

울산대학교 사회과학 논집 제1권 제2호 pp. 39~94, 1991.  
Journal of Social Science Vol. 1, No. 1, pp. 39~94, 1991.  
University of Ulsan.

## 戰後 日本의 自動車産業의 政策에 대한 一研究

張炳翼  
經濟學科 副教授

### 〈要 約〉

本研究는 日本의 自動車産業의 發展을 雁行形態의 發展理論과 結付시켜 2次大戰 以後 日本 自動車産業의 輸入代替段階에서 輸出成長段階로의 移行過程에서 日本政府가 自動車産業의 育成·發展에 對해서 行한 各種政策手段—保護政策, 育成政策 및 環境條件整備政策 을 分析하고 이러한 諸手段이 當該産業發展, 國民經濟 및 國民福祉水準向上에 얼마나 기여하였는가를 評價한다.

## A Study on Industrial Policy of Japanese Auto — Industry after World War II

Chang, Byung Ik  
Dept. of Economics

### 〈Abstract〉

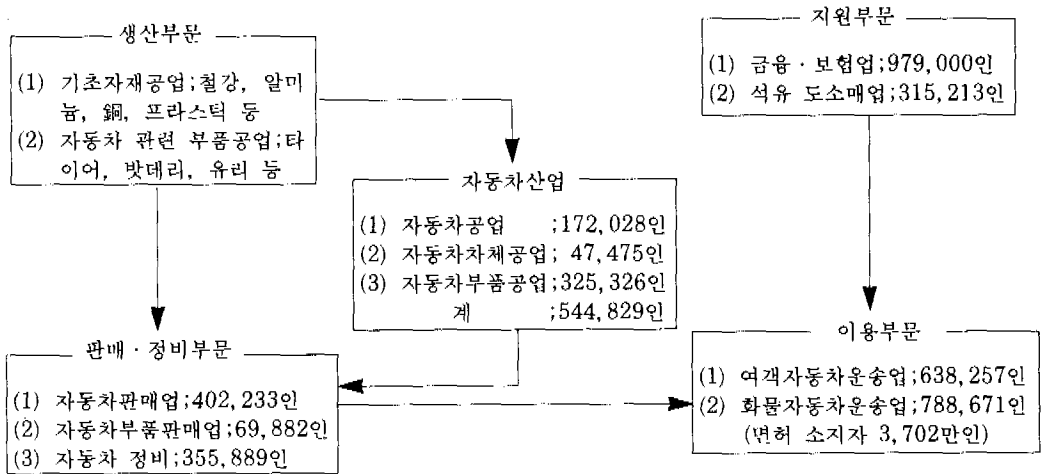
The purpose of this paper is to examine industrial policies of Japanese auto-industry after World War II. Especially, we focus on the protective policy, supportive policy and environmental policy for maintaining industry. Such policies were performed to support and develop the auto-industry by Japanese government during the period of transition from the stage of import substitution to export growth.

In connection with the theory for catching-up product cycle of industrial development, we analyze the development of Japanese auto-industry after World War II; And we evaluate how these polices contributed not only to the

development of auto-industry itself but also to the improvement for national economy and welfare.

### I. 序 論

自動車産業은 鐵鋼, 石油化學 等 素材産業과는 달리 高度의 組立加工型産業이다. 그러므로 車體工業, 部品工業 等 소위 下請·外注 外에도 資材, 販賣, 運送等 그 關聯産業은 커다란 波及效果를 이루고 있다. <圖1>에서 보듯이 日本의 勞働者數의 約 1/10이 自動車 및 그 關聯産業에 속해 있다. 그만큼 自動車産業은 廣範圍한 關聯分野를 갖고 있어서 그 産業의 發展이 다른 産業에 미치는 波及效果가 크다.<sup>1)</sup> 가령 自動車産業에 있어서 資材·消費比率은 <表1>과 같다.



자동차 관련산업	종업원수(인)
자동차공업	172,028
자동차차체공업	47,475
자동차부품공업	325,326
자동차소매업	279,591
자동차도매업	104,642
자동차부품도매업	69,882
주유소	236,273
석유도매업	78,940
은행·신탁업	425,877
보험업	553,123
여객자동차운송업	788,671
화물자동차운송업	788,671
자동차정비업	355,889

資料: 北田芳治外「現代日本の經濟政策(下卷)」大月書店1979

<圖 1> 自動車 關聯産業 從事者 數

〈表 1〉 自動車産業의 資材消費比率(1965)

(단위 : %)

冷延 薄鋼板	27	構造用鋼	32
熱延 薄鋼板	9	輕合金鑄物	58
特殊鋼	19	알루미늄 다이캐스트	66
鍛工品	36	blade	57
銑鐵鑄物	13	고무	53
마리아블	37		

資料:小平勝美「自動車」亞紀書房, 1968

이와 같이 自動車産業은 戰後方聯關效果가 크므로 대단히 매력적인 産業이며 많은 나라에서 戰略産業으로 規定하고 있다.<sup>2)</sup> 세계 166개국 중 自動車生産國은 26개국이지만, 80년 현재 총생산대수 3,880만대(그 중 승용차는 2,930만대) 중 上位 10개국<sup>3)</sup>에서 90.5%를 차지하고 있다. 日本은 1975년 西獨을 제치고 세계 제1의 自動車 輸出國으로 부상한 이래 79년에는 日本의 自動車生産台數가 史上 처음으로 美國을 능가하였다.

그러나 日本의 自動車産業은 2次大戰직후에 거의 제로에 가까운 상태에서 再出發하였다. 1945년 9월 聯合軍司令部(GHQ)는 十萬대의 生産을 許可하였다.<sup>4)</sup> 1946년의 生産台數는 17,606대에 불과하였지만, 87년의 生産規模는 1,219만 9,187대로 41년간 약 693배로 擴大되어 年平均 增加率 약 17%에 달하고 있다. 自動車生産이 年間 10만대를 넘어선 것은 1953년 이었으며, 그 10배인 100만대를 넘어선 것은 1961년으로 8년이 소요되었다. 그리고 19년 후인 1980년에는 1,000만대를 넘어섰으며, 오늘날 日本은 世界自動車生産의 28%(1985년), 輸出의 43%(1985년)를 각각 占有하고 있어 世界最大의 自動車生産 및 輸出國으로 登場하였다.

2次大戰後 經濟復興期와 高度成長期에 걸쳐 日本政府가 産業發展의 促進을 위해 産業政策시 스템을 만들어 官民協調體制를 緊密히 維持해왔다는 事實은 잘 알려져 있다. 그러나 日本의 産業政策이 어떠한 過程을 거쳐 具體的으로 어떻게 이루어졌는가에 대해서는 政策關係者에게는 周知의 事實임에도 불구하고 一般人(學者包含)에게는 잘 알려져 있지 않은 경우가 적지 않다. 또 産業政策의 제반 裝置의 效果나 國民經濟的 내지 國民厚生の 意義에 대해서 經濟學的으로 深度있게 分析한 著書나 論文은 그다지 흔치 않다. 1970년대 후반에 들어와서 日本의 産

1) 1965년 自動車産業의 生産誘發係數는 2.624649이며 影響力係數는 1.332831이다. 1975년에는 同係數가 각각 2.554037과 1.247817이다. 이는 自動車 1단위 生産은 一中間生産제에의 유발수요증대를 매개로 하여 一全産業에 對해 약 2.6單位(급액비)의 生産을 誘發하게 되므로 影響力係數는 1보다 크다. 그러므로 自動車産業의 生産誘發效果는 産業平均보다 훨씬 크다. 村尾賢「前後日本における自動車工業の發展と貨物輸送自動車化」『經濟貿易研究(No. 8)』神奈川大學經濟貿易研究所 1980. p. 35.

2) 自動車産業의 重要性은 다음과 같다.

첫째, 白國內 自動車産業의 存在는 새로운 比重이 큰 産業을 附加하는 것이므로 經濟成長에 기여한다. 둘째, 自動車産業은 綜合工業의 性格을 갖고 있으므로 關連産業의 擴大와 技術水準에 기여한다. 셋째, 自動車産業은 輸出産業으로서 外貨稼得率이 높다. 넷째, 自動車의 普及은 輸送力을 增大시켜 生産要素의 效率的 利用을 可能하게 하며 他産業의 合理化와 연결된다. 上野裕也·武藤博道「自動車」, 熊谷尙夫編「日本の産業組織(1)」中央公論社, 1973年 p 120.

3) 自動車産業 上位 10여개국은 日本, 美國, 西獨, 프랑스, 소련, 이탈리아, 캐나다, 영국, 스페인 및 브라질이다. 小宮隆太郎「日本の産業政策」東京大學出版會, 1985, p. 277.

4) GHQ는 2次大戰 後 貨物輸送의 극도의 惡化에 직면하여 당분간 乘用車生産을 禁止하였지만 1947년부터 生産을 허가하였다. 中村靜治「現代自動車工業論」有斐閣選書R, 1983, p. 207.

業政策에 대한 관심이 고조되어 單行本과 論文이 多數發表되었는데 그 가운데에는 많은 情報을 담고있거나 통찰력이 풍부한 것도 몇가지 있었다. 그러나 지금까지 經濟學的 立場에서 日本의 産業政策을 精確하게 파악하고 그 效果를 分析·評價하는 作業이 충분히 이루어졌다고 말하기는 어렵다.

1970년대 들어서 oil shock로 일시적인 어려움이 있었지만 日本의 産業은 크게 발전하였고 産業政策도 從前과는 달리 그 內容이 변모하였으며, 한편으로는 日本의 産業政策에 대한 國際의 關心度도 높아졌다. 그리하여 최근에는 歐美先進諸國, 아시아의 發展上國이 자기 自國産業의 發展을 위해서 어떤 敎訓을 얻고자 戰後 日本의 産業政策에 큰 關心을 보이고 있는 것이 事實이다.

그러나 지금까지 日本의 産業政策에 대한 外國人의 著作은 많지않고 대체로 事實의 記述에 不過하거나 政治學的 立場에서 記述한 것이 大部分이고 經濟學的 分析은 매우 不充分하였다. 이때문에 최근 外國에서는 일반적으로 日本의 産業政策의 實態와 有效性을 너무 過大評價하는 傾向도 없지않은 것 같다.

이같은 實情에 비추어 自動車産業의 後發國(late comer)인 日本이 오늘날 世界自動車大國이 되었다는 것은 이제 自動車 産業이 본래도에 올라와 있는 韓國의 立場에서는 日本의 自動車産業政策의 實態와 效果 및 意義를 經濟學的으로 分析·評價하는 일은 매우 큰 意義를 提示해줄 뿐만 아니라 또 樣相을 파악하는데 도움이 될 것으로 사료된다.

以上과 같은 研究의 必要性에 따라서 本 研究은 文獻 및 統計資料를 利用하여 2次大戰 以後 自動車産業의 復興期에서부터 1979년 世界 第1의 自動車産業國으로 發展하기까지의 期間을 分析期間으로 하며, 本 研究을 수행함에 있어서는 産業發展의 雁行形態의 模型을 利用하여 輸入代替段階에 걸쳐서 日本政府가 自動車産業에 대해서 행한 各種政策手段과 이러한 政策手段이 當該産業의 發展과 國民經濟 그리고 國民福祉水準의 向上에 얼마나 기여했는가를 分析·評價하고자 한다.

이 期間中 日本의 自動車産業에 대한 政策은 매우 多樣하게 展開되었지만 本 論文에서의 研究範圍는 當該産業의 保護政策, 育成政策 및 環境條件整備政策에 그 焦點을 두어 論議를 展開하고자 한다.

上記의 研究目的에 부응하여 本論文은 다음과 같이 構成되어 있다. 우선 Ⅱ章에서는 産業政策의 概念을 究明하고 이어서 2次大戰後 日本의 産業政策을 戰後復興期, 高度成長期 및 石油危機 以後의 3단계로 구분하여 각 시기별로 개관하고 그 特徵을 알아본다. Ⅲ章에서는 産業發展의 패턴을 간단히 紹介한 다음 日本의 自動車産業의 發展패턴을 Akamatsu Kaname의 雁行形態의 發展模型(catching-up product cycle)과 결부시켜 自動車産業의 導入段階에서 輸入代替段階로의 移行時期, 輸入代替段階에서 輸出成長段階로의 移行時期, 그리고 輸出成長段階에서 成熟段階로의 移行時期 및 각 단계별 特徵을 叫明하며, 이어서 Ⅳ章에서는 輸入代替段階에서 輸出成長段階에 걸쳐서 展開된 自動車産業에 대한 主要政策을 保護政策과 育成政策 그리고 産業의 環境條件整備政策으로 나누어 分析한다. 보다 具體적으로 言及하면, 保護政策에서는 關稅, 物品稅, 外貨割當(後日 數量割當으로 變換) 및 對內直接投資規制政策을 중점적으로 그 內容과 效果를 分析하며, 또 育成政策에서는 政府의 自動車組立企業에 대한 設備投資促進 및 生産規模擴張을 위한 政策과 技術水準向上을 위한 政策을 檢討하고 아울러 「機械工業振興臨時措置法」에 근거를 둔 自動車部品工業育成政策에 대해서도 살펴봄, 또 保護·育成政策의 成果에 대해서도 言及한다. 그와 함께 産業基盤造成을 위한 環境條件整備政策으로서 道路整備 自動車排氣가스規制 및 自動車의 安全性問題에 대해서도 言及한다. 이어서 Ⅴ章에서는

Ⅳ章에서 言及한 日本의 自動車産業에 대한 政策이 當該産業의 發展과 國民經濟 및 國民의 厚生福祉向上에 얼마나 기여했는가를 評價하고 Ⅳ章에서는 지금까지의 檢討와 分析을 要約·整理하고 結論을 導出한다.

## Ⅱ. 産業政策의 概念과 戰後 日本의 産業政策概觀

### 1. 産業政策의 概念

産業政策이란 用語는 최근까지 英語圈에서는 찾아볼 수 없었던 用語로서(유럽에서는 때때로 이와 같은 종류의 用語가 使用되었으나 그다지 흔히 쓰이지는 아니하였다). 日本에서도 비교적 새로운 用語에 속한다. 日本 通産省에 「産業政策局」이 있으나 通産省에서도 産業政策이란 用語를 使用하게 된 것은 대체로 1970년 전후이다.<sup>5)</sup>

그 이전에는 産業合理化, 企業合理化, 産業構造高度化, 産業再編成 등의 用語로서 産業政策의 提問제가 거론되었다. 産業政策이란 産業間의 資源 配分이나 각 産業의 經濟活動水準을 그러한 政策이 수행되지 않았을 경우와 다르게 變化시키기 위하여 수행하는 政府의 政策을 의미한다.<sup>6)</sup>

産業政策에서 말하는 産業은 대체로 2次産業을 지칭하고 있으며 1次産業과 3次産業은 포함하지 않고 있는 것이 보통이다.<sup>7)</sup> 産業政策의 內容을 크게 나누면 다음과 같이 분류할 수 있다.<sup>8)</sup>

첫째, 産業發展에 일반적으로 기반이 되는 公共的 혹은 共同的 施設이나 그밖의 資本蓄積에 충실을 기하는 政策으로서 이를 産業基盤政策이라 부른다. 産業基盤政策의 전형적인 예로서는 道路, 港灣 등을 정비하기 위한 公共建設事業이 있다.

둘째 産業의 전반적이고도 개별적인 조성 혹은 保護政策이다. 이것을 産業造成政策이라고 한다. 예를들면 資本蓄積, 技術革新을 促進하기 위한 일반적인 金融과 財政政策으로 이루어지는 施策이다. 물론 기계공업, 화학공업, 섬유공업 또는 中小企業과 같은 특정업종이나 분야에 대한 造成策도 실시되고 있으며 廣義의 産業造成政策에는 해당분야의 성장을 기대할 수 없는 경우라도 國際競爭에서 保護시키려는 政策도 포함된다.

세째 産業發展을 國民에게 일반적인 利益을 가져오는 方向으로 誘導하거나 規制하기 위한 規則을 설정하는 政策이다. 이것을 産業規制政策이라 한다. 예를들면 環境保 toàn에 관한 規則, 獨占的이거나 不公正去來를 防止하기 위한 規則같은 것이다. 本稿에서는 주로 産業造成政策과 産業基盤政策에 초점을 두어 分析對象으로 한다.

### 2. 戰後 日本의 産業政策概觀

本節에서는 2次大戰後 日本의 産業政策을 復興期, 高度成長期 및 石油危機 以後의 세 段階로 구분하여 각 時期別로 概觀하고 그 特徵을 考察하고자 한다.

5) 1970년 당시 日本通産省代表가 OECD工業委員會에서 「日本의 産業政策」이란 연설을 했고 이에 따라 OECD는 1972년에 “Industrial Policy of Japan”을 出版하였다. 小宮外 前掲書 p. 2~3.

6) 小宮外 前掲書 p. 3, 한편 南亮進은 通産省, 大藏省 등의 관청들이 각각 소관하는 業種에 대하여 행하는 직접적인 역할을 産業政策이라고 정의하고 있다. 南亮進 『日本の經濟發展』 東洋經濟新報社 1981年, (鄭英一 譯) 『日本の經濟發展』 經文社, 1991. p. 164.

7) 小宮外 前掲書 p. 3.

8) 金孝命 『現代經濟政策』 博英社 1987. p. 199~200.

### (1) 戰後復興期(1945~60년)의 產業政策

이 期間은 日本經濟가 2次大戰後 復興으로부터 高度成長으로 展開되는 과정이고 世界市場으로부터 高립·봉쇄를 벗어나 점차 開放體制로 移行하는 時期에 해당된다. 日本경제는 統制로부터 競爭으로 產業組織의 再構成이 進行되었지만 經濟는 戰時經濟의 流産으로 남아 있었다.

한편 이 期間中에는 占令政策의 일환으로 財閥解體, 企業集中排除措置가 취해지고 獨占禁止法이 制定되어 市場經濟活性化를 위한 基盤이 造成되었으며 또한 政府에 의한 統制 및 介入, 그리고 系列化의 側面과 競爭, 企業의 集中排除의 側面이라는 두가지 흐름이 併存하여 對立하고 있었다. 經濟의 復興開放體制로의 移行에 따라 統制는 점차 후퇴하였지만 相對적으로 이 時期는 政府의 產業에 대한 介入程度가 강하였다. 이 時期를 다시 세단계로 나누어 產業政策의 內容을 간단히 살펴보기로 한다.

#### 1) 1945~50년

2次大戰 직후 日本經濟는 落後된 生活水準으로부터의 回復이 經濟政策全般의 課題였으며 產業政策의 目的은 生産再開에 있었고 戰後統制方式에 의해 達成하려고 하였다. 먼저 占令軍은 철저한 經濟民主化計劃을 실시하여 1945년에 財閥解體와 農地改革을 지시하였고, 勞動組合法을 公布하였다. 이들 改革은 日本의 經濟社會에 있어 自由競爭原理의 作用을 보장함으로써 그 후 高度成長의 초석이 되었다.

政策의 주요대상영역은 生産再開가 어려운 石炭, 鐵鋼 두산업이었으며, 소위 1946년에는 傾斜生産方式<sup>9)</sup>이 채택되었다. 政策手段으로서는 物資配給, 價格統制(價格差補助金の 支出포함), 復興金融公庫의 融資 등이 있었다.

#### 2) 1951~55년

이 期間中の 產業政策의 目的은 企業合理化에 있었다. 鐵鋼, 石炭, 電力 및 計劃造船 등의 일련의 合理化計劃이 1950년대 전반에 일제히 실시되었다. 政策手段으로서 租稅特別措置, 財政投融資(輸出銀行 및 開發銀行融資), 外貨割當, 外國技術導入規制 등이 合理化政策의 目的達成을 위해 支援되었다. 또한 권고에 의한 組업단축, 수입원재료할당 등에 의한 產業內 統制도 試圖되었고 獨占禁止法이 改定되어 不況카르텔이 인정되었다.

#### 3) 1955~60년

이 期間은 日本經濟가 高度成長에 진입한 時期이며 經濟政策은 成長率提高에 의한 生活水準向上, 完全雇傭達成을 目的으로 실시되었으며, 이 時期의 產業政策은 產業基盤의 擴充(立地, 用水, 交通등), 新規産業育成, 投資優先順位調整 등을 비롯한 產業內 調整, 斜陽産業의 保護 및 合理化 등에 대처하는 것이었다. 政策手段으로서는 稅制 및 財政投融資가 중심이었다. 産業育성을 위해 「石炭鑛業合理化臨時措置法」(1955년), 「機械工業振興臨時措置法」(1956년) 등이 立法化되었으며 또한 產業內 調整에 대하여 政府의 行政指導<sup>10)</sup>가 시도된 것도 이 시기부터이다.

9) 石炭과 鐵鋼産業의 傾斜生産方式은 炭鑛에 鐵鋼을 우선적으로 投入하여 增産된 石炭을 鐵鋼産業에 投入함으로써 두 産業의 發展을 통하여 他産業을 發展시켜 나간다는 것이다. 小宮 外 前掲書, p. 30~31.

10) 行政指導는 官廳이 民間企業에 대해서 通達, 指示, 助言 및 要望 등을 하는 것이며 이것의 法律의 根據는 없지만, 中央의 각 부처는 法律에 의거하여 제반 측면에서 許可된 認可權, 決定權, 監督權을 가지고 있기 때문에 이것이 民間企業에 잠재적 압력으로 작용하여 行政指導를 成功시키는 條件이 되고 있다.

復興期の 産業政策을 要約하면 戰後 日本經濟는 戰時流産을 안고 出發하였으며, 企業은 戰後處理 인플레이션, 集中排除 등에 의해 弱화되어 있었다. 따라서 政府와 企業과의 關係는 「強한 政府와 弱한 企業」이라고 유형화할 수 있으며 産業政策은 政府主導下의 介入形態로 실시되었다.

