로 심한 가격경쟁을 한다면, 기업이 기술개발이나 제품개발 또는 설비확장을 할 여유는 그다지 많지 않다. 기업이 투자의 대부분을 내부자금으로 충당한다면, 그것은 영업이익(매상고-생산비용)으로 충당하지 않으면 안된다. 기업이 투자의 대부분을 외부자금으로 조달한다 하더라도 장래 영업이익에서 변제하지 않으면 안된다. 가격경쟁이 심해질 것으로 예상한다면 차입자금의 변제 전망이 서지 않는다. 이와 같은 상황하에서는 은행도 적극적인 용자를 하지 않았을 것이다.

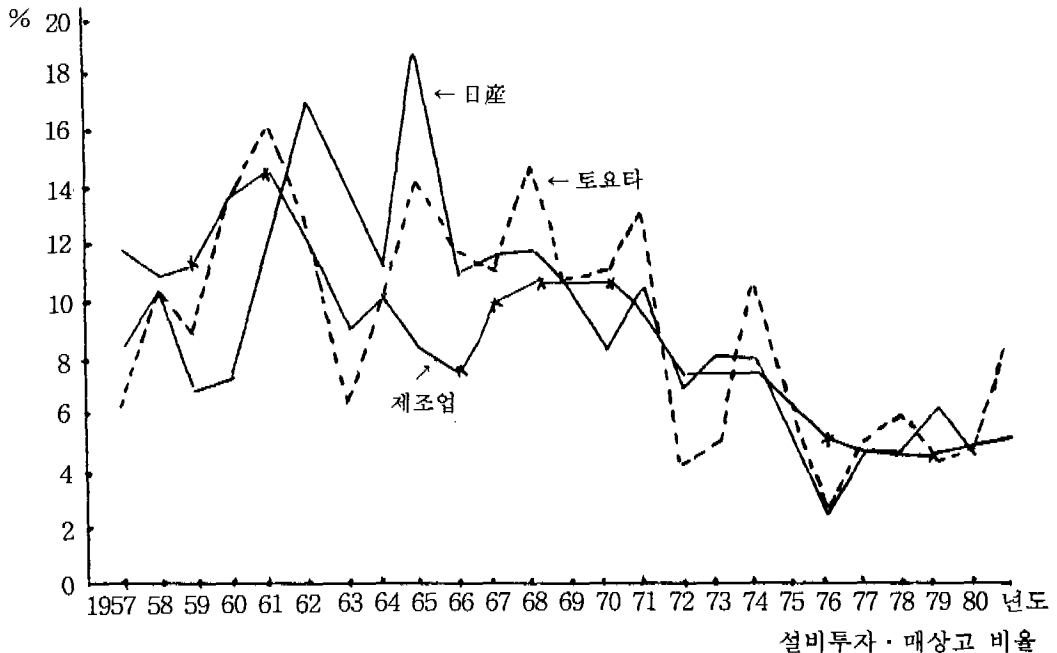
이에 대해 가격은 높게 설정되어 있더라도 그로부터 발생하는 경상이익의 대부분이 투자화하는 형태의 경쟁도 있을 수 있다. 이같은 형태의 경쟁이 기업성장이나 산업발전에 크게 공헌하는 경우가 많다. 그렇다면 당시 일본의 자동차산업에 이와 같은 투자경쟁을 야기시키는 요인이 있었던가. 이 점은 토요타(豊田) 자동차의 다음과 같은 기술에서 잘 나타나고 있다. 「구미 선진 자동차 메이커와 심한 경쟁을 목전에 두고 있는 일본 자동차 업계에 있어서는 경영체질을 충실히 하는 것이 무엇보다 선결 문제이며, 온실속에 폭풍을 불게 하지 않도록 할 필요가 있다는 점이 강하게 작용하였던 것도 사실이었다」⁹⁾.