## (2) 高度成長期(1960~石油危機 以前)의 産業政策

이 期間中 日本經濟는 未曾有의 成長을 구가하여 1968년 日本經濟規模는 自由世界에서 美國 다음으로 큰 經濟大國이 되었다. 産業構造의 高度화와 産業組織의 多元化가 進진되어 製造業 內에서도 所得彈力性이 높은 重化學工業化率이 1970년 62%까지 높아졌으며, 1960년경부터 勞動不足現狀이 나타나기 시작하여 二重構造도 解消되는 추세에 있었다. 그리고 중견기업의 대두, 새로운 流通機構의 등장, 事業體數의 增加(1959~71년의 12년간 283만개의 企業이 增加하였음)와 더불어 1960년대 후반에는 國際收支의 黑字基調가 定着되었다. 高度成長過程에서 重化學工業育成策으로 인하여 化學, 鐵鋼, 機械는 國際競爭力이 強化되어 輸出産業으로 부상한 반면 食品, 纖維 등 기존전통산업은 比較劣位産業으로 전락하였다. 이리하여 1960년대 日本經濟는 完全雇傭經濟로의 移行, 産業構造高度化, 二重構造解消, 輸出의 重工業화와 經常收支의 黑字基調, 貿易 및 資本自由化 등 제반 측면에서 先進國經濟의 特徵을 가지고 있었다. 한편 이 期間中 인플레이션과 公害는 高度成長의 마이너스의 귀결이었다.

이 時期의 産業政策은 貿易 및 資本自由化를 단계적으로 추진하여 自由化에 의해 産業이 結構적 손해를 보지않도록 國際競爭力을 強化하는 方向으로 自由化에 對應할 수 있는 産業體制를 정비하는데 주요목적을 두었다. 自由化에 대한 政府의 태도는 매우 신중하였는데 貿易自由化를 段階的으로 推進해나가는 過程에서 戰略産業의 品質이나 國際競爭力에 문제가 있는 경우에는 自由化時期를 최대한 미루고 해외제국과 充分한 競爭을 할 수 있을 때까지 時期을 지연시켰다는 점이다. 또한 政府는 關稅制度를 改定하여 일부관세율을 인상하고 縱價稅에서 縱量稅로 바꾸었으며 특히 긴급관세제도, 관세할당제도, 혼합관세제도 등의 保護關稅制度를 自由化補完對策으로 導入하였다. 日本은 1964년 OECD, IMF8條國에 加入하였지만 資本自由化는 1967년에 비로소 시작되어 1973년에 끝나게 된다. 따라서 日本의 開放體制로의 移行過程은 1960년부터 시작하여 실로 13년이 소요되었다고 볼 수 있다. 開放體制로의 移行過程에서 政府는 新産業體制의 구축문제에 관심을 가졌는데, 이것은 政府와 企業間의 關係改善, 競爭秩序改善, 再編成에 의한 기업규모 확대 등을 통해 産業組織을 폭넓게 改善하는 문제로서 大企業에서 中小企業에 이르기까지 모든 기업과 관계되는 문제이다. 결국 이것은 價格構造의 調整機能에 대신해서 資源配分을 官民協調方式에 의한 인위적 조정에 맡긴다는 것이다.

1960년대 産業政策중 代表的인 것은 다음과 같다.

첫째 貿易 및 資本自由化對策으로서 新産業體制論과 産業再編成이 주요정책이었으며 新産業體制論은 官民協調方式을 실천하기 위한 「特定産業振興臨時措置法」의 立法化로 發展하였고 産業再編成論은 1960년대 후반에 企業의 合併推進으로 나타났다.

둘째 投資의 調整을 시도하였다. 1960년대 企業의 期待成長率이 높아 많은 企業이 적극적으로 設備投資를 하였는데 企業의 이같은 投資行爲가 過剩能力의 필연적 發生을 초래할까 우려하여 通産省은 鐵鋼, 合成纖維, 石油, 化學 등의 投資調整에 介入하였는데 그 背景에는 價格機構의 資源配分에 대한 否定的 評價가 깔려있었다고 볼 수 있다.

세째 政策當局은 市場集中度가 낮고 企業數가 많은 産業에 대한 産業分野의 調整, 專門生産體制確立, 生産의 共同化를 試圖하였다. 또한 中小企業에 대해서는 「中小企業近代化促進法」

(1963년)에 의해 事業共同化, 規模의 適正化를 위한 介入을 하였다.

네째 産業別 育成政策을 展開하였다. 1960년대에 들어와서도 1950년대에 制定된 「機械工業 振興臨時措置法」, 「電子工業臨時措置法」, 「航空機工業臨時措置法」 등이 계승되어 産業別 育成政策이 推進되었다.

다섯째 産業政策을 決定하는 과정에서 審議會方式이 利用되었다. 1960년대에는 審議會方式이 定着되어 重要な 産業政策이 審議會의 의결을 거쳐 주무관청에 보고되고 경우에 따라 立法化되었다. 1960년대초에는 産業構造調査會, 1964년 이후에는 産業構造審議會<sup>11)</sup>가 중심이 되어 産業政策을 수립하였는데 産業構造審議會에는 總括委員會외에 해당산업분야 産業政策을 심의하기 위한 15개 委員會<sup>12)</sup>를 두었다. 産業構造審議會에는 관료출신, 언론인 및 민간기업인 등으로 구성되어 産業行政을 위한 여론형성, 정부와 민간의 정보교환 및 政府에 대한 民間의 陳情의 창구 등으로 活用되었다. 이 審議會는 1960년대에 많은 答申서를 발표하여 政府가 産業活動에 대해 직접 개입하여 指導 및 調整을 하는데 큰 效果를 發揮한 것으로 생각된다.<sup>13)</sup>

高度成長期の 産業政策을 要約하면 貿易 및 資本自由化에 대처하여 官民協調體制를 유지하면서 신중하게 이에 대응하였는데 이는 곧 당시 政府와 民間에서 價格機構의 調整機能에 對한 信賴性이 오늘날처럼 높지않았기 때문에 經濟活動에 대한 企業의 適應能力이 充分한 自身을 갖지 못했음을 나타내는 것이다. 또한 이 時期의 公害 등 外部不經濟에 대한 政府의 對應과 獨占禁止政策이 經濟政策中에서 제대로 運營된 것도 1970대부터였다.

### (3) 石油危機以後(1973~)의 産業政策

日本經濟는 1970년대에 들어서면서부터 先進國의 양상이 더욱 뚜렷해짐에 따라 國民들의 여론은 高度成長에서 發生된 負의 成長效果(公害, 自然環境破壞, 過密化·過疏化, 社會間接資本不足, 인플레이션등)에 대한 對策을 要求하는 方向으로 轉換되었다. 이와함께 1969~71년 國際收支赤字가 黒字不均衡으로 擴大되면서 섬유질강등의 분야에서 對美貿易摩擦이 發生하여 歐美諸國으로부터 円貨切上을 要求받게 되었다. 1970년대 經濟政策에 있어서 日本經濟의 最大課題는 國民의 意識變化에 따른 社會經濟行爲의 改善과 國際收支黒字不均衡에 대한 대처였다.

石油危機 以後 産業政策의 目標은 經濟構造 및 政策環境變化에 따라 크게 달라졌다. 變化된 産業政策의 目標은 1970년 産業構造審議會가 發表한 「70년대 通商産業政策」에 잘 나타나 있는데, 여기에 나타나 있는 産業政策의 基本方向은 종래 「成長追求型」에서 「成長活用型」으로 經濟運營을 轉換한다는 것이며,<sup>14)</sup> 둘째, 市場機構를 최대한 活用한다는 것이다. 즉 과도한 정책개입, 산업의 보호조치 등을 제한하고 産業政策은 市場失敗可能領域에 限定하여 市場機構에 의한 資源配分을 최대한 실시한다는 것이다.<sup>15)</sup> 셋째, 向後 産業構造는 資本集約도가 높은 組

11) 1949년 발족한 産業合理化審議會와 産業構造調査會가 統合하여 産業構造審議會로 1964년 새로 발족되었다. 通産省「通商産業行政半世紀の歩み」1975를 참조바람.

12) 15개 委員會는 다음과 같다. 國際經濟委員會를 비롯한 産業金融, 重工業, 産業技術, 鐵鋼, 化學工業, 産業立地, 産業公害, 雜貨·建材, 消費經濟, 情報産業, 流通産業, 勞動, 管理 등의 委員會를 말한다. 小宮 外 前掲書, p. 53.

13) 小宮 外 前掲書, p. 53.

14) 이것은 經濟成長力을 活用하여 勞動條件의 改善, 社會間接資本充實, 快適한 環境造成, 教育의 充實, 研究開發投資增大, 國際協力進出增大를 도모한다는 것이다. 小宮 外 前掲書, p. 84.

15) 특히 公害와 危險을 수반하는 技術, 資源開發, 社會間接資本, 公共서비스提供, 新規産業育成, 斜陽産業의 轉換 등에 限定하여 市場構造에 의한 資源配分을 최대한 실시한다는 것이다. 小宮 外 前掲書, p. 84~85.



立加工産業中心의 構造로 移行할 것으로 展望하여 知識集約型 産業構造形成을 産業政策의 中心課題로 한다는 것이다. 이 세가지를 目標로 하는 産業政策은 政府와 企業間의 關係를 反映한 「비전政策」<sup>16)</sup>이라고 할 수 있으며 특히 「80년대 비전」에서는 첨단기술분야를 중심으로 한 創造的 技術集約的 産業構造의 형성을 강조하고 있다.

이 期間中의 産業政策을 時期別로 살펴보면 1970년대 전반 1次石油危機 以後의 調整期에는 긴급대책으로 物價對策과 에너지의 安定的 確保 외에 1960년대 후반부터 계속되어온 公害對策, 列島改造論(1973년 工業國配置促進法制定) 및 中小企業政策이 産業政策의 主要課題였다.

1976~78년의 安定成長期의 産業政策으로는 빈발하는 貿易摩擦에 대한 國際調整 및 長期不況産業에 대한 産業調整(특히 1978년의 「特定不況産業臨時措置法」에 의한 것)이 중심이 되었고 더우기 産業構造의 知識集約化構想에 따라 「特定機械情報産業臨時措置法」이 1978년 制定되어 IC回路, 컴퓨터, 航空機産業의 育成政策이 한층 강화되었다.

1979~80년의 2次石油危機의 發生과 함께 다시 綜合에너지政策이 중점정책으로 되었고 2次石油危機調整後인 1981년부터 오늘날까지 첨단기술개발, 通商摩擦에 대한 대응 및 長期不況産業에 대한 産業調整이 重要政策으로 대두되고 있다. 1~2차 석유위기 이후의 産業政策은 國內뿐만 아니라 國外的 經濟與件變化에 對應하는 特別政策을 근간으로 하고 있다. 즉 이 期間中의 産業政策은 컴퓨터, IC회로, 항공기 등 일부산업에 대한 육성정책을 제외하면 公害對策, 長期不況産業에 대한 産業調整 및 通商摩擦調整 등의 「수동적·소극적」 전략이 중심이 되고 있다. 한편하면 石油危機 以後의 産業政策은 市場機構를 중시하면서도 市場機構에 전적으로 일임할 수 없는 領域에 介入함으로써 經濟成長과 安定에 일정한 공헌을 하였다.<sup>17)</sup>

지금까지 戰後 日本의 産業政策을 概觀하였는데 이를 要約하면 다음과 같다. 2次大戰 직후부터 1960년대 전반까지 日本의 産業政策은 特定産業에 優先的·選別的 財政, 租稅 및 金融政策을 실시하고 이들 産業을 保護하는 政策을 採擇하였지만 1960년대에 保護的 産業政策은 貿易自由化와 資本自由化政策으로 인하여 점차 후퇴하기 시작하였으며, 특히 1970년대와 1980년대는 貿易不均衡의 擴大와 빈번한 通商摩擦로 인하여 保護主義的 産業政策은 크게 후퇴되었고 최근에는 歐美主要國의 保護主義로 인하여 日本의 輸出은 自主規制되고 있으며, 첨단기술분야의 技術開發을 위한 補助와 「特定機械情報産業振興臨時措置法」에 지정된 産業에 한해서 稅制·金融面의 優待措置가 주류를 이루게 되었고 그와 함께 1970년대 이전부터 실시되고 있던 中小企業에 대한 稅制·金融面의 優待措置는 현재에도 存續되고 있다. 石油危機 以後의 産業政策은 市場機構를 중시하면서도 市場機構에 전적으로 맡길 수 없는 영역에 介入함으로써 經濟成長과 安定에 공헌하고 있다.

한편 産業을 관장하는 官청과 그 産業의 主要企業내지 事業體團體사이의 긴밀한 協調體制에 의해 이루어지는 「行政指導」는 오늘날에도 유력한 産業政策의 手段이 되고 있다. 1970년대 이후 특히 産業政策의 手段으로 그 重要性을 더하게 된 것은 「비전, vision」이라는 日本特有의 手段이다. 政府는 「비전」을 통하여 民間企業에 産業構造나 國際關係가 變化하는 方向에 대한 基本的인 情報를 提供하고 특히 「비전」에서 표명된 政府의 政策目標은 民間企業의 行動指

16) 「비전」이란 用語는 英語의 vision의 의미하는 바와는 약간 상이한 日本式用語인데 이는 産業構造 등에 대하여 가까운 장래에 일어날 변화의 方向을 시사하고 이 方向에 따라 産業構造 등을 調整해 나가는 것이 바람직하다는 政策構想을 뜻한다. 그리고 「비전政策」이란 産業構造의 變化方向에 대하여 審議會나 文書 및 기타의 方法을 통해 産業에 情報를 提供하고 그리하여 企業活動을 誘導해 나가기 위한 政策을 의미한다. 小宮外 前掲書, p. 84~85.

17) 小宮外 前掲書, p. 100.

針이 되어 企業의 行動을 그 方向으로 誘導하는 역할을 하고 있다. 따라서 「비전」도 産業政策 手段의 하나라고 할 수 있으며 특히 「비전」에 제시된 政策目標에 따른 政策手段이 體系的으로 규합되어 전개될 경우에는 「비전」의 역할이 금후에도 한층 더 클 것으로 생각된다.

### Ⅲ. 自動車(乘用車)産業의 發展패턴과 發展段階別 特徵

本章에서는 産業發展의 4가지 패턴에 대한 理論을 소개하고 그 중 赤松要의 雁行形態의 産業發展모델(catching-up product cycle)을 바탕으로 自動車(乘用車)産業의 産業導入段階에서 輸入代替段階, 輸入代替段階에서 輸出成長段階, 輸出成長段階에서 成熟段階로의 移行된 時期를 규명하고 各 段階別 特徵과 今後의 展望을 살펴보고자 한다.

#### 1. 産業發展의 패턴

Moriya Masanori의 産業發展의 4가지 패턴을 간단하게 정리하면 다음과 같다.

첫째, 雁行形態의 發展패턴(〈圖 2-A〉)이다. 이 理論은 2次大戰 以前부터 2次大戰 後의 어느 一定한 時期까지 日本을 工業中進國으로 간주하였을 때 赤松要의 貿易과 生産形態에 관한 假說인 雁行形態의 發展패턴이 適用된다는 것이다. 이는 先進工業國에 대해서 中進國이 catch-up하는 過程에서 輸入, 國內生産, 輸出動向에 어떤 一定한 形態가 있음을 明白히 밝힌 것이다. 즉 먼저 新製品의 輸入이 시작되어 점차 國內市場이 形成되며, 이를 國內에서 代替生産하기 위한 새로운 産業이 發生한다. 그 후 市場이 더욱 擴大됨에 따라서 生産技術을 蓄積하고 生産規模의 擴大에 依하여 製品의 性能 및 코스트가 改善되어 國內에서 輸入代替가 이루어지고 輸出이 開始된다. 요컨대 技術先進國보다 늦게 工業化를 시작하여 2次大戰 後에 先進工業國이 된 日本의 生産構造와 貿易構造의 변천은 雁行形態論에, 低開發國에 대한 直接投資의 結果로서 製品의 逆輸入의 局面을 후가함으로써 잘 說明될 수 있다.<sup>18)</sup> 다만 이것은 2次大戰 以前에 開發된 商品에 대해서 적용되며(이와같은 發展패턴을 갖는 産業은 섬유산업, 철강업 기계공업 등), 最近의 新製品에 있어서는 사실상 수입국면을 거치지않고 國內生産과 輸出이 同時 시작되는 경우가 많다.<sup>19)</sup>

둘째 〈圖 2-B〉에서 보는 바와 같이 同時開發型 發展패턴이다. 이것은 自國의 技術開發이 歐美 先進工業國과 거의 같은 時期에 거의 같은 水準으로 進行되는 경우를 의미한다. 따라서 輸入은 漸에 가깝고 앞으로 크게 늘어날 展望은 희박하다. 輸出은 國內에서 市場이 擴大되어 産業基盤이 形成된 다음에 개시되지만 製品이 自國의 産業特性에 얼마나 適合한가에 따라서 크게 伸張되는 것과 그렇지 못한 것이 있다.

同時開發型 發展形態를 취하는 業種으로는 NC工作機械, 電子交換機, 産業用로봇트 등이 있다.

셋째 輸出指向型 發展패턴이다(〈圖 2-C〉). 이것은 먼저 技術開發을 하였지만 國內需要의 顯在化가 늦어져서 애초부터 輸出指向의인 傾向을 띠는 경우에 해당된다. 輸出比率은 生産의 50%를 넘어 世界市場을 상대로 어느 정도 生産水準을 유지하면서 技術을 蓄積하여 國內외의 需要가 擴大되기만을 기다리는 形態가 이에 속한다.

輸出指向型 發展패턴에 속하는 産業은 炭素纖維, VTR(1975년까지) 등이 있다.

18) 南著(鄭英一譯)前掲書 p. 243.

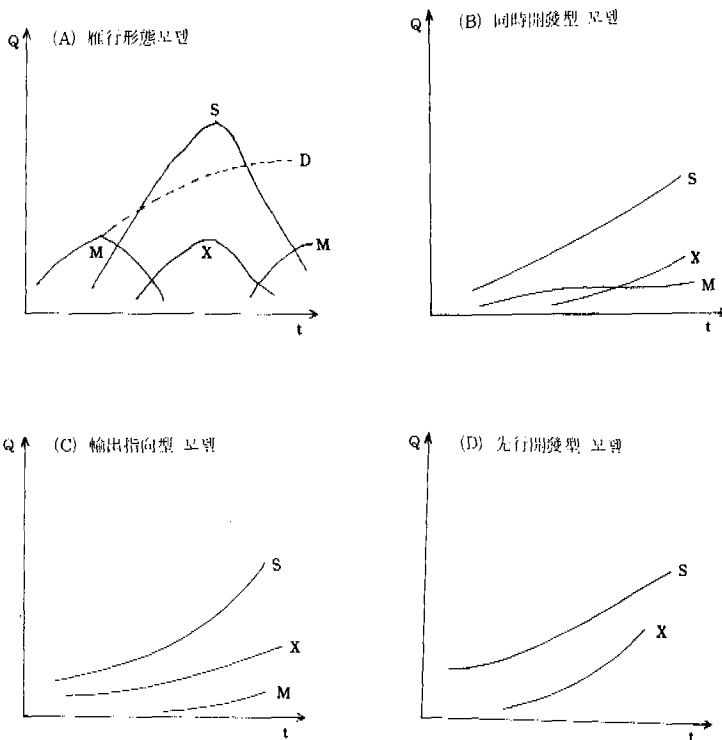
19) 森谷正規「現代日本産業技術論」東洋經濟新報社 1981 p. 196~198.

네째 <圖 2-D>에서 보는 바와 같이 先行開發型 發展패턴이다. 이 發展패턴은 新製品開發을 先行하여 世界市場에서 보다도 먼저 國內市場에서 需要가 크게 늘어나서 이 産業의 發展이 世界市場을 이끌어 나간다는 것이다. 이 경우에 속하는 産業은 매우 빠른 時期에 輸出이 開始되고 빨리 産業이 形成됨에 따라서 性能과 價格 모두가 競爭力이 높아 輸出은 급속히 增加한다.

이 패턴에 속하는 産業으로는 電卓, 전자시계, 전자레지스터 및 로터리·엔진등이며, 日本製品이 世界市場에 큰 比重을 占有하고 生産에 對한 輸出比率도 매우 높다.

이하에서는 戰前부터 戰後에 이르기까지의 産業發展分析에 널리 利用되고 있는 <圖 2-A> 雁行形態的 發展모델 (導入段階→輸入代替段階→輸出成長段階→成熟段階→逆輸入段階)을 利用하여 自動車産業의 各段階別 特徵을 分析하여 본다.

<圖2> 産業發展의 패턴



註 : S는 生産, M은 輸入, D는 國內需要, X는 輸出을 나타냄.

資料 : 森谷正規「現代日本産業技術論」東洋經濟新報社 1981.