장래 구미 메이커와의 경쟁의 위협은 단순히 투자를 촉진하였을 뿐만 아니라 충분한 투

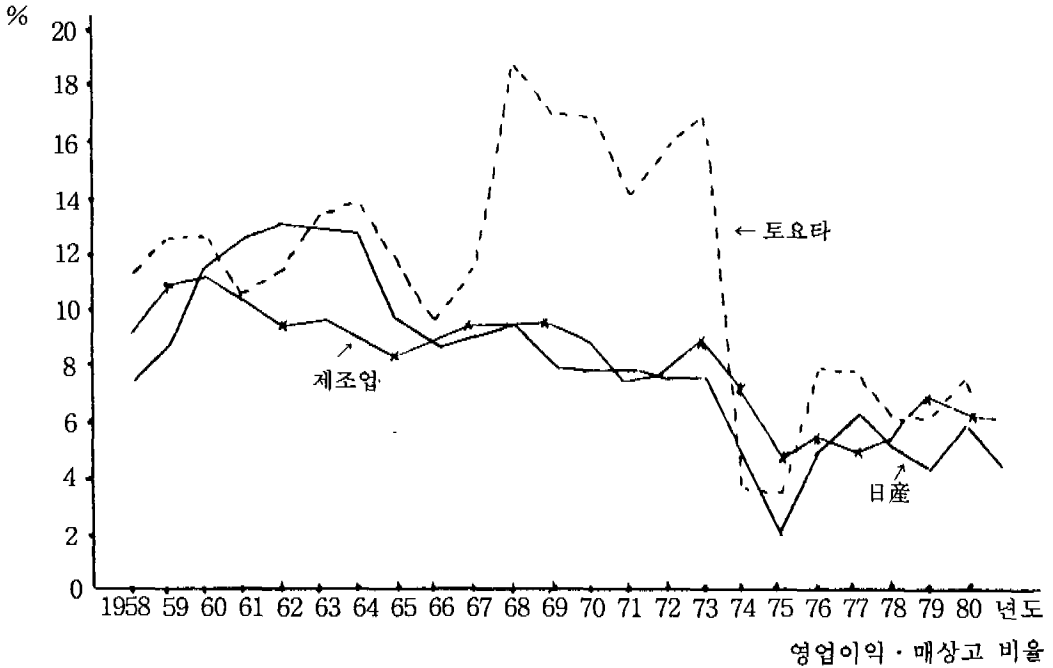
9) トヨタ自動車工業(株), トヨタ自動車30年史(東京:トヨタ自動車工業, 1967)를 참조바람.

자를 하기 위해서 극단적인 경쟁은 피한다는 전략을 선택하게 하였다. 이와 같은 행동은 상기 인용문에서 알 수 있다. 일본의 자동차 메이커가 공통적으로 느끼고 있었던 외국기업의 위협이 투자에 마이너스가 되는 가격경쟁을 삼가하게 했다는 점은 충분히 이해할 수 있다. 이같은 지적이 정확하다면 일본 기업간의 경쟁은 극히 성장지향적인 경쟁이었다고 할 수 있다.

<그림-2>에서 이 시기의 토요타, 닛산(日産), 그리고 제조업(자본금 10억엔 이상의 상장기업)의 설비투자율(설비투자 / 매상고)과 영업이익률(영업이익 / 매상고)을 각각 비교해 보면, 자유화 전후 시기(1960년대)에 자동차 메이커의 영업이익률이 제조업의 영업이익률보다도 크고, 또 이 시기의 자동차산업의 설비투자율이 제조업의 설비투자율보다 훨씬 높다. 물론 자동차산업의 영업이익률이 높은 것은 달리 설명될 수도 있다. 자동차의 수요가 급격히 증가하였기 때문에 이익률이 다른 산업보다도 높은 것은 당연하다는 견해도 있다. 그러면 왜 이러한 경향이 70년대 이후에도 계속되지 않은 것일까. 자동차산업은 1980년대에 이르기까지 성장산업이었지만, 70년대 중반 이후는 다른 제조업에 비해 특히 높은 영업이익률을 얻고 있지는 않다.



<그림-2-a> 설비투자·매상고 비율
 자료: 日本開發銀行 내부자료



<그림-2-b> 영업이익·매상고 비율
 자료: <그림-2-a>와 동일

높은 영업이익률은 기업의 설비투자 조달 행동에도 나타나고 있다. <표-3>에서 토요타와 혼다(本田)의 자금조달 내역을 비교해 보면, 선발기업인 토요타가 자금조달의 상당 부분을 내부유보에 의존하고 있으며, 토요타가 후발기업과의 가격경쟁을 피하면서 높은 영업수익을 올려 투자하였음을 알 수 있다.