## 2. 自動車(乘用車)産業의 發展段階別 特徵과 展望

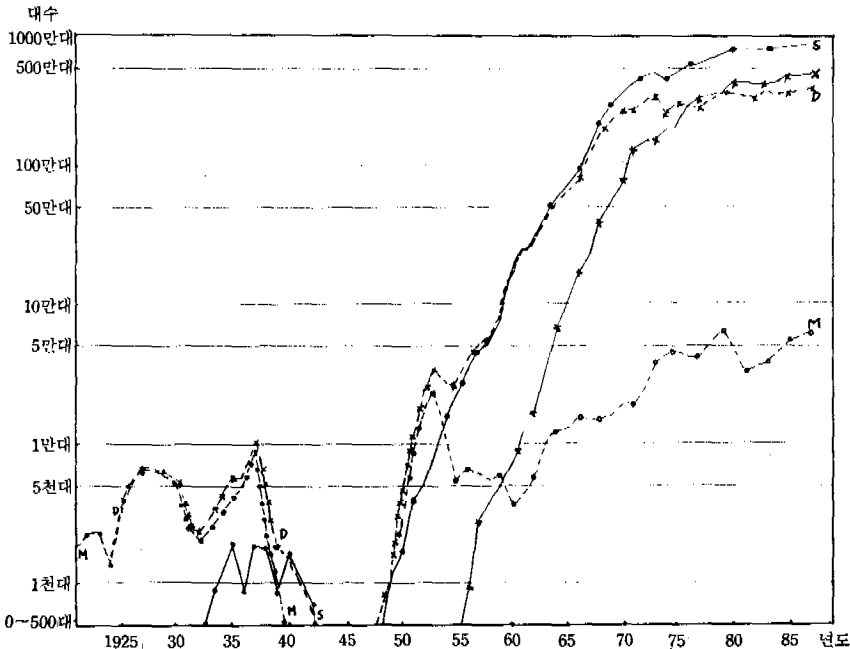
本節에서는 自動車産業의 發展段階의 段階別 到達時期를 叫明하고 그 特徵과 展望에 대해서 고찰한다.

### (1) 導入段階에서 輸入代替段階로의 移行

2次大戰 以前 日本의 乘用車輸入은 1910년 후반에 이미 1,000대 수준을 넘어섰다. 1920~30년 사이에는 自動車需要가 급속히 擴大되어 매년 적게는 1,000대 많게는 6,500대 수준을 유지하다가 1937년에는 2次大戰 以前의 最高水準인 8,740대에 도달한 후 2次大戰으로 인한 輸入의 곤란과 國內自動車産業에 대한 政府의 保護政策이 強化됨에 따라 自動車와 自動車部品 輸入이 크게 制限되어 輸入은 급속히 減少하게 되었다.

〈표2〉에서 나타난 바와 같이 自動車의 輸入은 2次大戰 後 1950년부터 급속히增加하여 1953년에는 23,719대를 기록하였으나 그 이후 1955년부터 後述하는 바와 같이 政府의 輸入制限措置에 의해 1960년에는 3,540대 수준까지 減少하였다. 乘用車輸入이 다시 1만대를 넘어선 것은 1964년부터이지만 그 이후 輸入은 伸張되지 못하여 國內需要에 占有하는 輸入의 比率은 數%에 不過한 실정이다. 또 同表에서 乘用車의 生産을 보면 2次大戰 以前 1935년에는 1,985대로 피크를 이루었으나 戰爭期間中에는 生産은 中斷되고, 2次大戰後 生産이 再開된 1947년 110대부터 出發하여 1950년대 초반까지 부진하였다. 1951년 이후 政府에 의한 乘用車生産擴大의 契機가 마련되게 되었다. 더욱이 政府는 1952년 10월에 「乘用車關係, 提携 및 組立에 관한 取扱方針」을 發表하여 外國自動車企業과 技術提携에 의한 國內自動車企業의 技術水準向上을 꾀하였다.<sup>20)</sup>

〈圖 3〉 自動車(乘用車)産業의 雁行形態의 發展



20) 外國車種의 國內生産을 目的으로 하는 技術導入은 5年 以內에 部品の 90% 以上을 國産化한다는 條件으로 認定되었다. 森谷正規 『現代日本産業技術論』 東洋經濟新報社 1981.

<表 2> 自動車(乘用車)의 輸入·生産 및 輸出의 推移

(단위 : 대)

년 도	수입(M)	생산(S)	수출(X)	년 도	수입(M)	생산(S)	수출(X)
1920	2,397			1954	11,620	14,472	86
1921	1,759			1955	5,186	20,268	393
1922	2,257			1956	6,684	32,056	830
1923	2,264			1957	6,179	47,121	2,627
1924	1,320	130		1958	5,449	50,643	3,933
1925	3,552	160		1959	5,994	78,598	4,884
1926	5,441	140		1960	3,540	165,094	7,019
1927	6,570	174		1961	4,310	249,508	11,531
1928	6,230	224		1962	5,646	268,784	16,011
1929	5,956	205		1963	9,339	407,830	31,447
1930	5,164	211		1964	12,185	579,660	66,965
1931	2,381	187	20	1965	12,881	696,176	100,716
1932	1,917	352	35	1966	15,244	887,656	153,090
1933	2,262	706	70	1967	14,352	1,375,755	223,491
1934	3,036	1,115	110	1968	15,000	2,055,821	406,250
1935	4,047	1,985	100	1969	15,748	2,611,499	560,431
1936	4,692	847	85	1970	19,080	3,178,708	725,587
1937	8,740	1,819	180	1971	18,551	3,707,828	1,299,351
1938	2,262	1,774	170	1972	24,759	4,022,289	1,407,340
1939	990	856	85	1973	36,922	4,470,550	1,450,884
1940	53	1,633	160	1974	42,218	3,931,842	1,727,396
1941	16	1,065	100	1975	45,480	4,567,854	1,827,286
1942	8	705	70	1976	40,416	5,027,792	2,538,919
1943	2	207	20	1977	41,395	5,431,045	2,958,879
1944	—	19	—	1978	54,517	5,975,968	3,042,237
1945	—	—	—	1979	64,808	6,175,771	3,101,990
1946	—	—	—	1980	46,285	7,038,108	3,947,160
1947	—	110	—	1981	31,877	6,974,131	3,946,542
1948	144	381	—	1982	35,295	6,881,586	3,770,036
1949	9	1,070	1	1983	37,281	7,151,888	3,806,396
1950	2,491	1,594	4	1984	44,128	7,073,173	3,980,619
1951	7,087	3,611	15	1985	52,225	7,646,816	4,426,762
1952	15,413	4,837	55	1986	73,466	7,809,809	4,572,791
1953	23,719	8,789	17	1987	108,339	7,891,087	4,507,714

資料 : 島野隆夫 「商品輸出入量累計統計表 - 1871~1960년」 有恒書院, 1960

日本自動車工業會 「主要國自動車統計」 各年

日本自動車工業會 「日本自動車産業史」 1988

技術提携를 한 企業은 日産自動車와 英國의 오스틴(1952년, 12월), 日野디젤과 르노(英國 1953년, 3월), 이스즈 自動車와 루우츠(英國 1953년 3월) 및 新三菱重工業과 윈스·오버랜드(美國 1953년 9월)이었으며, 이에 따라서 外國車의 國産化는 1953년부터 본격적으로 이루어지기 시작하였다. 技術提携에 의한 外國車生産은 1960년 약 2만 5천대를 피크로 서서히 減少되었다.

이 時期의 外國車生産을 포함한 國內乘用車生産은 1954년 14,472대 였으며 1960년에는 165,094대를 기록하게 되었다. 또한 自動車組立企業은 外國車生産에 따른 自動車生産技術向上과 生産經驗의 蓄積을 기초로 1958년 이후 乘用車 專用量産工場을 다투어 建設하였다.

이와같이 1950년대 중반부터 乘用車量産體制技術이 導入되고 大量生産을 위한 設備投資도 활발히 이루어졌기 때문에 乘用車産業의 導入段階에서 輸入代替段階로의 移行은 1950년대 중반부터 시작되었다고 생각된다.

## (2) 輸入代替段階에서 輸出成長段階로의 移行

이와 같은 乘用車의 大量生産工場의 建設은 처음에는 大企業(日産, 豊田)에 의해 추진되어 1960년대 후반에는 중규모기업에 까지 파급되었다. 그 결과 1967년의 生産은 100만대를 넘어선 138만대를 기록하였고, 70년에는 320만대, 80년에는 700만대에 달하여 특히 60년대 중반이후 乘用車生産은 급속히 增大되었다.

乘用車의 需要는 高度成長이 시작된 1950년대 중반에는 營業용택시가 중심이었지만, 1965년 이후 個人需要가 急増하여 同年 個人需要는 28.3%를 점유하였으나 70년 50.6%, 75년 69.9%, 80년대에는 75% 水準으로 增加하였다. 1965년 이후 motorization의 본격화에 의해 乘用車需要는 급속히 增加하였으나 1970년대에는 內需增加가 미미한 상태였고 1980년대에는 內需가 300만대 수준의 推移를 보이고 있다.

輸出은 1960년 輸入을 능가하였고, 1965년도에는 10만대를 넘어섰으며 1971년에는 100만대를 넘어선 130만대 수준에 접근하게 되었다. 더욱이 1976년부터는 輸出이 國內需要를 上廻하게 되었고 그 以後 生産의 50% 以上이 海外에 輸出되었다. 乘用車의 輸出이 輸入을 上廻한 것은 <圖 3>에서 보듯이 1960년 이지만 이 時期에 輸入의 적었던 것은 後述하듯이 關稅, 外貨割當制 등의 輸入制限措置에 의한 것이다. 이 時期에는 輸出台數와 生産에 占有하는 輸出의 比率이 아직 작은 반면 國內需要가 生産擴大를 야기시켰던 것이다. 따라서 이 時期부터 輸出成長段階라고 하는 것은 타당하지 못하다. <表3>에서 輸出增加率(81.8%)이 內需增加率(43.2%)을 크게 上廻하는 1968년부터 乘用車의 輸出成長段階로 보는 것이 타당할 것이다.

또한 輸出成長段階로의 移行과 함께 乘用車의 總輸出에 占하는 對先進國輸出이 增加하였다. <表4>를 보면 가령 1965년 각 地域別 輸出比率은 東南亞 20.5% 中南美, 中近東 및 아프리카 14.2%, 대양주 24.1%를 점하여 이들 地域에 對한 輸出이 전체수출의 58.8%를 점유하였다. 北美, 유럽 등 先進國輸出은 27.3%, 13.9%에 불과하였다. 반면 1968년에는 東南亞 等 發展途上國輸出比率이 감소하고, 北美 42.5%, 유럽 14.0%를 점유하여 이두지역의 합계가 56.7%를 차지하게 되었다. 이와 같은 경향은 그 후에도 더욱 강화되었다.

이와 같이 乘用車의 對先進國輸出이 急増한 것은 日本의 自動車産業의 國際競爭力이 強化되어 先進國市場에서도 충분히 競争할 수 있는 價格 및 非價格競爭力을 갖추었다는 것을 意味하며 또한 日本乘用車의 輸出成長段階가 1960年代 後半부터 시작되었다는 것을 나타내는 것이다.

以上에서는 60年代 後半부터 乘用車의 對先進國輸出이 急増한 것을 지적하였는데 그에 따라 先進國市場에서의 日本車의 販賣比率도 擴大되었다. <表5>는 美國과 EC에서의 日本車의

〈表 3〉 乘用車의 內需, 輸出增加率의 推移

(단위 : 대, %)

년 도	생 산	내 수	증가율	수 출	증가율
1965	696,176	595,460	16.1	100,716	50.4
1966	877,656	724,566	21.7	153,090	52.0
1967	1,375,755	1,152,264	59.0	223,491	46.0
1968	2,055,821	1,649,571	43.2	406,250	81.8
1969	2,611,499	2,051,068	19.6	560,431	38.0
1970	3,178,708	2,453,121	24.3	725,587	29.5
1971	3,717,858	2,418,507	19.6	1,299,351	79.1
1972	4,022,289	2,614,949	8.1	1,407,340	8.3
1973	4,470,550	3,019,666	15.5	1,450,884	3.1
1974	3,931,842	2,204,446	-27.0	1,727,396	19.1
1975	4,567,854	2,740,568	24.3	1,827,286	5.8
1976	5,027,792	2,488,873	-9.2	2,538,919	38.9

資料 : 日本自動車工業會「主要國自動車統計」各年  
日本自動車工業會「日本自動車産業史」1988

〈表 4〉 自動車輸出先의 變化推移

(단위 : %, 台)

년 도	總 計	북 미	유 럽	동남아시아	라틴아메리카 중근동·아프리카	대 양 주
1965	100 (100,703)	27.3 (27,460)	13.9 (14,008)	20.5 (20,619)	14.2 (14,310)	24.1 (24,228)
1966	100 (152,309)	35.0 (53,272)	12.1 (18,383)	21.4 (32,600)	14.8 (22,546)	17.2 (26,255)
1967	100 (223,491)	32.0 (71,625)	13.0 (29,074)	18.9 (42,298)	17.0 (38,041)	18.1 (40,441)
1968	100 (406,250)	42.5 (172,728)	14.2 (57,551)	16.1 (65,453)	12.8 (51,876)	14.4 (58,640)
1969	100 (560,431)	47.8 (268,070)	12.8 (71,563)	13.8 (77,439)	14.5 (81,143)	11.1 (62,193)
1970	100 (725,587)	53.6 (338,681)	14.0 (101,516)	9.5 (69,108)	13.1 (95,376)	9.8 (70,897)
1971	100 (1,299,348)	59.3 (770,417)	14.8 (192,837)	6.0 (78,367)	12.0 (156,513)	7.8 (101,214)
1972	100 (1,407,340)	52.1 (733,203)	23.5 (330,220)	5.6 (78,529)	11.9 (167,402)	7.0 (97,977)
1973	100 (1,450,884)	45.4 (659,043)	24.8 (359,571)	7.3 (105,486)	12.7 (183,886)	9.8 (142,874)
1974	100 (1,727,396)	46.1 (795,569)	19.7 (340,842)	6.6 (114,418)	14.5 (251,143)	13.0 (225,398)
1975	100 (1,827,286)	43.0 (785,365)	26.4 (482,992)	5.6 (102,806)	14.2 (259,944)	10.7 (196,077)
1980	100 (3,947,160)	50.1 (1,977,467)	25.5 (1,007,532)	5.9 (233,544)	13.6 (538,490)	10.7 (189,861)

資料 : 日刊自動車新聞社「自動車年鑑」各年  
日産自動車(株)「日本自産業, Hand Book」1974

販賣比率을 나타낸 것이다. 美國乘用車市場에서 日本車의 比重은 1987年 現在 1970年에 비해 약 7배가 증가하였으며 EC市場은 同期間中 약 34배가 增加하였다.

日本은 1979年 이후 세계최대의 자동차생산 및 수출국으로의 지위를 유지해 오고 있다. 가령 85년을 기준으로 보면 전세계생산의 27.5%와 수출의 42.7%를 차지하고 있다.

〈表 5〉 美國 EC市場에서의 日本車(乘用車) 販賣台數와 比率  
(단위 : 대, %)

구분 년도	미 국	E C
1965	22,127 (4.0)	
1970	312,777 (3.7)	31,870 (0.6)
1975	807,931 (9.4)	320,479 (4.7)
1977	1,358,839 (12.2)	489,156 (5.9)
1978	1,338,210 (11.8)	534,427 (6.2)
1979	1,755,818 (16.5)	615,982 (6.9)
1980	1,905,969 (21.2)	762,719 (9.1)
1981	1,858,896 (21.8)	702,942 (8.3)
1982	1,801,969 (22.6)	691,291 (8.0)
1983	1,697,852 (19.0)	772,133 (8.7)
1984	1,851,855 (18.3)	789,747 (9.2)
1985	2,215,811 (20.3)	848,438 (9.5)
1986	2,348,456 (21.1)	1,042,726 (9.9)
1987	2,204,653 (21.5)	1,069,765 (9.4)

註 : 현지생산 미 포함

資料 : 日産自動車(株)「自動車産業 Hand Book」1974, 1988

〈表 6〉 主要國의 輸入 乘用車 및 日本車의 比重(1986)  
(단위 : 천대, %)

	총 판매 (A)	국산차	수입차 (B)	일본차 (C)	B/A	C/A	C/B
미 국	11,453	8,215	3,238	2,376	28.3	20.7	73.4
캐나다	1,089	763	326	202	29.9	18.5	62.0
영 국	1,882	829	1,054	209	56.0	11.1	19.8
서 독	2,829	1,911	918	426	32.4	15.1	46.4
프랑스	1,912	1,216	696	56	36.4	2.9	8.0
이태리	1,825	1,124	701	9	38.4	0.5	1.3

資料 : 韓國産業銀行「經濟브리프스(366호)」1987

以上에서 論議한 바와 같이 1960년대 말부터 乘用車輸出增大, 對先進國 輸出比重急増 및 美國, EC市場에서의 日本乘用車의 販賣比重擴大는 乘用車의 價格 및 非價格競爭面에서 日本車의 國際競爭力이 크게 높아진 것을 나타내는 것이다.



〈表 7〉 世界 自動車 産業에서 日本의 比重

(단위 : 천대, %)

	생 산			수 출		
	세계전체 (A)	일 본 (B)	B/A	세계전체 (C)	일 본 (D)	D/C
1970	29,708	5,289	17.8	8,661	1,087	12.6
1975	33,322	6,942	20.8	10,805	2,678	24.8
1980	38,805	11,043	28.5	14,176	5,967	42.1
1985	44,661	12,260	27.5	15,732	6,715	42.7

資料 : 韓國産業銀行「經濟브리프스(366호)」1987

## (3) 輸出成長段階에서 成熟段階로의 移行

1985년을 peak로 하여 日本車의 輸出台數와 生産에 占하는 輸出比重은 모두 감소 傾向을 보이고 있다. 이는 1970년대 이후 日本車의 급격한 輸出增大가 주로 美國市場에서 이루어졌기 때문에 이것이 美國과의 通商摩擦을 일으켜 1981년부터 오늘날까지 日本自動車産業에 의한 輸出自主規制가 美國側으로부터 要求되고 있기 때문이다.<sup>21)</sup>

〈表8〉은 先進國의 對日 自動車輸入規制現況을 나타낸 것이다. 이와 같은 日本自動車産業의 輸出自主規制 실시는 미국 등지에서 現地生産擴大를 포함한 自動車企業의 globalization을 強化시키는 계기가 되었다. 그 結果 日本의 自動車産業은 금후 더이상 급속한 輸出擴大展望이 不透明해졌고 國內需要도 정해진 상태이므로 〈圖3〉에서 보듯이 日本의 自動車産業은 成熟段階로 移行되었다고 보고 있다.

〈表 8〉 先進國의 對日 自動車 輸入規制 現況(1986)

국 별	규 제 방 법	규 제 내 용
미 국	수 량 제 한	승용차 230만대/년
캐 나 다	수 량 제 한	승용차 240만대/년
이 태 리	수 량 제 한	승용차 2,200대/년
프 랑 스	등 록 지 도	시장점유율 3%이내
영 국	점 유 율 규 제	시장점유율 11%이내
서 독	일 방 적 쿼 터	증가율 년 10%이하
오스트리아	부품사용의무화	18%이상 국산부품사용 의무화
스 페 인	수 입 금 지	완성차의 전면 수입금지

資料 : 韓國産業銀行「經濟브리프스(366호)」1987

21) 美日自動車의 通商摩擦은 1979년(카터대통령 집권시부터)부터 시작되었다. 自動車의 通商摩擦의 原因은 ①美國의 自動車産業의 不振으로 인하여 1977년 이후 生産減少, ②日本自動車의 對美輸出의 지속적인 增加, ③美國 第3의 自動車組立企業인 Chrysler의 經營危機 등을 들 수 있으며, 이리하여 1980년 5월 두나라는 日本自動車組立企業의 對美資本進出獎勵 日本의 自動車部品輸入關稅撤廢 및 美國으로부터 自動車部品輸入促進 等に 合意하였다. 또 美日 自動車通商問題는 레이건대통령 집권시에도 發生하여 日本車의 對美 輸出規制를 1981년 4월부터 實施하는 것에 두나라는 合意를 보였다. 자세한 것은 天谷直弘「日本株式會社. 殘された選擇」PHP, 1982와 池間誠「日美貿易摩擦—自動車의 一場合—」『季刊 現代經濟(39)』1980을 참조하기 바람.

여기서 日本의 自動車(乘用車)産業의 雁行形態의 發展을 時期別로 다시 한번 정리해 보면, 導入段階에서 輸入代替段階로의 移行은 1950년대 중반부터 1960년대 말까지이며 1960년대 말부터 最近까지가 輸出成長段階에 해당된다고 생각된다. 그리고 今後에는 過去와 같은 輸出의 急速한 擴大는 기대하기 困難해진 반면 現地生産의 擴大와 그에 따른 現地生産車의 逆輸入의 增大로 日本의 自動車産業은 점차 成熟段階에서 逆輸入의 段階로 移行될 것으로 생각된다<sup>22)</sup>(〈表9〉 참조). 특히 美國, 유럽 및 日本 等 先進國市場은 需要가 飽和狀態에 접근하여 이제는 新規需要보다는 代替需要를 中心으로 수요가 이루어지고 있을 뿐만 아니라 自動車의 性能向上에 따라 平均耐用年數가 長期化推勢에 있기 때문이다.

〈表 9〉 自動車産業主導國家의 變化

변환과정	년 대	자동차공업 주 도 국	주요수요 증대지역	경쟁우위원천 (제품, 공정혁신성)
1차	1902~ 1920년대	미 국	미 국	표준품 대량생산방식
2차	1950~ 1960년대	유 럽	유 럽	제품차별화 다양한 제품개발 생산능력
3차	1960년대 후반 ~1970년대	일 본	일 본	看板方式(just in time production) 철저한 품질관리
4차	1980년대 후반 ~1990년대	?	한국, 멕시 코, 브라질	저렴한 생산요소활용가능, 지역 에서 집중생산
		다수국가 또는 자 동차생산 모든국가	세계여러국가	FMS를 이용한 새로운 경쟁형태, Cooperative Competition

資料 : 韓國産業銀行「經濟브리프스(366호)」1987

이와 함께 世界自動車産業의 構造變化에 따라 自動車産業의 比較優位가 점차 開發途上國으로 移轉되는 현상이 나타나고 있는데 브라질, 韓國, 멕시코 등 先發開途國의 自動車生産이 急増하여 開發途上國의 自動車産業은 점차 그 比重을 擴大시켜 갈 것으로 展望된다.<sup>23)</sup>

#### IV. 自動車産業政策

本章에서는 日本의 自動車産業이 50년대 중반부터 60년대 후반까지의 輸入代替段階를 거치면서 60년대 후반부터 輸出成長段階로 移行하여 79년 世界 第1位の 自動車生産國으로 등장하기까지의 政府의 自動車産業에 對한 政策을 保護政策, 育成政策 및 環境條件整備政策을 中心으로 檢討해보고자 한다.

22) 최근에는 日本自動車組立企業의 海外現地工場에서 生産된 車나 海外提携先의 自動車企業으로부터의 自動車輸入이 增加하고 있으며 금후에도 지속적으로 增加할 可能性이 높다. 日本經濟新聞(1989.8.24)

23) 韓國産業銀行「經濟브리프스(366호)」1987.6.30. p 23.

## 1. 保護政策

1949년 9월 政府는 「産業合理化의 件」에 관한 閣議決定에서 장래 産業構造에 合當한 各 産業의 指導方針을 명확히 밝혔으나 장래 産業構造에 있어서 自動車産業이 어떤 位置를 占하여 야 하는가에 대해서는 意見이 一致되지 않고 두가지 意見으로 나누어져 있었다.

그 하나는 當時 日本銀行 總裁 및 運輸省과 自動車需要者의 見解이다. 즉 日本銀行 總裁는 「輸出을 伸張한다고 하지만, 國際分業의 原理에 따라야 하므로 가령 日本에서 自動車工業을 育成하려는 努力은 現實적으로 보아 무의미하다」<sup>24)</sup>는 것이다. 이는 곧 國際分業에 근거한 自動車産業 無用論이다. 다른 하나는 「自動車産業의 高度의 發展은 機械工業 뿐만아니라 나아가서는 産業 전반의 高度化에 기여한다. 그러므로 금후 적극적으로 生産性向上에 온갖 努力을 경주하여 國際競爭力을 培養하고 自動車産業先進國과 경쟁하여 國民經濟의 高度의 發展에 공헌 하여야 한다」<sup>25)</sup>는 通産省의 見解에서 보여지는 自動車産業育成論이었다.

이들 見解는 前者가 「比較生産費原理」後者가 「幼稚産業保護論」으로 각각 다른 論理에 근거한 것이었다. 그러나 두 見解는 모두 當時 日本의 自動車産業의 基盤이 先進諸國에 비해 몹시 취약하다는 점에서는 共通된 認識을 갖고 있었다. 그러나 결국은 前述한 自動車産業의 merit가 크게 作用하여 育成論이 無用論을 압도하여 自動車産業은 合成纖維, 石油化學, 電子工業과 더불어 國家의 戰略産業의 하나로서 強力한 保護 및 育成의 對象이 되었다.

日本政府가 行한 自動車産業의 保護政策으로는 (1) 輸入車에 對한 高率의 關稅附加, (2) 輸入車에 不利한 物品稅의 適用, (3) 外貨割當制에 의한 輸入制限, (4) 對內直接投資規制 등을 들 수 있다.

### (1) 關稅에 의한 保護

自動車의 輸入을 抑制하기 위해 높은 關稅가 부과되었고 더욱이 小型車가 주된 生産車種인 自國內企業을 保護하기 위하여 트럭이나 乘用車를 불문하고 軸距가 짧은 小型車에 대해서 稅率이 높게 設定되었다. <表10>은 1951년부터 1970년대 후반까지 關稅率의 推移를 나타낸 것이다. 1951년 5월에는 關稅定率法이 改定됨에 따라 乘用車에는 40%, 버스, 트럭에는 각각 30%의 關稅가 부과되었지만, 1955년 9월의 改定에서는 乘用車의 軸距 254cm 이상은 35%로 하향조정되었으나, 軸距 254cm 이하의 乘用車는 40%로 유보된채 1968년까지 지속되었다. 트럭도 1957년 1월부터 軸距 254cm 이상의 稅率은 27%로 낮아졌지만, 그 이하의 트럭은 30%로 유보된채 1968년까지 계속되었다. 自動車輸入에 對한 關稅는 그 후의 日本車의 國際競爭力 強化를 反映하여 점차 낮아졌지만, 國內小型車에 對한 保護傾向은 매우 강하여 1970년까지 軸距 254cm 이하의 乘用車와 트럭에 對하여 각각 36%, 24%의 稅率이 適用되었다.<sup>26)</sup> 트럭의 輸入自由化는 1961년부터 乘用車의 輸入自由化는 1965년부터 施行되었지만, 關稅率은 그 以前과 同一하였으므로 輸入自由化에 의한 外國車의 輸入增加는 미미하였다. 自

24) 自動車産業의 無用論을 主張한 輸入業者는 國產車는 트럭과 디젤버스에 限定시키고 乘用車는 포기하는 것이 좋을 것이라고 主張하였고, 당시 一萬田 日本銀行總裁는 美國에서는 日本보다도 값싸고 좋은 車가 生産되기 때문에 自動車는 美國에 依存하는 것이 좋다고 主張하였다. 豐田自動車工業(株) 『トヨタのあゆみ』1978, p. 195. 小平勝美 『自動車』亞紀書房 1968, p. 224.

25) 熊谷尚夫 編 『日本の産業組織(1)』1973. p. 119.

26) 1951년 이전의 自動車에 대한 關稅率은 1921년 7월 關稅定率法에 따라 車種區分없이 일괄하여 50%로 정해졌지만, 1937년 8월에는 國內트럭工業의 保護를 目的으로 70%로 인상된 적도 있었다. 大藏省 『關稅率沿革』(日本關稅·稅關史 資料Ⅱ) 1958. p. 172~173

自動車輸入에 對한 關稅率이 先進國水準으로 낮아진 것은 1971년 부터이다. 따라서 高率關稅에 依한 保護는 역시 日本自動車産業의 輸入代替段階에서 輸出成長段階에 이르기까지 行하여졌음이 명백하다고 생각한다. 더욱이 KD(Knock Down)生産方式에 依한 外國車의 침입을 우려하여 1966년 현재 모든 部品에 對해서도 30%의 關稅가 부과되어 自動車엔진과 몇개 部品の 완전한 수입자유화는 1972년부터 실시되었던 것이다.<sup>27)</sup>

〈表 10〉 自動車 輸入에 관한 關稅率의 推移

(단위 : %)

구분 년월	승용차 軸距 <sup>1)</sup>		트럭 軸距		버스
	~254cm	254cm~	~254cm	254cm~ <sup>2)</sup>	
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

註 : 1) 1962년부터 과세기준이 軸距 270cm로 변경됨

2) 1957년부터는 적재능력 18톤을 넘어서는 것에 대한 조건이 부가됨

資料 : 大藏省稅關部 「關稅率沿革」 日本關稅·稅關史資料 Ⅱ, 1958

重化學通信社 「貿易自由化と機械輸入要覽」 1962

日本關稅協會 「實行關稅率表」 各年

그러면 關稅에 의한 産業保護의 정도는 어느 程度였는지 살펴보자. 輸送用機械(産業構造高度化의 中心的 役割을 했던)와 纖維産業(斜陽産業화된 業種인)의 實效保護率<sup>28)</sup>을 比較해보면 纖維産業의 實效保護率은 1970년대 초반까지 급속히 低下하였지만 그 후 점차 상승세를 보이며 상당히 높은 水準까지 도달하고 있다. 이에 반해 輸送用機械의 實效保護率은 1960년대부터 80년대에 걸쳐 一律적으로 低下하는 傾向을 나타내고 있다. 1960년대의 높은 實效保護率은 産業保護政策의 연장을 시사하는 것이며, 1970년대의 낮은 實效保護率은 政府에 의한 保護가 일단 성공하여 충분한 國際競爭力을 갖추게 되었음을 나타내는 것이다(〈表11〉 참조).

27) 日本關稅協會 『實行關稅率表』各年度

28) 어떤 産業을 保護하기 위하여 그것과 競爭關係에 있는 輸入財에 부과하는 關稅率의 크기를 名目保護率(nominal rate of protection)이라 한다. 이에 대해 어떤 産業에 對한 實效保護率은 關稅賦課後의 이産業의 附加價値가 關稅賦課 以前의 附加價値보다 얼마나 더 增加하였는가를 나타내는 것이다. 따라서 이를 式으로 表示하면 다음과 같다.

(國內價格에 依한 附加價値 - 國際價格에 의한 附加價値) / (國際價格에 의한 附加價値)가 된다.

〈表 11〉 製造業의 實效保護率 推移

(단위 : %)

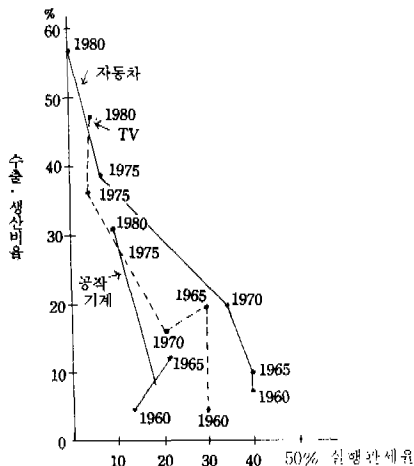
업종	1963	1968	1973	1975	1978
제조업	32.3	24.2	14.4	25.3	22.0
섬유	54.3	28.2	18.6	38.6	38.3
방직 직물 제품	27.1	12.5	15.0	15.2	20.4
	44.6	30.5	15.5	61.6	61.8
	72.8	32.8	22.4	30.5	27.7
나무제품	14.0	25.6	16.1	22.2	18.1
종이펄프	9.7	18.0	11.0	17.3	9.4
출판·인쇄	16.7	1.0	-0.9	-8.3	-0.6
퍼혁·고무	30.9	21.8	12.3	16.9	14.1
화학	33.4	17.7	8.8	15.4	11.6
석유·석탄제품	19.5	14.5	7.1	12.6	19.2
요업·토석	22.2	15.7	8.1	11.6	8.4
철강	30.1	30.0	17.1	52.3	19.5
비철금속	30.4	34.1	22.1	30.3	20.8
금속제품	13.8	19.9	9.9	10.3	6.5
기계	36.7	20.0	7.7	8.8	5.7
일반기계 전기기계 수송용기계 정밀기계	23.0	14.5	8.7	8.7	6.2
	30.9	16.5	5.4	10.2	7.4
	61.5	31.0	9.2	7.1	2.8
	34.9	22.9	10.4	8.6	6.2

註 : 實效保護率은 關稅率의 單純平均을 기초로 하여 계산

資料 : Y. Shouda, "Effective Rates of Protection in Japan", 「日本經濟研究」  
1982. 4, Noll

실제로 〈圖4〉가 表示하는 바와 같이 機械工業의 主要業種別 關稅率이 引下된 것은 그 部分의 國際競爭力이 強化되어 수출/생산이 신장되었을 때 이루어졌음을 알 수 있다. 이와 같이 産業保護에 있어서 高關稅政策이 輸入制限에 큰 役割을 하였다고 評價할 수 있다.

〈圖 4〉 主要産業의 輸出産業比率와 實行關稅率의 推移



資料 : 大藏省稅關部「關稅率沿革」日本  
關稅·稅關史資料Ⅱ, 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.

## (2) 物品稅에 의한 保護

物品稅에 있어서는 國產車의 대부분을 차지하는 小型車보다는 輸入車의 대부분을 차지하는 普通乘用車 및 高級乘用車에 높은 稅率이 適用되었다. 物品稅의 課稅對象은 國產車의 工場出庫價格 또는 小型車의 경우는 小賣價格에서 一定率을 공제한 價格에 課稅되었지만 輸入車에는 關稅가 부과된 후의 價格(本體價格+船積費用+運貨+保險料+關稅)에 과세되었다.<sup>29)</sup> 1965년 乘用車의 貿易自由化實施 後에도 外國車輸入이 크게 늘어나지 않은 가장 큰 理由는 外國車의 價格이 國產車에 비해 비교적 비싸다는 것 때문이었다. 예를 들면 國產大衆車 1,000cc級의 價格이 50만圓 後후인데 반해 폭스·바겐 1,200cc는 75만 6천圓, 르노 R10은 118만圓, 피아트 128은 129만 5,000圓으로 國產車의 1.5~2倍 정도였으며, 排氣量이 큰 美國車은 400만圓 이상이었다. 輸入車의 價格이 높은 背景에는 前述한 高率關稅 外에 物品稅가 추가되어 國內의 販

〈表 12〉 輸入車價格의 推移(1970)

(단위 : 千圓, %)

		FOB 價格	運 貨	保險料	關 稅	物品稅	dealer의 서비스 Charge	純價格	公表價格	margin率
美 國 車	A	2,285 (100.0)	295 (12.9)	39 (1.7)	460 (20.1)	1,236 (54.0)	426 (18.7)	4,741 (207.4)	7,260 (317.7)	53.1%
	B	1,182 (100.0)	199.5 (16.9)	23 (1.9)	246.8 (20.9)	662.4 (56.0)	288 (24.3)	2,601.5 (220.0)	3,995 (338.0)	53.6%
	C	1,047.8 (100.0)	199.7 (19.0)	16.9 (1.6)	222 (22.2)	596.3 (56.8)	252.9 (24.1)	2,340 (223.7)	3,240 (309.2)	38.5%
유 럽 車	A	894.9 (100.0)	113.4 (12.7)	15.8 (1.8)	179.2 (20.0)	360 (40.2)	353.2 (39.5)	1,916.5 (214.2)	2,570 (287.2)	34.1%
	B	616 (100.0)	104 (16.9)	4.3 (0.7)	260.5 (42.4)	147.8 (24.0)	208 (33.8)	1,341.3 (218.0)	1,780 (289.0)	32.7%
	C	283.9 (100.0)	59.2 (20.9)	2.7 (1.0)	124.9 (44.0)	70.8 (24.9)	30.8 (10.8)	572.3 (201.6)	698 (245.9)	22.0%

資料 : 上野裕也外「自動車」 熊谷尙夫編「日本の産業組織(1)」 中央公論社 1973

賣價格을 높이고 있는 점, 그리고 輸入車딜러의 마진율이 크다는 점 등을 들 수 있다.

지금 〈表12〉에서 輸入車價格의 原價構成을 보면 美國車A는 FOB價格이 228만 5천圓이지만, 純價格(net price)은 474만 1천圓이다. 그러나 消費者가 購入하는 公表價格은 이보다도 훨씬 높은 726만圓으로 純價格을 53%나 上廻하고 있어, 兩者의 差額은 실로 251만 9천圓에 달하고 있다. 이것은 輸入車dealer의 margin으로 생각되며, margin率は 유럽차C의 22%가 최저이지만 대개 33~53%의 범위내에 있다. 일반적으로 國產車dealer의 margin率は 25% 後후인 것에 비하면 輸入車dealer의 margin率は 매우 높다고 할 수 있다. 그러므로 높은 關稅가 부과된 輸入車에 또 다시 높은 物品稅와 輸入車dealer의 높은 margin은 輸入車의 販賣價格을 더욱 引上시켜 1950년대 中반 日本乘用車의 輸入代替段階에서 1960년대 後半 輸出成長段階에 이르기까지 外國車의 輸入抑制에 큰 役割을 하였다고 評價 할 수 있다.

29) 日産自動車(株)「自動車産業ハンドブック」1988. p. 413.

〈表13〉는 1940년대부터 80년대 중반까지의 物品稅推移이다. 同表에 의하면 1950년 1월 普通乘用車<sup>30)</sup>에는 30%, 小型乘用車에는 20%의 物品稅가 課稅되었지만, 1954년 4월부터 高級乘用車의 基準이 新設되어 이에 對해서는 50%의 稅率이 부과되었다. 그리고 1965년 4월에는 小型車의 稅率이 16%로 낮아졌지만, 高級車와 普通車의 稅率은 1962년 4월 이래 40%와 30%로 그대로 유지되어 輸入車에 不利한 稅率이 適用되었다. 物品稅의 高級乘用車에 對한 基準은 1973년 4월부터 폐지되었고, 다시 同年부터 普通乘用車에 對한 稅率도 20%로 낮아졌으므로 物品稅에 의한 國產車의 保護措置는 1970년대 초까지 계속되어 日本의 自動車産業이 1960년대 후반 國際競爭力이 強化되어 先進國市場에서도 充分히 競爭이 可能했던 時期까지 계속되었다고 볼 수 있다.

〈表 13〉 物品稅의 變化推移

구분 년도	보통승용차	소형승용차
1946.9	승용차 100%	—
1949.5	승용차 100%	20%
1950.1	승용차 30%	20%
1954.4	고급승용차 50%, 보통승용차 30%	20%
1962.4	고급승용차 40%, 보통승용차 30%	20%
1965.4	고급승용차 40%, 보통승용차 30%	20%(16%)
1966.4	고급승용차 40%, 보통승용차 30%	15%
1973.4	30%(20%)	15%
1981.5	30%(22.5%)	소형승용차 17.5% 경승용차 15%
1984.5	30%(23%)	소형승용차 18.5% 경승용차 15.5%

註 : 1. ( )안은 잠정세율

2. 차종구분에 관한 仕樣의 변경

1) 고급승용차

1954.4 : 軸距 120인치(1인치=2.54cm)를 초과하는 것 또는 배기량 4000CC 이상

1959.5 : 軸距 305cm 이상 또는 배기량 4000CC 이상

1961.4 : 軸距 305cm 이상 또는 배기량 3000CC 이상

1973.4 : 고급승용차의 기준 폐지

2) 소형승용차

1949.5 : 軸距 289cm 이하

1950.1 : 軸距 120인치 이하

1953.6 : 軸距 110인치 이하

1954.4 : 軸距 100인치 이하 또는 배기량 1500CC 이하

1959.4 : 軸距 254cm 이하 또는 배기량 1500CC 이하

1961.4 : 軸距 270cm 이하 또는 폭 170cm 이하, 배기량 2000CC 이하

1981.5 : 길이 470cm 이하, 폭 170cm 이하, 배기량 2000CC 이하

資料 : 日産 自動車(株) 「自動車産業 Hand Book」 1988

30) 普通乘用車는 軸距 254~305cm, 排氣量 1500~4000cc, 小型乘用車는 軸距 254cm 이하, 排氣量 1500cc 이하, 高級乘用車는 軸距 305cm 이상, 排氣量 4000cc 이상의 車를 각각 意味한다. 日産 自動車(株) 前掲書p. 413.

## (3) 外貨割當制에 의한 保護

더욱이 外國車의 日本上陸을 직접 저지하기 위하여 외화할당제에 의한 輸入制限措置가 가해져서 二重三重으로 높은 장벽이 國產車를 保護하고 있었다. 戰후 日本에 있어서 國際競爭에 對한 保護政策으로서 최대효과를 발휘한 것은 外貨割當制度였다.<sup>31)</sup>

이 制度는 限定된 輸入余力을 가능한 限 有效하게 利用하기 위한 것이었지만 한편으로는 「분명히 國內産業의 保護育成을 꾀하기 위하여 고안되어 적용된 것임에 틀림이 없다.<sup>32)</sup>

이 制度가 自動車産業에 가장 강력하게 通用된 것은 1954, 55년의 2년간이었다. 이보다 먼저 1952년 3월에 「臨時物資需給調整法」(1946년 10월 제정·공표)이 失効됨에 따라 「指定輸入自動車等 販賣規制」도 또한 폐지되었기 때문에 外國車가 40%의 關稅差異를 극복하고 流入되기 시작하여 國內自動車産業이 궁지에 몰리게 되었다.<sup>33)</sup> 이때 通産省이 國產車에 依한 組立(Knock Down) 우선의 外貨割當 등의 方針을 세웠지만 충분한 효과를 발휘하지 못하였다. 그리하여 1954~55년간 外國車輸入에 對하여 外貨割當을 1/10 以下로 削減한다는 엄격한 政策이 採擇되어 日本의 自動車産業은 外部壓力으로부터 保護되었다.

〈表 14〉 自動車(乘用車)의 輸入 割當狀況

년 도	관광용	보도용	일반용	
1956	556	161		717
1957	681	223		904
1958	547	146		693
1959	735	161	2	898
1960	955	152	1,267	2,374
1961	1,088	158	2,803	3,749
1962	361	154	5,764	6,279
1963	구 분 없 음			11,703
1964				13,577
1965				13,492
1966				15,569

資料 : H刊自動車新聞社 「自動車年鑑」 1967, 1968

〈表14〉는 1956년부터 66년까지 乘用車輸入割當狀況을 나타낸 것이다. 同表에 의하면 1956~58년간에는 一般用에 대한 割當은 없고 모두 營業用(관광용 및 보도용)에 割當되고 있었지만 이 또한 수백대에 불과하였다. 需要者를 限定하는 이와 같은 措置는 60년 - 一般用 乘用車의 輸入이 허가되기까지 지속되었던 것이다.

政府는 1963년 말 「産業構造調査會 乘用車特別小委員會」의 建議(국산화의 성능을 제고시키기 위해서는 외국차의 수입을 촉진할 필요가 있다는)를 받아들여 1963년 外貨割當金額은 1,500萬

31) 이 制度는 소위 Dodge Line이 實施된 1949년 말에 制定된 「外換 및 外國貿易管理法」에 바탕을 두었으며 外貨豫算制度和 雙壁을 이루는 것이다.

32) 村尾賢 前掲論文 p. 38.

33) 1952년 國產車와 外國車의 價格를 比較하면 다음과 같다. 1000cc級의 國產車(Toyopet SF型) 11만圓, 外國車(Morris Minor 英國產) 95만 5천圓이었으며, 1500cc級의 國產車(Prince A SAI型) 120만圓, 外國車(포드·콘설 英國產) 104만圓이었다. 豐田自動車工業(株) 『豐田自動車 30年史』 1967. p. 349.