<표-3> 자동차 메이커의 자금조달 방법

(단위: %)

	1961		1965		1970		1975		1980	
	T	H	T	H	T	H	T	H	T	H
내부유보	25.0	28.6	57.1	37.5	74.3	22.2	80.0	23.8	82.1	49.1
주 식	41.7	42.8	-	12.5	2.9	-	5.0	-	3.8	0.7
社 債	8.3	-	14.3	-	5.7	7.5	-	33.3	-	-
차 입	25.0	28.6	28.6	50.0	17.1	70.3	42.9	15.0	14.1	43.9
합 계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

주: T는 토요타, H는 혼다를 의미함.

자료: 토요타 자동차(주)와 혼다의 기업내부 자료

3. 신규진입

기업간 경쟁이 가격경쟁의 측면이 강하지 않았던 것이 신규기업의 진입이나 하위기업의

성장을 용이하게 하는 효과를 발휘하였다. 일본 자동차산업의 특징의 하나는 구미 자동차 산업에 비해 다수의 기업하에서 기업성장·산업성장이 일어난 것이다. 자동차 메이커 수가 많다는 점은 여러 요인에 의해 설명될 수 있다¹⁰⁾. 다음 장에서 언급하겠지만 메이커로부터 독립된 형태로 부품 메이커가 정비되어 있었던 것도 중요한 요인일 것이다. 그러나 가격경쟁이 심하지 않았던 것도 큰 요인의 하나라고 할 수 있다.

<표-4>는 자동차 5사의 자동차 생산집중도의 추이를 나타낸 것이다. 1960년대에는 선발기업인 토요타와 닛산의 집중도가 감소하고 후발기업인 혼다, 마쓰다(松田), 미쯔비시(三菱)의 비중이 확대되었음을 알 수 있다.

<표-4> 자동차 생산에 있어서 상위 5사의 집중도

(단위: %)

년도	토요타	닛산	혼다	마쓰다	미쯔비시
1960	32.1	24.0	0.0	9.0	5.2
1965	25.5	18.4	2.8	14.6	8.8
1970	30.4	26.0	7.4	8.1	8.6
1975	33.6	29.9	6.0	9.3	7.5
1980	29.8	23.9	8.7	10.2	10.0

자료: 한국자동차공업협동조합, 세계자동차산업 관련통계, 1990. 1

장래 외국기업과의 경쟁이 없었다면, 선발기업인 토요타와 닛산은 후발기업의 진입을 저지하는데 전력을 다하였을 것이다. 진입저지가격을 설정하는 것도 하나의 수단이었을 것이다. 그러나 외국기업의 위협이 후발기업의 위협보다도 크다면 감히 낮은 가격을 설정하여 스스로 목을 죄는 것보다 투자에 주력하는 것이 더 중요하였을 것이다.

다수기업이 일국시장에서 경쟁하고 있는 것이 일본 자동차산업의 큰 특징이다. 기업수가 많은 것이 경쟁을 격화시켜 다품종 소량생산을 가능하게 하는 생산체제를 창출하는 배경이 되었다. 통산성이 무역자유화에 대비한 「신산업체제론」과 자본자유화에 대비한 「산업재편성론」에서 자동차 메이커 수를 제한하려는 의도가 있었음에도 불구하고¹¹⁾ 자동차산업 보호정책이 신규기업의 진입을 용이하게 하여 그 신규진입이 자동차산업의 성장의 원동력이 되었다는 것은 극히 흥미 있는 일이다.

기업수가 많고 기업간 심한 경쟁에 의해 산업성장이 이루어진 것은 일본의 여타 산업에서도 볼 수 있는 현저한 특징이다. 왜 일본에 있어서 이와 같은 경향이 보이는가. 또 그것이 일본의 기업행동이나 산업의 성장패턴 등에 어떤 영향을 미쳤는가에 대한 연구는 지금까지 충분히 밝혀지지 못하고 있다. 이상에서 언급한 자동차산업의 경험은 이와 같은 문제를 고려함에 있어 하나의 시점을 제공해 준다.

10) 일본에 비교적 다수의 자동차 메이커가 존립가능하였던 이유는 다음과 같다.

- ① 각 자동차 메이커마다 차종구성이 특이하여 자동차 메이커는 토요타와 닛산의 2대기업과 직접 결합하지 않는 분야에서 이익을 축적할 수 있었다.
- ② 국내수요가 급증하여 자동차 메이커의 신규진입의 여지가 컸다.
- ③ 정부의 보호·육성정책이 장기간 지속되어 이것이 외자상륙을 지연시킴으로써 국내 자동차 메이커의 대항력을 제고시켰다. 田島敏弘, 自動車産業再編成の行方, 坂本信義 編, 日本自動車産業(東京: 日本經濟新聞社, 1977), pp. 150-153.

11) 「新産業體制論」에 대해서는 鶴田俊正, 戦後日本の産業政策(東京: 日本經濟新聞社, 1982), pp. 90-93, 「産業再編成論」에 대해서는 林信太郎, 産業再編成の必要性と進め方, エコノミスト, 1967. 4. 20.

IV 자동차산업의 규모의 경제성과 보호정책의 효과

1. 자동차산업의 규모의 경제성

자동차산업의 중요한 특징은 자동차가 수만점의 많은 부품으로 구성되어 있다는 것이다. 이와 같은 산업에는 산업 전체에 있어서 규모의 경제성이 발생한다. 스미스(A. Smith)의 「핀」제조의 예에서와 같이 분업의 이익을 위해 공정을 세분화하면 생산비용의 저하를 실현할 수 있다.

자동차산업의 규모의 경제성은 철강이나 석유화학에서와 같은 일관생산 체제하에서 발생하는 것이 아니라 비연속적 가공공정에서 발생하는 것이다. 산업내에 많은 부품메이커가 공존하며, 분업체제 속에서 산업 전체로서의 규모의 경제성을 발휘하는 것이다. <표-5>는 미국과 일본의 주요 자동차 메이커의 외주율을 나타낸 것이다. 이 산업에 있어서 많은 부품과 원료가 자동차 조립기업 이외의 기업에 의해 생산되고 있음을 알 수 있다.

산업 전체의 생산량이 확대되면 그에 따라 개별 부품생산에 특화하는 기업을 산업내에 다수 수용할 수 있게 되며, 그와 같은 개별 부품을 생산하는 기업이 복수화된다면, 1부품 복수발주에 의해 부품 메이커간 경쟁이 발생하여 생산비 절감이나 품질향상을 기할 수 있게 된다. 일본 자동차산업의 규모의 경제성은 이같은 분업화와 경쟁에 의해서 유지되고 있다. 이와 같은 규모의 경제성을 발휘하여 일본 자동차산업의 발전을 지지하게 하는데에는 어떠한 정책이 유효하였는가를 검토해 보기로 하자.

<표-5> 미국과 일본 자동차 조립 메이커의 외주율 비교

(단위: %)

년도	토요타	닛산	GM	Ford	Chrysler
1965	74	54	50	64	64
1970	66	52	51	61	64
1975	73	50	55	64	64
1979	74	70	57	64	66

자료: 일본은 각사의 有價證券 報告書,

大島恵, P. W. Mc Craken 編, 日美自動車 摩擦, 日本經濟新聞社, 1984

Michael, A. Cusmano, *The Japanese Automobile Industry*, Harvard

University Press, 1985

(1) 국민차 구상과 산업재편성

통산성은 1955년에 「국민차 구상」을 계획하여 실행하려 하였다. 그 목적은 「저가격의 소형승용차를 1사에 집중 생산한다」는 것이었다. 보다 구체적으로 살펴 보면, ①4인승, ②25만엔 정도, ③350-500cc, ④400kg, ⑤최고속도 100km/h의 조건을 갖춘 자동차를 어느 1사에 집중하여 생산하게 한다는 것이다. 이는 양상체제에 의한 규모의 경제성을 창출한다는 것이 목적이었다.

이와 같은 구상은 소위 「그룹화 구상」에서도 나타난다. 통산성은 1961년 자동차생산을 양산그룹, 특수 승용차 그룹(고급차, 스포츠 카), 경승용차 그룹으로 나누어 각 그룹별로 2-3사에 생산을 집약한다는 안을 제시하였다. 그 외에도 일본의 자동차산업을 크게 2개

그룹으로 집약해야 한다는 안도 제시되었다.

이 두 안은 정부주도로 자동차 메이커를 집약화하여 규모의 경제성을 발휘하게 하자는 것이었다. 그러나 정부의 이러한 시도는 성공하지 못하였다¹²⁾. 국민차 구상에 있어서는 각사가 국민차의 지정을 받지 못할 경우의 불이익을 생각하여 자동차공업회가 이 정책을 거부하였다. 그룹화 구상에서도 정부의 안에 따르지 않고 혼다, 토요(東洋)공업, 미쯔비시는 독립적인 지위를 유지하였다.