§로 倍增되었다. 한편 同年 11월부터는 관광 및 보도용에 적용된 輸入後 3年間 轉賣禁止措置도 廢止되었고 外國車는 거의 대부분 一般用으로 輸入되게 되었다. 한편 1963년 4월 日本은 IMF 8條國에 加入하여<sup>34)</sup> 外貨割當이 金額割當에서 數量割當으로 바뀌게 되었다.

前述한 바와 같이 높은 關稅率에도 불구하고 1952~53년에 걸쳐 外國車의 輸入이 急増한 점을 고려할 때 1954년부터 1960년 中반에 걸쳐 輸入의 급격한 減少를 達成하게 한 輸入割當制의 效果는 크다고 할 수 있다.<sup>35)</sup>

#### (4) 對內直接投資規制

政府는 育成中에 있는 幼稚産業을 外國企業과의 競爭으로부터 保護하기 위해 對內直接投資 規制政策을 實施하였다. 이 政策에 관한 基本的인 指針은 1950년에 制定된 「外資에 관한 法律」에 의해 確立되었는데, 이 法은 認可基準(直接 또는 間接的으로 國際收支에 기여하는 것, 重要産業이나 公益事業의 發展에 기여하는 것)과 한가지 非認可基準(經濟復興에 나쁜 影響을 미칠 우려가 있다고 認定되는 것)을 그 主된 內容으로 하고 있었다.

2次大戰後 日本經濟는 歐美에 비해 資本스톡이나 技術水準이 劣位에 있었고 原材料나 資本財輸入에 必要한 外資準備도 不足한 實情이어서 外資導入은 이런 狀況下에 있는 日本經濟를 早期에 復興發展시키는데 도움이 되었지만 한편으로 經營資源이 豊富한 外國企業, 특히 美國企業이 日本市場에 直接 進入함으로써 自國産業의 成長과 國內技術開發의 저해 요인으로 作用하였다. 그 가운데서도 「관련산업에 미치는 波及效果가 큰 産業이나 育成中에 있는 幼稚産業」에 對한 日本企業의 外資提携나 合併·吸收가 염려되었으며 그와 같은 分野에 있어서는 「企業經營權의 問題(合併比率 等)를 반드시 企業의 自律에 맡겨도 좋을지는 크게 의문시 된다」라는 意見조차 提起되었던 것이다. 이같은 염려는 1960년대 초 EEC에 있어서 美國資本이 유럽資本을 支配하게 된 것을 계기로 더욱 강해졌다.

外國自動車企業의 對日 資本進出規制에 對해서는 1965년 日本이 OECD에 加入한後 처음으로 話題가 되었을 정도로 2次大戰後 상당기간 一貫하여 엄격한 外資規制가 持續되었다. <表 15>에서 보듯이 日本의 對內直接投資의 自由化速度는 극히 완만하였고 100% 自由化는 1973년에 비로소 實現되었으며 自動車産業의 資本自由化는 1971년으로 貿易自由化(1965년)에 비해 늦어졌다. 이는 前述한 政府의 우려가 對內直接投資에 의한 外資系企業依存型 經濟發展이라는 戰略을 採擇하는 것을 저지하였기 때문이다.

<表 16>은 이러한 規制政策效果를 정리한 것이다. 이 表에 의하면 1960년대부터 70년대 전반에 걸쳐 日本의 對內直接投資流入比率는 他先進國에 비해 극히 低調하고 日本에서의 外資系企業이 國內 製造業 生産額에 占有하는 비율도 매우 낮다.

日本은 對內直接投資 自由化에 基礎한 開放型發展戰略을 택하지 않고 對內直接投資는 엄격히 規制하면서 通産省이 技術導入의 內容, 로알티 등을 심사하여 外國技術을 導入함으로써 國內産業의 國際競爭力를 強化해나간다는 소위 閉鎖型發展戰略을 취하였다. 이와 같은 發展戰略은 당시 日本에서 選擇 가능한 유일한 것이었을까. 傳統的인 理論에 의하면, 直接投資流入規制

34) 日本은 1963년 2월 GATT 11條國(國際收支를 이유로 輸入制限이 不可能함)에 加入하였고, 同年 4월에 IMF 8條國(國際收支를 이유로 外貨制限이 不可能함)으로 移行하면서 1964년 4월 OECD에 加入하였다. 中村前掲書, p. 258.

35) 從價 45%의 保護關稅와 輸入制限強化로 國產車의 價格이 外國車보다 싸게되어 國內自動車組立企業은 國內獨占價格, 獨占利潤을 얻을 수 있었고 이것이 先發大企業인 豊田과 日産의 급속한 生産擴大效果를 가져다 주었다. 日刊自動車新聞社 『自動車年鑑』 1967, p. 165.



를 實施하여 自國企業을 育成하는 대신에 對內直接投資를 적극적으로 利用하면 資本의 國際間移動에 의한 資源配分の 效率性上昇과 그에 따른 受入國의 實質所得增大, 受入國의 資本蓄積促進, 資本流入에 의한 受入國의 國際收支改善, 豊富な 經營資源을 가진 外國企業에 의한 受入國內에서의 生産에 의해 發生하는 外部經濟(예를 들면 新技術, 새로운 經營方法 등을 國內企業에 전과 등)效果를 가져올 수 있다는 것이다.

2次大戰 後 日本이 오랫동안 처해 왔던 外貨不足, 技術開發의 지연, 資本스톡不足 등을 고려한다면 이러한 問題를 일거에 解決시켜 주는 對內直接投資 自由化를 빨리 採擇하지 않은데 對한 의문이 제기될 수 있다. 그러나 對內直接投資를 規制하는 것이 오히려 바람직한 選擇이었다고 생각하는 것도 충분히 가능하다. 그 理由는 다음과 같다.

첫째 日本으로의 對內直接投資流入에 따른 國際收支改善利益은 단기적인 것이며, 장기적으로는 投資收益을 本國에 환원함에 따른 經常收支의 惡化가 초래된다는 것이다.

둘째 直接投資의 主體인 企業이 독점적 우월성을 가진 국제적 寡占企業일 경우 外國國籍企業이 自國市場에서 價格支配力을 行使함에 따라 獨占地代(monopoly rent)가 海外로 流出하게 된다. 독점지대의 이전은 自國과 他國間的 所得配分을 自國에게 不利하게 한다. 自動車産業을 모두 海外로부터의 直接投資導入이라는 형태로 育成하였다면 日本市場은 현재보다도 훨씬 寡占의 程度가 크게 되었을 것이다. 그리고 이 경우 상당액이 獨占地代라는 形態로 海外로 流出되었을지도 모른다는 것이다.

셋째, 直接投資導入에 의한 海外企業의 子會社는 國產型産業에 비해서 技術開發이나 製品開發意慾을 갖고있지 않을지도 모른다는 점이다. 技術開發이나 製品開發은 대개 海外의 母會社가 主導權을 갖고있기 때문에 海外企業인 子會社는 技術·製品開發에 意慾의이지 못하므로 日本의 産業構造高度化에 대한 功헌도가 적다는 것이다.

## 2. 育成政策

2次大戰에 敗北한 후 궁핍화와 혼란속에서 1945년 9월 트럭의 월 1,500대 生産이 占領軍에 의해 허가되었다. 더욱이 2年 後 1947년 6월 乘用車의 年間 300대 生産이 허가되어 이로부터 日本의 戰後 自動車産業이 出發하게 된다.<sup>36)</sup>

1948년 5월 當時의 經濟安定本部는 「經濟復興 五個年 計劃 第一次 試案」을 發表하였지만, 政府의 經濟復興計劃委員會의 鑛工業部會 機械小委員會는 이 5개년 계획에 맞는 自動車의 長期生産計劃을 立案하였다.<sup>37)</sup> 더욱이 이 무렵 당시의 商工省에서는 自動車工業振興이 절대로 必要하다는 결론을 이미 내리고 있었기 때문에 52년에 戰前水準(1930~34년)의 회복을 목표로 하는 生産計劃을 세웠다.<sup>38)</sup> 이리하여 自動車産業의 育成이 점차 國家의 産業政策 속에 편

36) 2次大戰 後 自動車産業에 대한 政府의 干渉는 戰時中 軍事的 目的에서 經濟的 目的으로 移行하였다. 日本의 自動車産業은 1902년부터 시작되었지만, 經營基盤이 취약하였으며 특히 1923년 關東大地震以後에는 Ford와 GM의 供給에 의존하고 있었다. 그러나 1936년 「自動車製造業法」이 國內許可會社에 대한 支援과 美國系 두 會社의 生産規模凍結을 決定하자 1939년에는 Ford와 GM이 철수하였고 이에 따라 自動車生産은 豐田, 日産 및 디젤자동차의 3會社를 中心으로 展開되었다. 1941년 生産規模는 4만대를 넘어 量産化가 준비되려고 하였으나 마침 戰時體制로 돌입하여 自動車生産은 트럭이 中心이 되고 항공기와 선박에 압도당하게 되었다. 그러므로 2次大戰 以前에는 自動車産業은 軍事的 目的으로 인하여 강한 統制를 받았다. 小宮外 前掲書, p. 282.

37) 豐田自動車工業(株) 『豐田自動車 30年史』 1967. p. 282~283.

38) 日産自動車(株) 『日産自動車 30年史』 1965. p. 179~180.

입되게 되었다. 日本政府는 前述한 輸入抑制措置에 의해 國內自動車産業을 保護하면서, 國內自動車産業의 生産規模擴大와 技術水準向上 및 價格·非價格競爭力을 強化시키기 위해 金融·稅制上的 支援을 수반하는 育成政策을 실시하였다. 그 內容을 政策의 種類別로 정리한 것이 <表17>이다. 즉 育成政策은 自動車組立 企業에 對한 設備投資 및 生産規模擴大를 위한 政策과 技術水準向上을 위한 政策, 그리고 自動車部品工業에 對한 育成政策으로 구분할 수 있다.

<表 17> 自動車産業의 育成政策과 그 內容

育 成 政 策	內 容
(1) 石炭 및 鐵鋼超重点 増産計劃(1947.1)	自動車産業에 對한 復興金融公庫의 融資
(2) 國產小型乘用車에 對한 保護育成政策 (1951.10)	國產乘用車의 物品稅免除, 外國車에 對한 物品稅引上의 保護政策과 함께 育成政策으로서는 日本開發銀行으로부터의 融資 알선, 설비기계의 수입에 對한 지원 및 부품·원재료의 수입 알선
(3) 企業合理化促進法(1952.3)	自動車産業에 對한 日本開發銀行, 長期信用銀行 및 日本興業銀行으로 부터의  저리융자. 重要기계와 합리화 기계에 對한 特別償却認定, 試驗研究用機械에 對한 시험연구 보조금 지급
(4) 乘用車의 關係提携 및 組立 契約에 對한 取扱 方針(1952.10)	外國車의 國產化推進을 위한 外國自動車 企業과의 技術提携 알선
(5) 國民車育成要項案(1955.5)	超小型乘用車生産의 積極적인 支援育成案提示 自動車業界의 車種選擇에 큰 영향을 줌
(6) 租稅特別臨時措置法(1957.3)	企業合理化促進法이 指定하는 機械가운데 自動車 組立企業이 구입·수입하는 機械에 對한 特別償却, 法人稅減免
(7) 貿易外換自由化大綱(1960.6)	1965년 乘用車의 貿易自由化에 대비하여 專門工場建設支援. 美國銀行의 차관알선
(8) 體制整備融資(1963)	自動車 組立企業의 合併 및 提携에 의한 量産化 推進을 위해 日本開發銀行으로부터 융자(1963~71년) 乘用車 集中生産體制 確立을 推進하기 위해 美國銀行 차관알선
(9) 通産省 産業構造 調査會 重工業部會 乘用車特別小委員會方針(1962.9).	部品 工業育成을 위해 日本開發銀行, 中小企業金融公庫로 부터  저리융자

### (1) 設備投資 및 生産規模擴大를 위한 政策

#### 1) 設備投資促進政策

設備投資促進을 위해 1946년 경제가 극도로 악화된 상태에서 政府는 「石炭·鐵鋼 超重点増産計劃」(소위 傾斜方式)을 수립함에 따라 1947년 1월 復興金融公庫가 設立되고 自動車産業도 同公庫로부터 48년 말까지 7억円 정도의 融資를 받았다. 1948년에는 自動車産業全體의 復興金融公庫의 融資比率은 20.1%에 달하였다.<sup>39)</sup> 이 比率은 電力, 비료에 이어 높은 것이었다. 이는 戰後 日本政府가 自動車産業復興에 對한 強한 意志를 나타낸 것으로 생각할 수 있다.

1951년 10월에 通産省은 「國產小型乘用車에 對한 保護·育成政策」을 세웠다. 그 주된 內容

39) 1947년 1월부터 1948년 11월 말까지 豊田 4억 1,295만円(總借入金의 63.7%), H産은 1948년 6월 말 현재 3억 1,750만円(總借入金의 69.7%), 이스즈는 1949년 7월 현재 1억 8,200만円(總借入金의 67.8%)을 각각 復興金融公庫로부터 融資를 받았다. 中村 前掲書 p. 207~208.

은 前述한 國産乘用車의 物品稅免除, 外國車에 대한 物品稅引上의 保護政策과 함께 育成政策으로서 小型乘用車의 設備資金에 對한 日本開發銀行 등으로 부터의 融資알선, 설비기계수입에 대한 지원, 승용차의 價格, 品質改善에 必要한 部品 및 原材料의 수입알선이다.<sup>40)</sup> 이에 근거하여 日本開發銀行이 自動車産業의 設備改善과 合理化에 1951년부터 1956년까지 9억 8,500만円을 融資하였다(〈表18〉 참조).

〈表 18〉 自動車産業의 設備投資額과 日本開發銀行融資

(단위 : 百萬円)

년 도	용자액 (A)	설비투자액 (B)	A/B(%)	주요 용자 대상 공사
1951	135	1,027	13.1	트럭, 버스부문등 제조설비 확충 근대화
1952	60	1,946	3.1	트럭, 버스부문등 제조설비 확충 근대화
1953	200	3,945	5.1	트럭, 버스부문 및 승용차 제조설비 근대화
1954	165	5,400	3.1	국산 승용차 제조설비 확충·합리화
1955	300	3,971	7.6	국산 승용차 제조설비 확충·합리화 외제 차국산화
1956	125	8,025	1.6	부품maker 제조설비 근대화

資料 : 通産省 「主要産業の設備投資計劃」 各年  
「日本工業年鑑」 1983

自動車産業의 育成이 具體的으로 採擇된 것은 1952년 制定된 「企業合理化促進法」에서 이다. 이 法은 企業의 合理化를 通하여 國産車의 性能·品質向上 및 原價節減을 꾀하여 輸入車에 對 처함은 물론 國産車의 輸出競爭力을 높이는 것이 목적이었다. 그리하여 이 法에 의하여 政府의 저리용자가 日本開發銀行, 日本長期信用銀行 및 日本興業銀行 등을 통하여 自動車組立 企業 各 會社에 融資되었다. 그 額數는 四輪車部門에서 1953년 900억円(自動車組立 企業 各 會社의 設備投資의 20.6%), 1954년 1,328억円(自動車組立 企業 各 회사의 設備投資의 19.3%), 1955년 1,626억円(自動車組立 企業 各 會社의 設備投資의 24.9%)에 달하였다.

自動車産業은 「企業合理化促進法」의 指定을 받았을 뿐만 아니라 「租稅特別法」에 근거하여 特別償却도 認定받게 되었다. 이 措置에 의거하여 同法이 規定하는 合理化機械에 대해서는 初年度에는 1/2, 重要機械에 대해서는 3年間 5割增의 特別償却이 認定되었다.<sup>41)</sup> 그 외에도 試驗研究에 對한 補助金支給, 國有機械設備貸與, 試驗研究用器機設備 등의 特別償却을 認定함과 동시에 固定資産稅를 減免하는 措置가 취해졌다.

이 特別償却制度는 乘用車生産機械 뿐만 아니라 트럭生産機械에도 適用되었고, 1956년부터는 自動車部品工業에도 適用되었다. 1957년 3월에는 「租稅特別措置法」의 一部가 改定되어 「企業合理化促進法」이 指定하는 機械中 自動車組立 企業이 구입 또는 수입할 때에는 特別償却이 認定되고 法人稅가 減免되는 등 후한 支援이 있었다. 이 制度는 그 후 1961년, 1964년에도 改定되어 耐久年度의 一般의 短縮(각 평균 20% 및 15%)이 행해졌다.<sup>42)</sup>

40) 日本自動車工業會 『日本自動車産業史』 1988. p. 83.

41) 上野裕也, 武藤博道 「自動車工業論」 『(別冊), 中央公論 經營問題夏季特大號』 1970. p. 415.

42) 通産省 「通商産業20年史」 通商産業調査會, 1969.

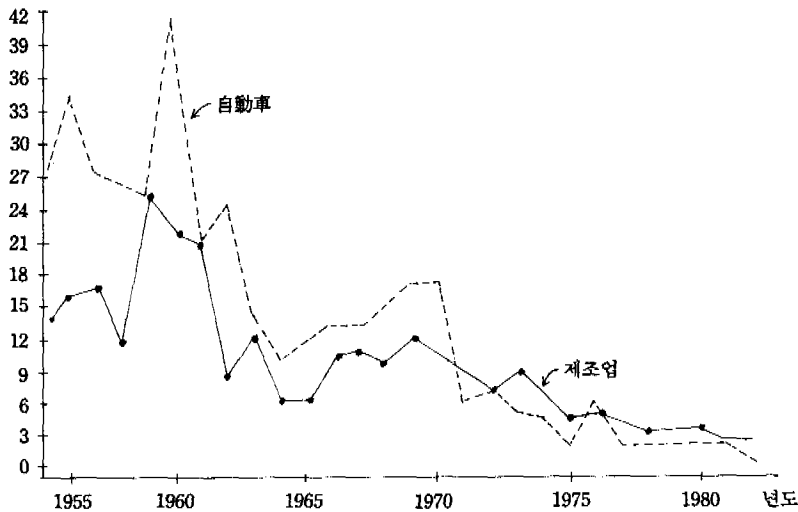
이 制度에 依한 減價償却費의 強化는 利益을 減少시키는 것같지만, 실제로는 減稅와 同一한 效果를 가짐으로써 資本의 內部蓄積을 增大시켜 企業의 體質強化와 擴大·發展效果를 초래하는 것이었다.

〈圖5〉는 自動車産業의 特別償却額이 全償却額 中에서 차지하는 比重을 製造業과 比較한 것이다. 1961년 이전에 특히 많은 혜택을 받은 産業은 鐵鋼, 造船 그리고 自動車産業이며, 自動車産業에서는 DATSUN, CROWN, PRINCE 등의 國產車가 生産되어 본격적인 乘用車의 生産體制가 탄생한 시기이고, 設備投資도 가속적으로 增加되어 가는 時期에 해당된다. 또한 이 時期에 自動車産業의 收益率이 높았던 원인중의 하나가 特別償却比率이 높았기 때문이다.

1962년부터 1973년에 이르기까지 12년간 全體 償却額中에서 特別償却額이 차지하는 比重의 製造業 平均은 8%이지만, 自動車産業은 13%로 製造業平均値보다 높아서 輸入代替期에서 輸出 成長期에 걸쳐서 集中的으로 特別償却이 실시되었음을 알 수 있다.

이러한 特別償却制度는 自動車産業의 收入을 每年 30억円 정도 增加시켰다.<sup>43)</sup>

〈圖5〉 特別償却額이 全體償却額에 占有하는 比率



資料 : 日本銀行 「法人企業統計」, 「主要經營分析」各年版

## 2) 生産規模擴大 促進政策

1950년대 중반부터 60년대 중반까지는 1965년 乘用車의 輸入自由化에 對備하여 乘用車의 量産體制를 確立하여 國際競爭力을 強化하고 輸出産業으로서의 기반을 마련하는 時期였다.<sup>44)</sup>

1953년 이래 外國企業과 技術提携에 의해 乘用車가 生産됨에 따라서 그 需要는 急増하였다. 乘用車需要의 出發點은 營業車(전세차, 택시)이며 1955년에는 영입차는 小型乘用車販賣의 78%를 점유하고 있었으나, 法人自家用車(會社 및 官廳用)는 19%에 不過하였다. 3年後인

43) 小宮外 前掲書, p. 115.

44) 北田芳治 外 『現代 日本の經濟政策 (下卷)』, 大月書店, 1978. p. 205~208.