당초 이 두 정책에서와 같이 시장기구와 그 기구하에서의 경쟁의 이점을 무시한 정책은 자동차산업의 규모의 경제성을 발휘할 수 없다. 앞에서 논의 한 바와 같이 산업내에서의 조립기업간 경쟁, 부품기업간 경쟁이야말로 자동차산업의 양호한 성과를 지지한 것이며, 이러한 경쟁이 이 산업의 평균비용곡선을 우하향으로 가져 가게 하였다.

하나의 거대기업 속에서 공정을 세분화하여 분업을 하는 것은 이론적으로 가능하지만, 그같은 거대조직을 효율적으로 운영하는 것은 일반적으로 매우 어려운 일이다. 조직내의 종업원의 인센티브를 제고하기 어려울 뿐만 아니라 원활한 정보전달도 어렵다. 다수의 기업이 경쟁하는 분권화하에서 규모의 경제성을 발휘하게 하는데는 기업의 집약화에 의존할 필요는 없다.

(2) 내수중심의 산업육성

2차대전 후 장기간 일본시장에 대한 수입과 대내직접투자는 엄격하게 제한되어 있었다¹³⁾. 이와 같은 국내 산업 보호정책이 산업발전에 큰 공헌을 하였다. 국내 자동차산업을 육성하기 위해서 엄격한 수입제한과 대내 직접투자 제한을 하고 있는 나라는 다수 존재한다. 그러면 왜 일본의 경우 산업보호정책이 성공하였던가에 대한 설명 없이는 2차 대전 후 일본의 산업정책이 자동차산업의 발전에 미친 영향에 대해서 분명히 밝혀졌다고 볼 수 없다.

일본이 호주나 남미와 같은 보호정책을 시행하고 있는 나라와 다른 점은 국내시장이 크기 때문이다. 각국의 자동차 수요패턴을 보면 1인당 GNP와 인구 1000명당 자동차 보유대수간에는 매우 규칙적인 관계가 있다. 따라서 일본처럼 국내시장이 큰 나라는 그만큼 국내시장을 기반으로 한 산업발전 패턴을 유지하기 쉽다.

국내시장이 크다면 일정기간 국내시장을 폐쇄하여 자국기업에 국내공급을 독점시켜 대량생산을 통한 비용절감이 가능해진다. 국내 산업 보호정책 실시 기간 중 어느 정도 생산실적을 높여 규모의 경제성을 달성하고 이를 바탕으로 비용절감이 가능해진다면 그 후 시장을 개방하여도 외국기업과 충분한 경쟁을 할 수 있다. 일본의 경우는 이러한 조건이 정비되어 있었다. 더욱이 보호가 일시적이었기 때문에 매우 급속도로 비용절감이 이루어졌다.

12) 국민차구상과 3그룹구상은 비록 실현되지는 못했지만, 수출중대, 양산체제 확립이라는 그 후의 산업정책에 깊이 반영되어 있다. 小宮隆太郎·奥野正寛·鈴木興太郎, 전게서, p.285

13) 당시 일본이 대내 직접투자를 규제하였던 이유는 다음과 같다.

- ① 일본으로의 대내 직접투자 유입에 따른 국제수지 개선 이익은 단기적인 것이며, 장기적으로는 투자수익을 본국에 환원함에 따른 경상수지의 악화가 초래된다는 것이다.
- ② 직접투자의 주체인 기업이 독점적 우월성을 가진 국제적 파점기업일 경우 외국 국적기업이 자유시장에서 가격지배력을 행사함에 따라 독점지대(monopoly rent)가 해외로 유출되며, 또한 독점지대의 이진은 자국과 타국간의 소득배분을 자국에 유리하게 할 우려가 있다는 것이다.
- ③ 직접투자 도입에 의한 해외기업의 자회사는 국산형 산업에 비해서 기술개발이나 제품개발 의욕이 부족할지도 모른다는 점이다. 기술개발이나 제품개발은 대개 본국의 모회사가 주도권을 갖고 있기 때문에 해외기업인 자회사는 기술·제품개발에 의욕적이지 못하므로 일본의 산업구조 고도화에 대한 공헌도가 적다는 것이다. 상게서, pp. 145-146.

반대로 국내시장이 크지 않다면 국내시장을 중심으로 한 산업육성은 곤란해진다. 이 점이 일본과 한국의 자동차산업 발전 패턴의 차이이다. 한국은 비교적 빨리 외국시장에 대한 공급을 바탕으로 산업발전을 추진하였다. 또 일본의 경우에는 산업발전이 일정 수준에 도달한 1960년대 이후부터는 외국과의 기술 및 자본제휴는 그다지 큰 역할을 연출하지 못했지만 한국 자동차산업의 경우에는 일본 및 미국과의 자본 및 기술제휴가 산업발전의 밑바탕이 되었다¹⁴⁾.

이 점은 1960년대 한국과 일본의 보조금정책의 차이에서도 나타난다. 한국과 일본의 수출보조금 정책의 차이를 알기 위해서 양국의 총수출에 접하는 보조금의 비율을 비교해 보면 일본에 비해 한국이 훨씬 더 높게 나타난다¹⁵⁾. 이는 일본이 한국보다 훨씬 더 큰 국내시장을 가지고 있었기 때문이다.

<표-6>은 일본 자동차산업의 내수와 수출을 비교한 것이다. 이 표에서 알 수 있는 것은 일본은 적어도 70년대 중반까지는 국내공급이 대부분을 차지하였으며, 70년대 후반부터 수출이 큰 비중을 차지하게 되었음을 알 수 있다.

<표-6> 일본의 자동차 수출·생산 비율

(단위: 대, %)

년도	1960	1965	1970	1975	1980
생산(A)	481,551	1,875,614	5,289,157	6,941,591	11,042,884
수출(B)	38,809	194,168	1,086,776	2,677,612	5,966,961
B/A	8.1	10.4	20.5	38.6	54.0

주: 중고차 수출은 제외

자료: <표-4>와 동일

2. 정부보조와 규모의 경제성

다음에는 정부에 의한 보조금과 세제효과에 대해 검토하자. 정부에 의한 직접·간접 보조수단으로서는 정부계 금융기관의 저리자금공급, 보조금, 특별상각, 소요기기 수입관세 면제, 소요기술도입의 인가 등이었다.

정부의 자금에 관해서는 1956년 「기계공업진흥임시조치법」에 근거한 자동차 부품메이커에 대한 융자에서 찾아 볼 수 있다. 부품산업은 상기법에 규정된 17개 분야의 하나이다.

일본은 자동차 메이커보다는 자동차 부품메이커 육성에 정부계 금융기관의 자금을 집중적으로 투자하였다. 정부계 금융기관의 자금은 일본개발은행이 1차 부품메이커에, 중소기업금융공도가 2차 부품메이커에 각각 융자하였다¹⁶⁾. 1957- 59년과 자유화 직전 1964- 65년에는 자동차 부품메이커의 설비투자에 접하는 일본개발은행 융자액의 비율은 30%에 이르고 있다. 일본개발은행의 특정기계공업 전체의 융자액에 접하는 비율을 보더라도 자동차

14) 自動車問題研究會, 韓國自動車産業・部品工業資料集(東京: 總合教育企劃, 1986), pp. 51-59.

15) 稅制調査會, 稅制調査會 關係資料集, (東京: 稅制調査會, 1963. 3), pp.422- 423, (東京: 稅制調査會, 1972. 5) p.187, 經濟企劃廳, 經濟要覽,(東京: 經濟企劃廳, 各年), C. R. Frank. et al. *South Korea*, National Bureau of Economic Research, (Seoul: National Bureau of Economic Research, 1975), pp. 70-71.

16) 일본개발은행 등 정책금융기관의 자동차 메이커에 대한 융자는 자동차 부품메이커에 대한 융자에 비하면 극히 소액이었다. 자동차 메이커의 설비투자에 접하는 일본개발은행의 융자비율은 1966-71년 평균 0.9%에 불과하였다. 小宮隆太郎·奥野正寛·鈴村興太郎, 전제서, p. 127.

부품에 대한 용자비율은 1961- 65년에는 32.1%, 1966- 74년에는 54.2%이다. 이같은 용자는 유동비율(유동자산 / 유동부채)을 높여 자동차 부품메이커의 설비투자 확대에 큰 영향을 미쳤다고 생각한다.