1958년에는 營業車는 44%, 法人自家用車는 49%로 그 比率이 逆轉되었다.<sup>45)</sup>

이러한 상황에서 <表19>에서 보듯이 通産省은 1955년 5월 「國民車育成要項案」을 發表하였다. 이 構想은 「新規産業으로서 超小型 乘用車工業의 積極的인 育成을 꾀함으로써 關連産業을 伸張하고 國民雇傭을 增大하며, 技術水準向上을 促進하여 장차 超小型 乘用車工業을 輸出産業으로 發展시킬 수 있는 余地를 배양함과 동시에 乘用車의 大衆化에 依한 國民生活水準의 向上을 꾀한다」<sup>46)</sup>는 방침하에 최고시속 100km, 정원 4인, 배기량 350~500cc, 연비 30km/l 주행, 월생산 2,000대 價格 25만圓하는 乘用車를 製造業者로부터 公募하여 政府資金을 投入하여 自動車企業을 育成한다는 方針이었다. 그러나 當時 日本의 自動車産業은 同種의 製品을 生産하는 企業이 多數 存在하는 치열한 競爭體制下에 있었으며, 製品差別化에 의해 각 기업은 自社製品에 대해 어느 정도 獨占力을 行使할 수 있는 市場形態를 갖추고 있었으며, 또 性能이나 價格面에서 通産省이 提示한 條件을 充足시키기 곤란하다는 결론에 도달하게 되어 國民車構想 自體는 종지부를 찍었으나 그 後 이 構想은 自動車産業에 큰 影響을 주었다.<sup>47)</sup>

<表 19> 各國國民車의 仕様과 價格의 比較

	통산성안	스마루 360	三菱 500	豊田試作車	피아트뉴 500	르노 4CV	폭스바겐
마 력	—	16마력 /4,500	20마력 /4,600	--	16.5마력 /4,000	21.4마력 /4,000	36마력 /3,700
배 기 량	350~500CC	356CC	493CC		479CC	748CC	1,192CC
중 량	400Kg이하	385Kg	490Kg	698CC	485Kg	625Kg	710Kg
승차정원	4인	4인	4인	600kg	4인	4인	4인
최고속도	100Km/h 이상	83Km/h	90Km/h	4인	85Km/h	100Km/h	110Km/h
연 비	30Km/l 이상	26Km/l	30Km/l	—	22Km/l (최고속의2/3)	16~20Km /l	14Km/l (60m/l)
가 격	月生産2천대 최종가격 25만 圓이하	東京店頭價格 39.8만圓, 1959년 11월 (물품세포함)	工場渡 38~39만 圓 예정	工場渡 45만圓이상 (1956년 9월 22일 시작품)	工場渡 35만圓정도	工場渡 42만 프랑 邦貨36만圓	標準型 3,790마르 크 邦貨33 만圓

資料 : 有澤廣巳 「現代日本産業講座(V)」 岩波書店 1960.

이러한 通産省의 國民車構想에 자극을 받아 <表19>에서 보듯이 富士重工業은 輕乘用車인 스마루 360(排氣量 356cc, 重量 385kg, 定員 4人乘, 16馬力, 最高時速 83km)을 開發하였으며 뒤 이어 豊田, 東洋工業 및 新三菱重工業은 國民車 보다도 다소 큰 大衆車를 開發하여 國內市場에서 自動車生産業體間的 치열한 市場獲得競爭이 展開되는 가운데 1955~57년에 걸쳐 價格引下가 계속되었다. 이와 함께 貿易自由化에 對備하기 위한 量産體制確立의 한 方案으로

45) 乘用車購買에 있어서 個人的 比率은 1964년 24%, 1970년 50%, 1980년대에는 75% 水準에 이르고 있다.

46) 上野, 武藤 前掲書. p. 122.

47) 大島卓 外 「自動車」 日本經濟評論社 1987. p. 137~139.

通産省이 乘用車生産業體를 3그룹(乘用車, 特殊乘用車 및 미니카)으로 나누어 2~3개 業體에 生産을 集中시킨다는 소위 3그룹案도 業界가 전혀 수용치 않았기 때문에 백지화되고 말았던 事實을 보더라도 通産省의 政策이 반드시 成功을 거두지는 못했음을 나타내는 것이다. 通産省은 一貫하여 自動車業界를 支持하는 立場이었으나 그러나 그것은 個別 生産業體의 利害와 항상 일치하는 것은 아니었다.

다음에 通産省은 1960년 6월 「貿易外換自由化大綱」을 發表하였는데, 이는 乘用車의 貿易自由化에 對備하여 乘用車專門工場을 建設하여 量産體制를 確立하기 위한 것이었다. 이리하여 1962년에 豊田의 元町工場, 日産의 追濱工場, 이스즈의 藤澤工場, 프린스의 村山工場이 建設되었고 1966년에는 東洋工業의 宇品工場, 豊田의 高岡工場, 1967년에는 豊田의 東富士工場, 1968년에는 本田技研의 狹山工場 및 鈴鹿工場이 각각 建設되었다.<sup>48)</sup>

이들 專門工場의 建設·運用을 위해 通産省은 美國의 市中銀行으로부터 資金導入을 앞선해 주었다. 1962년 本田技研은 ADR 26억6,869만圓과 1,083萬\$의 차관을 받은 것을 비롯하여 1964년 日産 1,000萬\$, 프린스 560萬\$, 1964~1965년 이스즈 360萬\$, 1965년 日野 828萬\$을 각각 提供받았다.<sup>49)</sup>

그리고 1962년 9월에는 通産省 産業構造調査會 重工業部會 乘用車特別小委員會를 發足하여 同年 12월 乘用車特別小委員會 中間報告에서 乘用車의 集中生産體制를 確立한다는 方針을 세워 新規企業의 進入抑制, 車種增加抑制, 提携 및 合併의 推進을 自動車産業에 권고하였다. 이를 위해 通産省은 1959~61년 日産에 1,400萬\$, 1960년 豊田에 1,200萬\$, 이스즈에 30萬\$, 프린스에 410萬\$의 美國으로부터의 차관을 自動車生産業體에 앞선해주었다.<sup>50)</sup>

이리하여 日産과 프린스의 合併이 1965년에 이루어진 것을 시작으로 1967년에는 豊田·日野의 提携와 豊田·다이하츠의 提携가 이루어졌고 1968년에는 日産·富士重工業의 提携가 각각 이루어져 生産規模를 擴大하여 國際競争에 살아남기 위한 産業의 再編成이 이루어지게 되었다. 또한 이들 自動車組立企業에게 1963~71년까지 日本開發銀行의 「體制整備融資」에 의해 運用資金이 低利로 融資되었다(〈表20〉 참조). 이와 같이 自動車産業의 成長期의 상당한 용자

〈表 20〉 自動車産業의 設備投資額과 開發銀行의 體制整備融資

(단위 : 百萬圓)

年度	融資額(A)	設備投資(B)	A/B(%)	主要融資對象工事
1966	4,000	118,826	3.4	합병에 의한 소형차 제조설비 신증설
1967	5,000	194,769	2.6	합병 및 제휴에 의한 소형차 제조설비 신증설
1968	0	241,741	0.0	
1969	1,000	245,708	0.4	업무제휴에 의한 소형차 제조설비 신증설
1970	1,500	282,500	0.5	업무제휴에 의한 소형차 제조설비 신증설
1971	400	226,600	0.2	업무제휴에 의한 소형차 제조설비 신증설

資料 : 通産省 「主要産業の設備投資計劃」 各年.  
「日本工業年鑑」1983

48) 中村 前掲書, p. 256~259.

49) 中村 前掲書, p. 257~258.

50) 中村 前掲書, p. 256~260.



는 같은 시기의 設備投資額의 約 4%에 해당된다. 日本開發銀行融資는 日産과 프린스의 合併에 1966~67년 40억円, 豊田와 日野의 提携에 1967년 日野에 10억円, 豊田와 다이하츠의 提携에 1968년 다이하츠에 10억円이 각각 행하여졌다.<sup>51)</sup>

이 두가지 施策의 結果 自動車生産에 있어서 量産體制가 確立되어 生産費가 節減되었고, 自動車産業은 1960년대 초반에 비해 60년대 중·후반부터 70년까지급속히 增加하여 自動車産業은 輸入代替段階에서 輸出成長段階로 移行하게 되었으며 각 自動車組立企業間 國內市場에서 치열한 競争이 展開되게 되었고, 또한 이 時期에 美國에 이어 第2의 自動車生産國으로 登場하려는 物的 基礎가 整備되었다.<sup>52)</sup>

## (2) 技術水準向上 促進政策

外國으로부터 技術導入과 外國車의 輸入·組立 및 國産化를 장려하기 위해 通産省은 「乘用車의 關係提携 및 組立契約에 關한 取扱方針」을 第定하여 이 方針에 근거하여 1952년~53년에 걸쳐 外國自動車組立企業과의 技術提携를 앞선하였다. 日産과 오스틴(英國 1952년 12월), 日野와 르노(프랑스 1953년 3월) 이스즈와 루우츠(英國 1953년 3월) 및 新三菱重工業과 월스·오버랜드(美國 1953년 9월)와의 提携가 이루어졌다(〈表21〉 참조).

日本의 自動車組立企業은 처음에는 提携會社에서 製造된 部品을 使用하여 組立하고 3~5년 사이에 主要部品の 國産化를 完了하며 동시에 이 기간중 設計圖面과 技術情報의 提供 및 技術者交流 等の 技術援助를 받는 것으로부터 시작하였다.

日本의 自動車製造技術은 2次大戰 以前의 트럭中心의 軍需産業化政策, 그리고 戰後 GHQ에 依한 一時的 乘用車製造 禁止措置에 의해 歐美에 비해 크게 뒤져있었다. 그 때문에 政府의 保護·育成下에서 우선 技術水準을 提高시키는 것에 目標을 두었으며 輸入技術을 기초로 한 技術革新이 國産化組立을 可能하게 하였다.

日本의 自動車組立企業은 5~7년간 外國企業과의 提携期間을 통하여 部品設計技術, 材料加工技術, 塗裝技術, 檢査技術, 製造·組立을 위한 機械의 layout, 코스트 引下의 know-how, 製造組立用 治工具等廣範圍한 하드 및 소프트技術을 學習할 수 있었다.<sup>53)</sup>

이 점은 그 後의 自動車組立企業의 大量生産體制로의 移行에 技術的 基礎를 提供함과 同時에 自動車專門工場의 建設 및 自動車組立企業間 合併·提携와 더불어 大量生産體制로의 급속한 移行을 促進시키는 계기가 되었다.

以上이 自動車産業의 輸入代替段階에서 輸出成長段階로의 移行期에 있어서 政府에 依한 自動車組立企業의 育成政策의 主된 內容이지만, 이 期間中에는 自動車의 國産化에 따른 量産體制確立과 國際競争力向上에 目標을 두어 短期間內的 自動車組立企業의 技術水準向上, 生産設備 및 生産規模擴大에 力點을 두었다고 할 수 있다.

## (3) 部品工業育成政策

2次大戰後 政府의 自動車部品工業에 對한 育成政策은 韓國動亂의 勃發과 함께 그 後의 有效需要上昇에 의해 自動車産業의 再起에 確信을 갖게 되면서부터 시작되었으며 그 具體的인 것이 곧 「機械工業振興 臨時措置法」이다. 이 法은 1956년 6월에 制定되어 1971년 時效가 끝날

51) 中村 前掲書, p. 256~260.

52) 中村 前掲書, p. 266.

53) 日本自動車工業會 『日本自動車産業史』 1988, p. 108.

〈表 21〉 乘用車의 技術提携概要

內 容	H産自動車	H野디젤工業	이스즈 自動車	新三菱重工業
提携先	오스틴·모터 (영국)	國營르노공장관리국 (프랑스)	루우즈·모터스 (영국)	윌스·오버랜드 (미국)
提携援助의 內容	오스틴 A-40 서머셀 제조	르노·4CV의 제조	힐만 밍크스의 제조	4륜구동차 특히 쥘 차제작관련기술
계약기간	7년	7년(2년마다갱신)	5년	5년
對價	로알티 (공장도 판매가격에 대한) 1년째:0% 2년째:2% 3년째:3.5% 4년째이후:5% minimum 로알티 2년째:1만파운드 3년째:2만파운드 4년째이후:3만파운드	로알티  초년도:0% 2년도:2% 3년도:3.5% 4년도 이후:5%	initial payment 4,900만円の 주식 취득 로알티는 2천대분에 대해서는 不要, 이후 대당 25pound	년간 생산대수가 3 천대를 넘서설때 1 대당 100\$, 2, 500~3,000대의 경우에는 1대당 125\$ 2,500대 이하일때 대당 150\$, 다만 보수용 부품은 6%
認可年月日	1952년 12월 23일	1953년 3월 3일	1953년 3월 3일	1953년 9월 1일
販賣方法	초년도는 영국 오스틴의 국내특약판매점이 생산대 수의 20% 혹은 4천대 중 에서 유리한 조건을 갖고, 그 나머지는 日産판매점에 배분하여 판매함	르노의 국내특약점 中外르노(株)를 日野 디젤공업에 합병한 후 日野, 르노판매를 설립하여 총판매점으 로 한다.	루츠·모터스는 對價 의 일부 4,900萬円을 출자하여 이스즈의 출 자금 5,100萬円과합 하여 자본금 1억 円으 로 신판매회사(야마토 자동차)를 설립하여 판매서비스를 한다.	新三菱重工業과 국 내총판매점, 倉敷 프레자와 공동출자 하여 신판매회사를 설립한다.
市場制限	수출은 금지	수출은 금지, 다만 협약에 의함	수출은 금지	東半球만 가능
生産累計	21,261대	24,972대	18,203대	21,460대

資料 : 中村靜治 「現代自動車工業」有斐閣選書R 1983

때까지 세차례 改定되었지만 3년째 更新될 때에는 自動車部品은 對象에서 除外되었는데, 이는 部品工業이 당시 더 이상 幼稚産業의 범주에 들어있지 않다는 것을 의미하므로 이러한 意味에서 1971년은 自動車部品工業에 있어서는 기념할만한 해였다고 할 수 있다.<sup>54)</sup>

「機械工業振興 臨時措置法」의 內容을 보면 一般工作機械 및 特定部品製造에 對한 協助融資의 앞선사업으로 되어 있으며 그 외에도 産業構造가 過當한 競爭을 유발하고 있다던가, 特定企業이 취약하다고 생각될 때에는 吸收·合併과 같은 것을 권고하기도 하였다.<sup>55)</sup> 融資財源으로는 대체로 日本開發銀行과 中小企業金融公庫의 資金이 活用되었다. 그 名目利率은 당시의

54) 尾高煌之助 「自動車部品工業の發展と停滯」, 『經濟研究』岩波書店 1983, p. 346.

55) 支援對象이 되는 部品の 選定 및 融資額의 決定에 있어서는 政府側 擔當者, 學識經驗者, 自動車組立企業 및 自動車部品工業會代表로 構成되는 委員會가 이를 수행하였다. 尾高 前掲 論文, p. 346.

金融市場의 利率보다 훨씬 낮았다.<sup>56)</sup>

「機械工業振興 臨時措置法」自體는 직접 自動車組立企業은 대상외였지만 1961년, 66년의 改定을 통하여 對象業種이 擴大되어 自動車部品 뿐만 아니라 自動車用機械工具, 內燃機關 및 産業車輛 등이 포함되게 되었다.<sup>57)</sup> <表22>는 「機械工業振興臨時措置法」에 適用된 自動車部品 關連業體에 對한 15년간 融資推薦狀況을 나타내며, 日本開發銀行, 中小企業金融公庫를 통하여 529개 企業에 약 348억圓이 融資 되었다. 더욱이 日本開發銀行의 特定機械工業 全體融資額中 上記 自動車部品關係에 對한 融資는 1961~65년 32.1% 1966~74년 54.2%의 비중을 점하고 있다.

<表 22> 機械工業振興臨時措置法에 依한 融資推薦狀況  
(自動車部品 關係)

(단위 : 百萬圓)

년 도		日本開發銀行		中小企業金融公庫		計	
		융자추천 금 액	기업수	융자추천 금 액	기업수	융자추천 금 액	기업수
1차	1956~60	1,819	66	—	—	1,819	66
2차	1961~65	11,503	163	2,326	92	13,829	255
3차	1966~70	17,320	139	1,821	69	19,141	208
총 계		30,642	368	4,147	161	34,789	529

資料 : 日本工業新聞社 「日本工業年鑑」 1982

이와 같은 時限立法措置를 배경으로 自動車部品工業會는 1956년에 一連의 合理化計劃을 수립하였다. 이 計劃은 8년 이내에 生産性和 收益性 兩面에서 西歐의 自動車工業을 앞선다는 것을 目標로 하였다. 部品單價面에서도 1960년대 말까지는 平均 12.5%의 價格引下를 실시하여 國際水準에 비해 4割 정도 높은 水準으로 抑制한다는 方針을 세웠다. 이를 위해 合理化對象品目 78品目에서 99種을 選定하여 긴급도가 높은 것부터 計劃을 순차적으로 실행하였다.

또 1955년 이후에는 通産省의 指導下에 自動車技術會를 中心으로 標準規格의 檢計가 시작되었고 1957년에는 自動車技術會가 紹介하여 「自動車部品製造品種單純化規格」이 만들어져 量産效果를 얻기 위한 標準化가 追求되었다.<sup>58)</sup>

이와 함께 自動車組立企業은 主要部品企業에 對한 系列強化를 擴充하기 위해 <表23>에서 보는 바와 같이 自動車部品業體에 적극적으로 資本參加하였다. 同表에 의하면 1953년 自動車組立企業의 株式所有外注企業數는 56個社였지만 1958년에는 105個社로 늘어났다.<sup>59)</sup>

56) 尾高 前掲論文, p. 346.

57) 당시 部品工業의 現況을 보면 生産高는 589억圓(1956년)이며, 企業規模도 80% 이상이 資本金 5천만圓 이하의 中小企業이며 企業의 體質이 몹시 취약하였다. 이 때문에 「機械工業振興臨時措置法」에는 ①合理化計劃에 의한 部品工業의 設備投資에 대한 外貨割當, ②特定企業에 對한 技術提携認可, ③專門企業의 育成, ④集中生産體制의 確立, ⑤規格統·推進 등의 시책이 設定되었다. 通産省 機械情報産業局 『轉換期の自動車産業』 日刊工業新聞社 1976을 참조 바람.

58) 尾高 前掲論文, p. 346~347.

59) 日本長期信用銀行調査部 「調査月報(76호)」 1963. 10, p. 25.

〈表24〉는 1955년 6월말 현재 機械工業全般의 下請部品企業에 對한 母企業으로부터의 支援狀況을 나타낸 것이다. 同表에 의하면 自動車産業의 경우 母企業의 下請企業에 對한 支援을 보면 타 분야와 마찬가지로 原材料支給이 가장 많고 技術指導, 機械機器貸與, 資金借入斡旋 및 保證, 資金貸出의 순서로 되어 있다. 그러나 自動車産業에 있어서는 거의 모든 項目에서 支援을 받고 있는 工場의 比率이 가장 많고 資金關連支援을 받고 있는 比率도 타업종에 비해 높은 편이다. 이는 타업종보다 自動車産業에서 母企業의 下請企業에 對한 支援이 크다는 것을 意味하는 것이다.

〈表 23〉 自動車組立企業이 株式을 保有하는 外注企業數

	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1953~58 증가분
豊田	22	30	30	30	30	31	9
日産	6	9	12	15	19	18	12
이스즈	15	19	21	23	26	30	15
日野	13	17	18	20	23	26	13
합계	56	75	81	88	98	105	49

資料：日本長期信用銀行調査部「調査月報(76號)」1963

〈表 24〉 機械工業에 있어서 母企業의 下請企業에 對한 支援狀況比較

	조선공업	자동차공업	전기기계공업	산업기계공업	정밀기계공업
支援있음	41(63.1)	44(86.3)	48(69.6)	60(73.2)	23(71.9)
支援없음	23(35.4)	7(13.7)	21(30.4)	22(26.8)	9(28.1)
不明	1(1.5)				
計	65(100.0)	51(100.0)	69(100.0)	82(100.0)	32(100.0)
支援形態					
자금대출	2(4.9)	6(13.6)	1(2.1)	2(3.0)	2(8.7)
자금차입알선 및 보증	7(17.1)	10(22.7)	14(29.2)	9(15.0)	4(17.4)
원재료지급	33(80.5)	41(93.2)	41(85.4)	46(76.7)	17(73.9)
기술지도	12(29.3)	15(34.1)	8(16.7)	19(31.7)	6(26.1)
기계기구대여	9(22.0)	12(27.3)	9(18.7)	28(46.7)	6(26.1)
인사교류	0	1(2.3)	1(2.1)	0	1(4.3)
기타	9(22.0)	7(15.9)	4(8.3)	14(23.3)	1(4.3)
대상기업수	41(100.0)	44(100.0)	48(100.0)	60(100.0)	23(100.0)

資料：中小企業廳振興部廣報課「中小下請工場實態調査」1955

前述한 政府의 部品工業育成政策과 母企業의 下請企業에 대한 적극적인 支援으로 인해 自動車部品工業은 〈表25〉에서 나타난 바와 같이 設備의 量的·質的 擴大가 이루어져 自動車部品生産은 1956년 589억円이었던 것이 1959년에는 그 두배인 1,072억円, 1969년에는 약 1조원 에 달하였다.

이리하여 <圖6>에서 보듯이 國內生産에 占有하는 輸入의 比率은 1955년 이후에 크게 減少하였을 뿐만 아니라 生産에 占有하는 輸出의 比率도 伸張되었다.

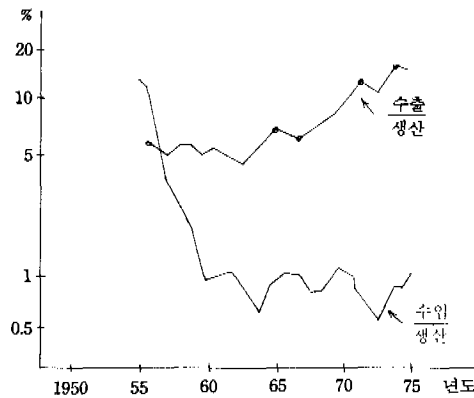
<表 25> 自動車部品工業의 設備의 量的·質的擴大推移

(단위 : 台)

종류	사용기간 년도	~5년	5~10년	10~15년	~20년	20년~	합 계
		금속	55년	1,514(23)	886(14)	1,843(28)	1,989(30)
공작	60년	4,657(44)	1,470(14)	890(8)	1,918(18)	1,918(16)	10,650(100)
기계	66년	9,800(43)	6,940(31)	2,718(12)	802(4)	2,340(10)	22,600(100)
금속	55년	550(36)	309(20)	301(20)	252(16)	115(8)	1,527(100)
가공	60년	2,119(55)	621(16)	435(12)	358(9)	287(8)	3,820(100)
기계	66년	5,501(51)	3,731(33)	948(9)	250(2)	457(5)	10,887(100)
시험	55년	443(64)	93(14)	109(16)	32(5)	7(1)	674(100)
검사	60년	1,924(75)	409(16)	106(4)	113(4)	30(1)	2,582(100)
설비	66년	4,012(62)	1,787(28)	492(8)	69(2)	81(2)	6,441(100)
기타	55년	1,150(34)	526(16)	955(28)	614(18)	145(4)	3,390(100)
	60년	3,763(61)	899(15)	343(6)	627(10)	523(8)	6,150(100)
	66년	8,521(61)	3,976(29)	910(6)	253(2)	269(2)	13,929(100)
합계	55년	3,756(30)	1,857(15)	3,265(26)	2,926(24)	583(5)	12,381(100)
	60년	12,463(54)	3,399(15)	1,778(7)	3,062(13)	32,574(11)	23,276(100)
	66년	27,834(52)	16,434(31)	5,068(9)	1,374(2)	3,147(6)	53,857(100)

資料 : 通産省重工業局「日本の自動車産業」通商産業研究社 1968

<圖6> 自動車部品の 外國市場 依存度 推移



資料 : 大藏省「日本外國貿易年表」, 「日本貿易月表」各年,  
通産省「工業統計表」各年.