일본개발은행 용자는 誘水效果(pump- priming effect)를 가져다 주었다. 일정 금액이 일본개발은행으로부터 부품메이커로 유입된 것은 곧 그것이 시그널(signal)이 되어 민간 금융기관으로부터의 용자도 한층 용이하게 이루어졌을 것이라는 것이다. 당시 부품메이커의 규모가 영세하여 용자를 얻기가 어려웠던 기업도 많았기 때문에 이러한 유수효과는 무시할 수 없다.

그런데 자동차산업 보조정책에는 자동차 조립부문에 보조하는 방법과 부품메이커에 보조하는 방법의 두가지가 있다. 보조금의 규모를 논하기 전에 일본의 경우와 같이 보조의 중점을 부품메이커에 두는 것이 큰 의미가 있다. 자동차산업에 있어서 규모의 경제성은 부품메이커와 조립메이커의 연계에 의한 외부성으로부터 발생하는 것이다. 따라서 만약 조립메이커를 중점적으로 보조하였다면 조립메이커의 부품수요가 증가함에 따른 부품생산 증대라는 간접적 효과를 통해서만 규모의 경제성을 발휘할 수 있게 된다.

반대로 부품메이커에 직접 보조를 제공한다면, 부품의 공급증가가 직접 조립메이커의 비용절감에 도움이 된다. 즉 규모의 경제성의 주요 부분이 부품메이커 측에 있기 때문에 부품메이커를 보조하는 것이 보다 효과적이라고 할 수 있다. 이와 함께 조립메이커에 부품을 공급하는 기업이 대부분이라면 부품의 비용저하와 품질 및 성능 향상은 폭넓은 외부성을 창출하게 된다.

일본 기업은 구미에 비해 중소기업의 비중이 크다. 1960년 시점에서 종업원 100인 이하의 기업은 일본의 경우 노동력의 58%(미국은 28%)를 점하고 있었다. 이와 같이 일본의 기업규모 구조는 다양한 요인에 의존하고 있지만, 상술한 중소기업에 대한 적극적인 정부용자, 중소기업에 유리한 법인세제가 큰 역할을 연출한 것은 틀림없는 사실이다¹⁷⁾.

이와 같은 산업규모 구조는 일본 자동차산업 발전에 매우 적합한 것이었다. 부품메이커간의 심한 경쟁은 이 산업의 규모의 경제성 실현의 원동력이었다. 후발 자동차 조립메이커라 할지라도 효율적인 부품메이커로부터 부품을 구입할 수 있었으므로 큰 규모의 기업울 갖지 않더라도 비용면에서 불리하지 않았다. 이것이 기업의 신규진입과 후발 조립메이커의 존속을 가능하게 하여 자동차산업의 경쟁력을 제고시켰다고 할 수 있다.

V. 결 론

본 논문에서는 자동차산업의 과점경쟁형태와 부품메이커의 연계에 의한 규모의 경제성에 초점을 맞추어 2차 대전 후 자동차산업의 보호정책과 보호정책하에서의 기업성장 메카니즘에 대해 고찰하였다. 여기서 명백히 밝혀진 바와 같이 일본의 자동차산업은 외부 압력에 의해 보호기간이 한시적이 될 수밖에 없었고, 국내시장이 자동차산업의 성장을 유지할 만큼 컸다는 점 등 극히 양호한 여건하에 있었다고 할 수 있다.

일본의 자동차산업 발전에 있어 보호정책이 중요한 역할을 하였음은 부정할 수 없지만,

17) 1950년대, 60년대에 걸쳐 실시된 중소기업 육성조치로서는 재정투융자 배정, 조세상 각종 특별조치에 의한 감면, 구미제국에 비해 낮은 법인세를 적용, 법인세제상 특혜조치에 의한 각종 세액공제 등에서 잘 나타나고 있다. 柴田和夫, 資本蓄積型 租稅構造, 武田隆夫·林建久 編, 現代日本の財政·金融 I, (東京: 東京大學出版會, 1978), 大藏省, 日本財政要覽(東京: 大藏省, 1987)

산업정책은 산업발전과 기업의 성장을 이끌어 나간 견인차라기 보다는 어디까지나 환경정비의 역할을 하였다고 할 수 있다. 과점하에서 기업간 심한 투자경쟁, 부품메이커간, 부품메이커와 조립메이커간의 경쟁과 협조가 기업성장의 주역이었던 점 또한 부정할 수 없다. 중요한 것은 이와 같은 과점경쟁 형태에 정부의 산업정책이 큰 영향을 미쳤다는 것이다.