3. 保護·育成政策의 成果

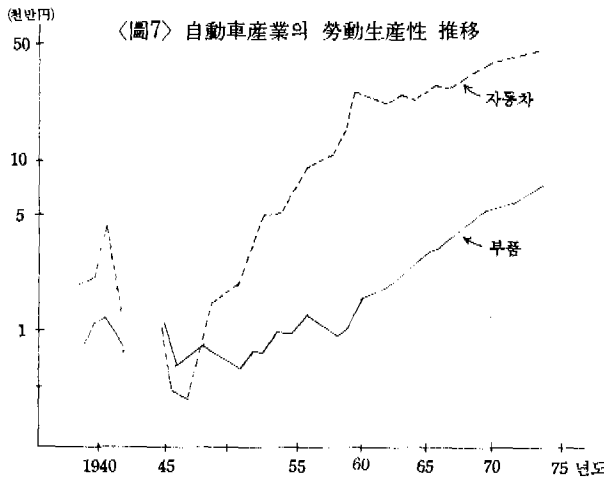
日本政府는 2次大戰後 1951년 10월 「國產乘用車에 對한 保護·育成政策」을 發表한 이후 高關稅, 高物品稅 및 外貨割當(數量割當) 등을 通하여 外國車의 輸入을 적극적으로 抑制하는 措置와 함께 國產自動車生産을 育成하기 爲해 國營 혹은 半國營金融機關으로부터 長期·低利融資斡旋, 特別償却制實施, 外國自動車企業과의 技術提携斡旋, 乘用車專門工場建設支援, 國內自動車企業의 合併·提携推進 및 外國借款導入斡旋 등 모든 가능한 方法을 총망라하여 自動車産業을 育成하였다. 그 結果 日本의 自動車(乘用車)産業의 勞動生産性은 <圖7>에서 보는 바와 같이 1950년대 초부터 1970년대 이르기까지 크게 증가하였으며 <表26>에서 大衆車價格과 家計實收入과의 比較에서 나타난 바와 같이 1955년 대중차가격은 80만원이었던 것이 1967년에는 55만원으로 價格이 引下되어 家計의 實收入에 차지하는 大衆車價格은 1955년 2.3배에서 1967년 0.55배로 크게 낮아지게 되었다.

<表 26> 家計實收入과 大衆車價格比較

년도	實收入額(月)(만円)	實收入額(年)(만円) A	大衆車 價格(만円) B (Model 名)	B/A(倍)
1955	2.9	34.8	80.0(DATSUN)	2.30
1957	3.3	39.6	65.0(CORONA 1000)	1.64
1959	3.7	44.4	65.0(CORONA 1000)	1.46
1961	4.5	54.0	62.0(BLUEBIRD 1000)	1.15
1963	5.7	68.4	60.0(BLUEBIRD 1200)	0.88
1965	6.8	81.6	55.0(BLUEBIRD 1300)	0.67
1967	8.3	99.6	55.0(BLUEBIRD 1300)	0.55

註 : 실수입에는 근무처의 수입(정례상여포함), 사업, 내직수입, 재산매각, 차입금, 前月이월금 등이 포함됨

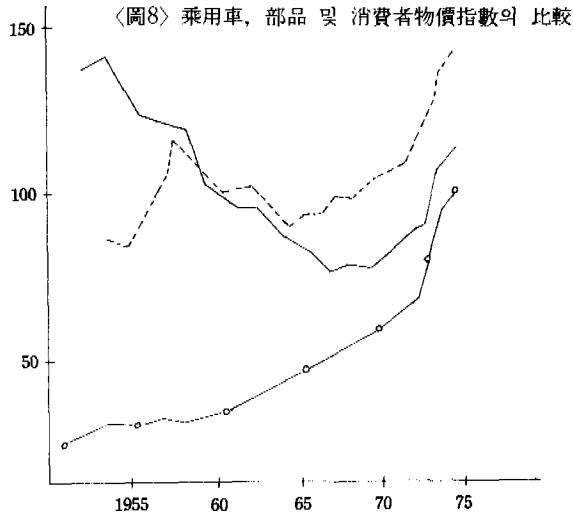
資料: 日本 野村總合研究所 「世界に飛躍する韓國産業」 1988



註 : 1960年價格으로 換算한 것이다.

資料 : 通産省「工業統計表」, 「工場統計表」各年 勞動省「勞動生産性統計調査報告」各年.

한편 <圖8>은 消費者物價指數와 乘用車의 價格指數를 比較한 것인데 消費者物價指數는 持續的인 增加傾向을 보이고 있으나 乘用車의 價格은 1953년부터 1960년대 말까지 지속적으로 減少傾向을 나타내고 있어 1950년대 중반 自動車産業의 輸入代替段階에서 1960년대 후반 輸出 成長段階에 걸쳐서 지속적인 cost down이 이루어졌음을 알 수 있다.



註 : ———; 승용차의 국내가격지수(1960=100)

-----; 부품가격지수(1960=100)

.....; 소비자물가지수(1975=100)

資料 : 總理府統計局「消費者物價指數年報」, 「物價統計月報」, 「日本統計年鑑」各年.

또한 富山和夫는 日本乘用車의 代表的 商標의 하나인 某會社製品에 대해서 그 製造코스트의 추이를 1959년부터 1970년까지 130개월에 걸쳐서 調査하였는데 이製品은 1959년 1,000cc에서 1963년 1,200cc 1965년 1,300cc, 1967년 1,600cc로 排氣量이 grade-up되었지만, 이 自動車의 製造코스트는 1959년 51만円에서 1967년에는 25만 5천円까지 引下되어 製造코스트의 差에서 25만 5천円, 比率面에서 보면 50%가 cost down되었다고 한다. 즉 이 製品의 初期視點에서 部品購入費는 약 33만円이었으나 1967년에는 약 17만円으로 이 기간동안 16만 円 정도 낮아졌다는 것이다.

이와 같은 事實은 1959년부터 1967년에 걸쳐서 이 製品의 cost低下分の 62% 정도가 購入 部品價格의 低下에 基因된 것임을 나타내는 것이다. 특히 1960년대 중반까지 自動車組立企業의 生産코스트 低下는 購入部品코스트의 持續的인 低下에 의한 바가 크다는 것을 意味하는 것이다. 그리고 이를 可能하게 한 主要原因이 部品生産企業에 대한 活潑한 設備投資에 있었다.<sup>60)</sup>

이처럼 日本의 自動車産業에 대한 政府의 保護·育成政策은 自動車生産의 量産化와 製品의 cost down 및 國際競爭力 提高에 적지않은 役割을 하였다고 생각한다.

60) 富山和夫 「日本の自動車産業」 東洋經濟新報社 1973, p. 114~133.

### 3 産業環境整備政策

#### (1) 道路整備

自動車産業이 定着하기 위해서는 무엇보다도 道路整備가 수반되어야 한다. 1952년에는 「道路整備 特別措置法」이 制定되었으며 1954년에는 總額 2,600억圓에 달하는 1次5個年計劃이 樹立되었다.

1953년에 制定된 「道路整備費의 財源에 關한 臨時措置法」은 長期計劃의 策定の 관점에서 「道路整備 5個年計劃」을 1954년도부터 실시하며, 長期安定財源確保를 위해 揮發油稅로 充當하기로 決定하였다. 이는 1958년 「道路整備 緊急措置法」으로 發展하여 지금까지 계속되고 있다.

이 法의 實施는 1956년 建設省의 요청으로 日本에 온 「와트킨스 高速道路調査團」의 報告書에 影響을 받은 바가 크다고 할 수 있다. 同報告書는 「道路 및 自動車에 關한 一連의 政策은 相互補完的이며 道路交通 및 自動車産業의 擴大·發展을 可能하게 한다」는 점을 指摘하면서 高速道路建設, 一般道路改善, 合理的 稅制確立, 適正交通法規採用, 자동차의 보급장려 등 일련의 政策을 동시에 採用할 것을 日本政府에 권고하고 있다.<sup>61)</sup> 이 권고를 바탕으로 1956년에는 日本道路公團이 發足하고 1958년에는 총액 1조 2천억圓의 제2차 5개년 계획이 실시되었다. 제1차 道路整備 5개년 計劃 以後의 社會間接資本投資總額에 占有하는 道路整備投資比率은 <表27>과 같다.

同表에서 1958년 이후 自動車補給率이 높아짐에 따라 道路整備를 서두를 必要가 있었음을 알 수 있다. 그 결과 社會間接資本投資總額中에서 道路整備投資의 比率은 1957년 20% 水準에서 1958년 46%수준으로 급격히 增加하였고 특히 自動車の 普及速度가 매우 빨랐던 1960년대 中後半에는 48~56% 수준에 달하였는데 이는 같은 時期 건축관련사업비를 포함한 政府의 建設投資總額의 24.4%를 차지하는 것이었다.

道路整備現況을 보면 1959년 首道高速道路公團이 發足되었고, 1964년 名神高速道路가 開通되어 1965년 이후 本格的인 motorization에 대응한 市場創出效果는 매우 컸으며, 1969년에는 東名高速道路도 開通되어 <表28>에서 나타난 바와 같이 自動車を 利用한 旅客輸送이 1971년에는 鐵道(國鐵과 民間鐵道)에 의한 旅客輸送을 능가하게 되었다.

道路整備投資의 財源으로서는 휘발유稅 및 석유가스稅 등의 目的稅가 導入되어 道路投資額의 약 2/3를 調達하였고 나머지는 一般財源, 財政投融資 및 地方債에 의해 충당되었다. 道路整備에 있어서 揮발유稅는 國費와 財政投融資 合計에 대하여 1961년 75.8%, 1963년 60.1%, 1965년 77.4%, 1967년 53.4%를 각각 점유하였다. 高速道路建設도 高速道路公團의 감독하에 道路債券과 世界銀行借款으로 充當되었다.

<表29>는 乘用車 1台當 人口數를 나타낸 것이다. 1950년에는 人口 1,935名當 乘用車 1台 풀이었으나, 國民所得增加와 道路整備 等으로 인하여 1955년에는 人口 584名當 1台, 1960년에는 人口 45名當 1台, 1970년에는 人口 12名當 1台, 그리고 1980년에는 人口 5名當 1台 水準으로 되어 家口當 平均 1台 程度의 乘用車を 保有하게 되었다.

#### (2) 公害·安全對策

1970년대에 들어서면서 自動車の 排氣가스에 의한 公害問題와 自動車の 安全性問題가 크게 대두되었다. 日本에서 自動車の 安全性이 問題가 되기 시작한 것은 1969년 自動車企業이 欠

61) 市川弘勝 外 『國家獨占資本主義と日本の産業』 青木書店, 1967. p. 232.



〈表 27〉 社會間接資本에 대한 道路投資

(단위 : 10억円)

年度	(A) 社會間接資本投資總額	(B) 道路整備投資	C/A(%)
1955	148.7	23.0	15.5
1956	158.1	26.4	16.7
1957	230.6	45.9	19.9
1958	292.3	133.6	45.7
1959	298.6	164.0	54.9
1960	501.0	197.6	39.4
1961	741.3	311.8	42.1
1962	850.9	420.6	49.4
1963	1,122.8	488.0	43.5
1964	1,249.4	580.3	46.4
1965	1,457.6	704.7	48.3
1966	1,645.0	876.2	53.3
1967	1,858.6	1,001.1	53.9
1968	1,965.5	1,081.0	55.0
1969	2,217.4	1,254.1	56.2
1970	2,565.1	1,275.3	47.9
1971	3,010.4	1,688.1	56.1
1972	3,714.7	2,055.1	55.3
1973	4,747.5	2,439.5	51.4
1974	4,831.3	2,464.6	51.0
1975	4,758.7	2,507.6	52.7
1976	5,522.7	2,730.2	49.4
1977	6,572.3	3,399.7	51.7
1978	8,320.0	4,048.7	48.7
1979	9,967.0	4,386.8	44.0
1980	9,896.1	4,756.2	48.1
1981	9,850.5	4,789.4	48.6
1982	9,883.2	4,982.5	50.4

資料 : 小宮隆太郎外 「日本の産業政策」 東京大學出版會 1985

陷車發生狀況을 公表하고 난 이후부터였다. 欠陷車問題는 日本의 自動車企業이 스스로 자진하여 公表한 것이 아니라 美國市場에서 日本車의 欠陷問題가 發生한 것을 계기로 日本國內에서도 크게 問題化되었기 때문이다.

通産省이 公害·安全問題를 公式적으로 거론하게 된 것은 1969년 10월 「今後の 自動車産業政策에 對하여」라는 報告書에 비롯된 것이다. 同報告書는 「①自動車の 安全化와 公害除去를

〈表 28〉自動車에 의한 旅客輸送의 推移

(단위 : 百萬人Km)

년 도	國 鐵	民間鐵道	自動車	旅客船	國內航空	計
1950	69,004	36,464	9,030	2,628	—	117,126
1955	91,239	44,873	27,500	1,996	218	165,826
1960	123,983	60,357	55,531	2,670	734	243,275
1965	174,014	81,370	120,756	3,402	2,939	382,481
1966	175,758	82,987	138,526	3,522	2,883	403,678
1967	184,315	86,145	134,588	3,811	3,911	442,769
1968	184,808	88,908	198,925	4,099	5,110	481,849
1969	181,520	93,804	242,059	4,439	6,991	528,813
1970	189,726	99,090	284,229	4,814	9,319	587,178
1971	190,321	99,719	312,477	5,026	10,304	617,848
1972	197,829	102,469	328,557	6,670	12,663	648,188
1973	208,097	104,831	337,446	7,724	16,035	674,133
1974	215,564	108,460	344,176	7,755	17,639	693,596
1975	215,289	108,511	360,868	6,895	19,148	710,711
1976	210,740	108,826	363,213	6,651	20,119	709,549
1977	199,653	112,644	368,600	6,500	23,636	711,033
1978	195,844	115,285	403,053	6,384	26,923	747,489
1979	194,690	117,770	428,187	6,443	30,246	777,336

資料 : 運輸省 「運輸經濟統計要覽」 1981

〈表 29〉乗用車台當 人口數의 推移

년 도	승용차(천대)	인구수/승용차
1950	43	1,935
1955	153	584
1960	457	204
1965	2,181	45
1970	8,779	12
1971	10,572	10
1972	12,531	9
1973	14,474	8
1974	15,854	7
1975	17,236	6
1976	18,476	6
1977	19,826	6
1978	21,280	5
1979	22,667	5
1980	23,660	5

資料 : 財團法人矢野恒 太記念會編 「數字でみる 日本の100年」 國勢社 1981

위해 官民이 一致하여 研究開發을 促進한다. ②安全性和 公害에 對한 工業標準整備를 서두르고, ③自動車産業 및 自動車部品工業에 있어서 製品의 品質管理에 철저를 기하고, 部品工業 및 下請企業의 設備合理化促進에 努力한다.<sup>62)</sup>라고 되어 있다.

한편 美國에서는 1967년 1월에 20개 항목에 달하는 美國聯邦自動車安全基準(MVSS)이 發表되었지만, 日本에서는 이보다 5년 반 후인 1972년 9월에 運輸技術審議會가 「自動車の 安全性 向上을 위한 技術의 方策」에 對해서 運輸省에 보고한 것이 처음이다.<sup>63)</sup>

1972년 10월 中央公害對策審議會 自動車公害專門委員會의 中間報告에 근거하여 1975년부터 CO, HC 및 Nox에 대해 規制가 實施되고 있다. 1976년부터는 Nox에 對해서 그 排出量을 反減시키도록 하였다. 大氣清淨改正案 (Clean Air Act Amendment of 1970, 일

62) 上野, 武藤 前掲書. p. 178.

63) 日産自動車(株) 「自動車工業ハンドブック」 1978. p. 7.

〈表 30〉 自動車の 主要缺陷部門과 對象台數

자동차 maker	대상 차종	결함 부문	대상대수	회수율
豐田自動車	코로나	브레이크 튜브	528,800	79.1%
	크라운	프론트 브레이크 · 프렉시블 호스	75,200	87.4%
	카로라	변속기 쉬프트레버	12,969	77.4%
日産自動車	부루버드 세드릭 등	기화기 등	528,403	68.2%
이스즈	프로리안	핸들	27,000	68.5%
	베레트	쉬프트레버절손	7,500	8.7%
三菱重工業	콜트 1000F, 1100F	프론트 서스펜션	11,545	86.5%
	콜트 1500	스텝어링 · 휠	5,592	67.9%
	미니카	리어스프링	18,483	55.2%
東洋工業	캐롤	브레이크 파이프	150,812	93.8%
	붕고	브레이크	56,822	조사중
日野自動車	中형트럭크렌저 등	бат테리코드손상	16,968	50%
本田技研工業	N360	프론트 브레이크호스	135,351	86%
	LN 360	프론트 브레이크호스	47,531	78%
	TN 360	스텝어링기어 박스	47,487	80%
富士重工業	스마루 1000스포츠카	핸들브레이크	4,552	조사중
	선버라이트 반	스티어링	54,275	조사중

註 : 1969년 7월 18일 현재

資料 : 中村靜治 「現代自動車工業論」 有斐閣選書R, 1983.

명 머스키法)에 의하여 公害에 對한 規制強化를 企圖한 美國에서 이 法의 適用이 지연되었기 때문에 日本은 1976년부터 世界에서 가장 엄격한 自動車排氣가스規制國家로 부상하게 되었다.

規制値는 10mode測定(都市內 走行條件에 合致된 10의 運轉條件에 對한 排出가스量을 測定)으로 1Km當 上限을 CO=2.70g(平均 2.10g), HC=0.39g(平均 0.25g), Nox=1.60g(平均 1.20g)으로 抑制하는 것이다. 實施期間은 新型車는 1975년 4월, 新造車 1975년 12월, 輸入車는 1976년 4월부터였다. 이와 같은 規制基準이 設定되고 基準達成을 促進하기 위해 基準에 合格한 車에 對해서는 物品稅, 取得稅 및 自動車稅 등의 輕減措置가 취해졌다.<sup>64)</sup> 1976년부터 日本은 Nox에 대해서 더욱 그 排出量을 反減시키는 政策을 표방하여 世界에서 가장 엄격한 公害規制를 하게 되었는데, 當時 國內에서는 다음과 같은 見解도 있었다. 즉 1976년 公害規制 審議段階에서 自動車工業會는 中央公害對策審議會에 上記基準을 전제로 自動車の 排氣ガスを 規制하는 것은 技術的으로 不可能하며, 設사 可能하다고 하더라도 公害防

64) 優待措置의 內容은 다음과 같다. 1975年 規制:1973~74년도에 合格한 車에 對해서 物品稅輕減(73년 中에는 1/4輕減, 74년 4~9월에는 1/2輕減), 1976年 規制:1975년도에 先行發賣한 경우에 物品稅는 1/4로 輕減하고, 取得稅는 5%에서 3%로 輕減한다. 1978年 規制:1977년도에 先行發賣한 경우에는 物品稅輕減(1977년에는 課稅基準에서 2万円, 78년 4~8월에는 1万円), 取得稅引下(1977년도에는 0.25% 78년 4~8월에는 0.125% 및 自動車稅의 引上中止). 小宮外 前掲書, p. 281.

止코스트가 過多하게 所妥되므로 그 때문에 自動車輸出의 國際競爭力이 低下될 뿐아니라 外國 車輸入에 對한 規制가 強化되는 것이며, 이는 곧 關稅 外의 새로운 輸入障礙이 되기 때문에 GATT의 自由競爭의 rule에 反對되는 것이라는<sup>65)</sup> 反論을 提起하였던 것이다. 그와 함께 1974년 通産省 産業構造審議會 機械産業部會 自動車産業分科會는 「環境改善, 生命保全을 위한 排氣가스規制는 採擇이 可能한 制限 手段의 最適組合에 의해 實施되어야 하는 것이지, 特定手段 또는 産業에 過度한 負擔을 주어 國民經濟적으로 바람직한 技術開發에 왜곡을 주어서는 안된다고 생각한다」<sup>66)</sup>라고 言及하였던 것이다.

머스키法の 規制에 合格하기 위한 低公害車의 開發은 격심한 國內競爭體制<sup>67)</sup>속에서 2流自動車組立企業(혹은 後發自動車組立企業)들이 先發自動車組立企業보다 경쟁에 앞서기 위한 노력의 결과였던 것이다. 後發自動車組立企業인 本田技研이 CVCC(複合渦流調速燃燒)엔진을 처음 개발한 것을 계기로 東洋工業의 로터리엔진, 三菱自工의 서멀·리액터 등이 개발되었고 豐田과 日産과 같은 先發自動車組立企業은 이들보다 數年 늦게 開發에 成功하였다.