고도성장기 일본의 자동차 산업발전이나 기업성장이 반드시 정부의 의도대로 전개된 것은 아니었으며, 또한 정부의 산업정책이 반드시 시종일관되게 이루어진 것도 아니었다. 한편으로는 보호정책이나 소형승용차의 보호가 기업수를 증대시켜 기업수가 많고 경쟁이 심하다는 것이 자동차산업 발전의 원동력이 되었지만, 다른 한편으로는 국민차구상이나 산업의 재편성에서 기업수를 제한하려 하는 노력이 동시에 전개되었다는 점이다.

일본의 자동차산업 발전의 경험은 유치산업 보호문제에 대해서 많은 흥미있는 자료를 제공해 주고 있다. 특히 과점경쟁의 형태에 산업보호정책이 영향을 미친다는 점은 지금까지 별로 논의되지 않았던 점이므로 금후 이 점에 대한 연구가 더욱 진전될 필요가 있다.

<참고문헌>

- 1) 산업연구원·한국자동차공업협동조합, 자동차산업 장기발전구상, 서울: 산업연구원·한국자동차공업협동조합, (1990)
- 2) 한국자동차공업협동조합, 세계자동차산업 관련통계, 서울: 한국자동차공업협동조합, (1990)
- 3) 市川弘勝・北田芳治 編, 國家獨占資本主義と日本の産業, 東京:青木書店, (1967)
- 4) 伊藤元重・清野一治・奥野正寛・鈴村興太郎, 産業育成と貿易, 小宮隆太郎・奥野正寛・鈴村興太郎 編, 日本の産業政策, 東京: 東京大學出版會, (1985)
- 5) 大藏省 稅關部, 關稅率沿革- 日本關稅・稅關史資料Ⅱ, 東京: 大藏省, (1958)
- 6) 大藏省, 日本財政要覽, 東京: 大藏省, (1987)
- 7) 大島惠一・P. W. Mc Craken 編, 日美自動車摩擦, 東京: 日本經濟新聞社, (1984)
- 8) 經濟企劃廳, 經濟要覽, 東京: 經濟企劃廳, 各年
- 9) 香西泰, 高度成長の時代, 東京: 日本評論社, (1982)
- 10) 小平勝美, 自動車, 東京: 亞紀書房, (1968)
- 11) 自動車問題研究會, 韓國自動車産業・部品工業資料集, 東京: 總合教育企劃(株), (1986)
- 12) 柴垣和夫, 資本蓄積型租稅構造, 武田隆夫・林建久 編, 現代日本の財政・金融 I, 東京: 東京大學出版會, (1978)
- 13) 重化學通信社, 貿易自由化と機械輸入要覽, 東京: 重化學通信社, (1962)
- 14) 稅制調査會, 稅制調査會關聯資料集, 東京: 稅制調査會, (1963. 3, 1972. 5)
- 15) 鶴田俊正, 戰後日本の産業政策, 東京: 日本經濟新聞社, (1982)
- 16) トヨタ自動車工業(株), トヨタ自動車 30年史, 東京: トヨタ自動車工業(株), (1967)
- 17) —————, トヨタのあゆみ, 東京: トヨタ自動車工業(株), (1978)
- 18) 日刊自動車新聞社, 自動車年鑑, 東京: 日刊自動車新聞社, (1962)
- 19) 日産自動車(株), 自動車産業 ハンドブック, 東京: 日産自動車(株), (1988)
- 20) 日本關稅協會, 實行關稅率表, 各年
- 21) 林信太郎, 産業再編成の必要性と進め方, エコノミスト, 1967. 4. 20
- 22) 武藤博道, 自動車産業, 小宮隆太郎・奥野正寛・鈴村興太郎 編, 日本の産業政策, 東京: 東京大學出版會, (1985)

- 23) 山澤逸平, 日本の経済発展と国際分業, 東京: 東洋経済新報社, (1984)
- 24) Cusmano, M. A., *The Japanese Automobile Industry*, Harvard University Press, (1985)
- 25) Frank, C. R. et al., *South Korea*, National Bureau of Economic Research, (1975)
- 26) Spence, A. M., Investment Strategy and Growth in a New Market, *Bell Journal of Economics*, 10, 1-19, (1979)