日本の 低公害車의 開發은 上記 後發自動車組立企業에 依한 努力도 있었지만, 環境廳을 회유하면서까지 公害規制의 完화를 요구한 豐田과 日産의 완강한 저항을 무너뜨린 「七大都市 自動車排氣가스規制問題 調査會」의 活動에 依한 바도 크다.<sup>68)</sup> 그 결과 1978년에는 日本의 모든 自動車組立企業이 1976년 머스키法の 規制를 實行하여 일본은 세계 제1의 低公害·低燃費國으로 부상하게 되었다.

## V 産業政策의 評價

産業政策의 評價는 본래 當該産業이 社會全體의 經濟的 厚生側面에서 바람직한 成果를 達成하기 위해 얼마나 기여했는가에 의해 判定되어야 한다. 이러한 觀點에서 産業의 成果를 바람직한 基準에 合致시키도록 政策當局이 어떤 時策을 강구했는가를 하는 점이 중요하다.

지금까지 論議를 통해서 自動車産業의 成果를 整理해보면, 自動車産業은 前後方連關效果가 큰 産業으로 當該産業의 發展이 여타 關連産業의 發展에 기여했으며 GNP擴大에 크게 기여하였다. 또한 量産體制確立에 의한 코스트·다운이라는 側面에서 評價된다.

다음에 問題가 되는 것은 自動車産業을 保護·育成하는 政府의 政策은 옳은 것이었던가, 保

65) 原剛 「誰の爲の NO<sub>2</sub> 緩和か」 『世界』 1978. 10. p. 126.

66) 通産省 機械情報産業局 『昭和60年度の自動車産業』 日刊工業新聞社, 1975. p. 24.

67) 先進工業國의 自動車産業의 集中度는 다음 表와 같다.

主要國家의 上位3社 生産比率(1986)

(단위:천대, %)

總生産臺數(A)	日本	美國	西獨	프랑스	이태리
上位 3社(B)	12,260	11,317	4,597	3,195	1,831
B/A	7,139	10,426	3,161	3,194	1,831
上位3社名	58.2	92.1	68.8	100.0	100.0
	도요다, 닛산, 혼다	GM, 포드, 클라이슬러	폭스바겐, Opel, 다이믈러 벤츠	르노, 푸조 이베코유니크	알파로메오 피아트, 노바이노켄티

자료 : 日本自動車統計月報

68) 西村肇 『裁かれる自動車』 中公新書, 1976. 을 참고바람.

護·育成政策을 選擇·運用한 것은 適當하였는가, 國民의 福祉增進에 얼마나 도움이 되었는가 의 세가지 이다.

### 1. 保護·育成政策의 評價

1979년 이래 自動車産業에서 世界 1位를 지속하고 있는 日本의 自動車産業은 國內製造業에 占有하는 比重이 附加價格額에서 1955年 3.1%에서 1980년 6.2%로 增加하였다. 또한 商品 輸出額에 占하는 比重도 1955년 0에 가까운 狀態에서 1980년 17.9%(部품을 포함하면 20%)로 增加하여 鐵鋼과 造船을 능가하였다. 自動車産業을 保護·育成하여 國際競爭力을 배양하고 國民經濟의 高度의 發展에 공헌한다는 通産省의 당초의 意圖는 期待 以上の 結果를 가져왔다고 볼 수 있다.

그러면 自動車産業의 保護·育成的 成果는 當該産業이 社會全體의 經濟的 厚生側面에서 바람직한 成果를 達成하기 위해 얼마나 기여했던가에 의해 判斷되어야 하므로 우선 前述한 當該産業의 保護가 妥當했던가에 對해서 살펴보기로 하자. 日本은 2次大戰에 敗戰 直後 外換時勢가 비교적 높게 設定되어 貿易收支赤字에 곤란을 겪고 있던 時期에 自動車와 같이 輸出의 世界需要彈力性이 크고 또한 國內의 所得彈力性이 크며 生産性向上을 期待할 수 있는 産業을 保護·育成産業으로 선정한 것은 옳은 것이었다.

그러나 注意해야할 점은 戰後 保護·育成的 대상이 된 것은 自動車産業만은 아니었고, 石油化學, 電子工學 등 後日 成長産業도 포함되어 있었다. 그리고 業種別 破行性이나 國家에 따른 發展의 相異함을 고려한다면 産業의 保護·育成政策이 곧 産業을 擴張시키는 萬能策이라고는 斷定지을 수 없음을 알 수 있다. 日本의 自動車産業의 경우는 世界的인 需要의 급속한 增加와 제1차 石油危機에 이르기까지 油價의 相對的 低下傾向과 같은 良好한 外的 條件下에서 國內企業 相互間의 격심한 경쟁과 왕성한 기업능력이라는 好條件이 함께하고 있었다.<sup>69)</sup>

現實的으로 自動車産業의 거의 모든 關連製品, 모든 關連産業을 동시에 長期間에 걸쳐 保護·育成的 對象으로 해 온 것은 動態的 效率原理로 보아 問題가 많으며, 그로부터 나타나는 왜곡과 희생은 거의 모두 消費者에게 轉嫁되었다고 할 수 있다. 이러한 意味에서 戰後 日本의 自動車産業에 대한 政策은 消費者利益을 無視한 企業家優先의 政策이라고 할 수 있다.

保護·育成政策의 選擇과 運用을 거론할 때 消費者利益無視政策은 더욱 명백해진다. 日本의 保護政策은 고려할 수 있는 모든 手段을 총망라한 것으로 基本的으로는 1910~30년대에 各國에서 採擇·實施된 高率關稅, 輸入制限, 補助金政策과 ฮิต틀러의 國民車構想에 의한 1개 기업 집중화정책 등을 전용한 것이었다. 이러한 過程에서 하나의 問題點은 個別政策의 目的이 선명하지 못하다는 것이다. 가령 高率關稅設定, 輸入制限, 國內企業에 對한 補助金支給이 얼마나 각기 相異한 效果를 가져다 주는가에 대한 檢討가 없이 實施되었다. 幼稚産業保護의 立場에서 본다면 마이너스物品稅라는 形態의 補助금이 自動車의 國內價格을 國際價格에 接近시켜 보다 需要를 增大시켜 産業의 自立에 도움이 되기 때문에 高率關稅, 輸入制限보다 좋은 方案이다. 게다가 관세, 수입제한에 의한 保護는 때로는 政府에 依한 保護코스트가 自動車産業에게는 忘却되어지기 쉽기 때문에 當該産業은 不當한 利益을 획득할 가능성이 크다는 점이다. 또한 自動車産業의 自立을 위해서는 企業 스스로의 合理化努力이 무엇보다도 重要하지만, 가령

69) Kodama(1978)는 外的 條件을 고려한 경우와 고려하지 않는 경우의 정책효과와 定量的 分析에서 産業政策이 소기의 目的을 달성하는데 기여했다고 결론짓고 있다.

1951~53년 輸入代替段階에 있어서 유럽차가 日本의 高關稅障壁에도 불구하고 比率를 擴大한 경우를 보면, 政府의 輸入制限을 위한 外貨割當政策이 큰 役割을 하였다고 생각한다.

保護·育成政策의 또 다른 問題點은 政策의 一貫성이 欠如되어 있다는 것이다. 예를 들면, 自動車産業 育成政策으로 通産省이 採擇한 政策은 自動車組立企業의 合併 내지 提携의 促進이며 「體制整備融資」와 「機械工業振興臨時措置法」에 의한 融資와 借款이 그 具體的인 手段이었다. 그리고 그 背景에는 通産省의 國民車構想과 自動車組立企業 그룹화構想<sup>70)</sup>이 있었다. 그러나 結果的으로 國民車構想과 自動車組立企業 그룹화構想은 進展을 보지못하였다. 豐田과 日産의 2大 自動車企業에 의한 系列化는 急進展되었지만 三菱重工業, 東洋工業 및 本田技研등 소위 二流(後發 내지 中規模) 自動車組立企業의 效率的인 再編成은 당초 通産省이 期待한 것처럼 進척되지 못하였다.

戰後 自動車産業의 再編成의 歷史 속에서 日産과 프린스의 合併(1966.8), 豐田과 日野의 提携(1966.10), 豐田과 다이하츠의 提携(1968.10)와 같이 通産省의 自動車組立企業 再編成 政策이 成功한 경우도 있지만, 이스즈와 富士重工業의 提携(1969.5), 東洋工業과 Ford의 提携(1970.10), 이스즈와 GM의 提携(1970.11)처럼 通産省이 가장 두려워 했던 外資上陸이 開始되었다.<sup>71)</sup> 그 중에서도 三菱重工業과 Chrysler의 提携는 外資의 上陸을 阻止하려고 했던 通産省의 당초의 뜻에 어긋나는 行動이었다.

日本의 自動車産業은 同産業의 集中度가 높은 歐美의 自動車産業과는 달리 同種의 製品을 生産하는 企業이 다수 存在하고 있으며, 進入障壁이 그리 높지 않았다. 또한 競爭企業이 많기 때문에 個別企業의 需要의 價格彈力性이 크며, 商標나 디자인에 의한 生産物의 差別化(differentiation of product) 때문에 각 企業은 自己會社製品을 選好하는 需要者에 대해서 어느 정도 市場支配力을 가진다. 즉 換言하면 각 기업은 自己會社製品의 價格을 어느 정도 조작하고 또한 供給量을 조절할 수 있으며 이를 통하여 利潤極大化를 追求할 수 있다. 이와 같이 國內自動車企業間 치열한 競爭이 이루어지고 있는 상황하에서는 通産省이 의도한 國民車構想, 自動車組立企業 그룹화構想 및 合併과 같은 것은 잘 이루어지지 않는다는 것은 명백한 사실이다.

日本에 비교적 多數의 自動車企業이 存立可能하였던 理由는 다음과 같다.<sup>72)</sup>

① 각 自動車組立企業마다 車種構成이 特異하여 각 自動車企業은 豐田과 日産의 2大企業과 직접 競合하지 않는 分野에서 收益을 蓄積할 수 있었다.

② 國內需要가 急增하여 自動車組立企業의 新規進入의 余地가 컸다.

③ 政府의 保護·育成政策이 長期間 持續되어 이것이 곧 外資上陸을 지연시킴으로써 國內自動車組立企業의 對抗力을 提高시켰다.

오히려 두터운 保護障壁 속에서 需要가 急增하면 新規企業의 參入만 增加할뿐 기존기업의

70) 1955년 國民車構想은 超小型 大衆의 低價格車 및 輸出可能한 車를 한 會社에 集中生産케 하기 위한 것이며, group化構想은 1961년 5월 産業合理化審議會 産業資金部會에서 明白히 밝힌 것인데, 그 內容은 自動車生産에 있어 量産group(乘用車 月生産 7천대), 特殊乘用車group(高級車, 스포츠카 月生産 3천대) 및 미니카生産group(輕乘用車生産)의 3group으로 나누어 각group에 속하는 企業을 2~3會社를 集約한다는 것이다. 國民車構想과 group化構想은 實現되지 못했지만 수출증대, 양산체제 확립이라는 目的은 그 후의 政策에도 길게 反映되어 있었다. 小宮外 前掲書. p. 285.

71) 通産産業省이 外國資本上陸을 두려워 했던 이유는 다음과 같다. ①自動車産業의 成長力이 外國資本의 利益에 의해 制約을 받음, ②國內에서 部品 等の 調達可能性問題, ③自動車産業에 있어서 國産開發이 지연되어 機械工業 全體의 技術水準向上에 支障을 초래함, ④自動車産業의 外國資本支配가 關連産業에도 波及되어 日本經濟의 相當部分이 外國資本에 支配됨, 上野, 武藤 前掲書. p. 175.

72) 田島敏弘 「自動車産業再編成の行方」, 並木信義編 『日本の自動車産業』 日本經濟新聞社, 1977을 참조 바람.

整理·統合은 進展되지 않는 것은 당연하며, 이리하여 모처럼 溫室속에 있는 企業은 必要以上の 價格引下를 하지않기 때문에 超過利潤이 發生한다. 그리고 通産省은 産業政策으로서 이러한 超過利潤이 企業의 體質強化와 이어지는 것으로 간주하여 오히려 特別償却制度 등으로 助長하기까지 하였다. 그러나 長期에 걸친 超過利潤은 필연적으로 進入障壁을 낮추어 多數企業의 併存을 可能하게 한다. 이리하여 國內 각 自動車組立企業間의 協調體制가 萬만히 이루어졌음에도 불구하고 通産省이 의도한 2~3개 企業에 의한 集中化는 進展되지 않았다. 원래 自動車組立企業과 部品企業의 中小企業과 非效率的 企業 모두를 大規模의 效率的인 經營體로서 育成한다는 것은 결국 무리한 일이며 自動車産業의 發展과 消費者利益을 위해서는 오히려 公正한 競爭을 통하여 限界企業은 도태가 강행되는 것이 바람직하다. 이러한 관점에서 보면 弱體企業이 市場에서 철수하던가, 아니면 生存하기 위해서는 大企業이나 外國企業과 提携하던가 하는 것은 별개문제이다.

이러한 意味에서 Big Three(GM, Ford, Chrysler)의 잠재적 參與압력은 消費者에게는 다소 利益이 되었다고 評價할 수 있다. 效率的인 經營資源의 導入과 競爭의 merit를 가져다 주는 外國企業의 進出은 可能的 限 조속히 이루어지는 것이 國民의 厚生福祉側面의 觀點에서는 바람직한 것이다.

## 2 環境條件整備政策의 評價

前章에서 言及된 環境條件整備政策은 어느 程度 소기의 目的을 達成하였으며 國民의 經濟福祉向上에 어떠한 影響을 미쳤는가를 살펴보기로 하자.

### (1) 道路整備

道路整備는 物的 流通과 人的 流通의 效率化에 크게 기여했지만, 결코 滿足할 만한 狀態에는 도달하지 못했다. 우선 問題가 되는 것은 國際적으로 보아 高速道路整備가 지연되었다는 것이다. 1981年 現在 日本의 高速道路(國道)는 3,010Km에 달하나 이는 自動車 1千台當 70m로서 美國의 557m, 西獨의 229m, 프랑스 242m 및 英國의 148m보다도 훨씬 낮은 水準이다. 두번째 問題는 높은 混雜度이다. 人口集中地域에서는 改良된 道路의 約 절반이 混雜區間이며 平地와 山지를 包含하더라도 混雜度 1以上の 延長距離는 全體의 27.2%에 달한다(混雜度=交通量÷交通容量, 但 交通容量은 調査對象區間의 道路의 機能上的 能力을 意味함). 自動車의 走行에 必要한 道路의 整備는 급속한 motorization의 進行에 미쳐 對應하지 못하고 있다고 할 수 있다.

日本의 GNP에 對한 道路投資額 自體는 2% 정도이므로 先進國 가운데 비교적 높은 水準이나 歷史적으로 道路스투키 不足하다는 점, 地形 및 높은 地價上昇에 의해 建設費用이 매우 높아진다는 점 등에 의해 道路整備가 相對적으로 늦어지고 있다.

西獨은 2次大戰 以前에 이미 2,100Km의 아우트·반이 設置되어 있었다는 점을 고려해 볼 때 日本은 自動車普及의 初期段階에 마땅히 대담한 道路投資를 해놓았어야만 하였다. 그러나 日本의 경우 道路投資는 目的稅收入에 링크하는 형태로 豫算化되어 있어 安定的 財源確保라는 側面에서는 뛰어나지만, 円滑한 輸送이라는 側面에서는 아직 不充分하다.

### (2) 安全性問題

日本은 自動車의 安全性問題에 있어서는 매우 良好한 成果를 거두고 있다. <表31>에서 보듯

이 自動車 1萬台當 事故死亡者數에서 1960년도 日本은 58名으로 제외국과 比較해서 가장 높은 水準이었으나 1980년에는 3.1인으로 제외국과 比較했을 때 가장 낮은 水準으로 현저하게 改善되어 自動車의 安全性에 대해 많은 努力을 경주하였음을 알 수 있다.

〈表 31〉 自動車 1萬台當事故死亡者數

(단위 : 인)

년 도	1960	1965	1970	1975	1980
국 가					
日 本	58	25	12.3	5.0	3.1
美 國	5	6	5.1	3.5	3.3
英 國	9	8	5.8	4.1	3.6
서 독		16	13.2	7.8	5.3
프랑스	11	10	7.6	7.5	5.8

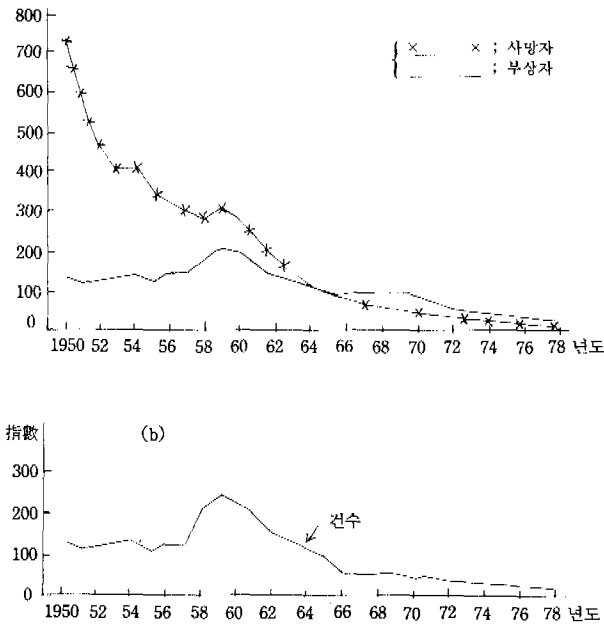
資料 : 總理府 「交通安全白書」 各年版

또한 自動車事故發件數에 對한 死亡者推移를 보면 1971년 100건당 2.32명, 1975년 2.28명이었으나 1980년에는 1.84명으로 감소하였으며, 自動車走行 Km當 事故率을 보더라도 死亡者數와 負傷者數가 크게 줄어들어 安全性이 크게 改善되었다.

또 安全性과 關連하여 1969년부터 導入한 欠陥車回收制度(recall 제도)도 年間 20~30件的 陳情이 있지만, 欠陥部門이 明白해질 때마다 즉시 改善되고 있다는 점은 評價할 수 있다.

〈圖9〉 自動車走行 Km當 事故率의 變化

(단위:인)



註 : 1965년=100으로 본 指數

資料 : 矢野恒太記念會編「數字でみる日本の100年」國勢社 1981



欠陥車回收制度는 1969년 本格的으로 실시되기 이전까지는 각 自動車組立企業이 自己會社의 이미지·다운을 두려워하여 비밀리에 修理해오던 自動車業界의 體質을 각 自動車組立企業마다 消費者에 對한 서어비스의 質을 높인다는 생각으로 欠陥車의 公表와 回收能力이라는 積極的인 競爭으로 轉換하여 고객에 對한 서어비스의 向上과 製品의 品質向上에 크게 기여하였다.

### (3) 公害防止問題

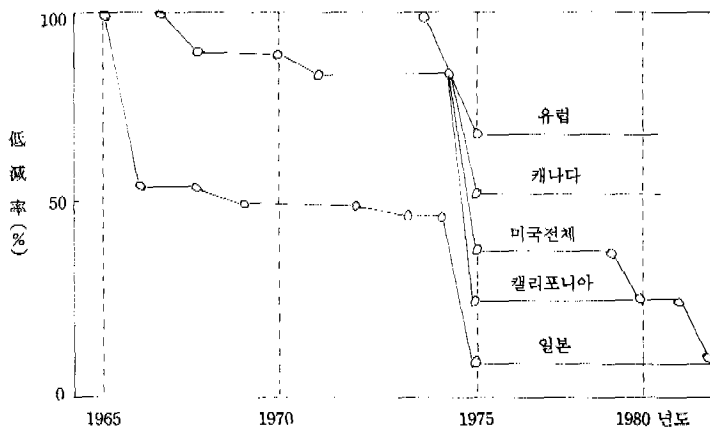
公害防止에 對해서 1976년 規制는 잠정기준을 設置하여 經過措置를 취했지만 1978년에는 基準을 達成하였다. 이는 結果的으로 公害防止基準을 大폭 완화한 美國에 比해 日本은 가장 엄격한 公害規制國으로 등장하게 되었다<sup>73)</sup> (圖10) 참조).

<圖11-(1)(2)(3)>은 東京都內 HC, NO<sub>2</sub> 및 CO의 大氣汚染測定結果를 나타낸 것이다. HC는 1970년 이래 계속 減少推勢에 있고, NO<sub>2</sub>는 1973년을 peak로 크게 減少하고 있으며, CO도 1969년을 peak로 몹시 큰 폭으로 감소하고 있다. 이에 따라 최근에는 歐州의 自動車組立企業들로부터 日本의 排氣가스基準은 非關稅障壁의 하나라는 望을 듣고 있을 程度가 되었으며, 最近 公害를 둘러싼 苦衷·陳情受理件數中 大氣汚染關連比重은 줄어들었지만, 그 내신 自動車와 連關된 것으로 騒音 및 振動에 關한 比重이 높아지고 있다.

自動車排氣가스規制의 基準達成에 있어서 豐田과 日產과 같은 先發 自動車組立企業보다도 本田技研, 鈴木自動車 및 三菱自動車 등과 같은 後發 自動車組立企業이 低公害車의 開發에 앞장섰다는 점과 寡占體制를 確立하고 있는 歐美諸國의 自動車産業이 基準達成을 지연시켰던 점은 日本의 自動車産業의 養成한 企業努力과 격심한 競爭環境이 크게 作用하였다고 할 수 있다.

또한 日本의 自動車産業이 排氣가스對策에 努力하는 過程에서 蓄積된 技術的 知識이 1973년 제1차 석유위기 이후 省에너지對策과 함께 自動車의 性能 및 價格面에서 國際競爭力提高에 기여했다는 점은 흥미있는 일이다.

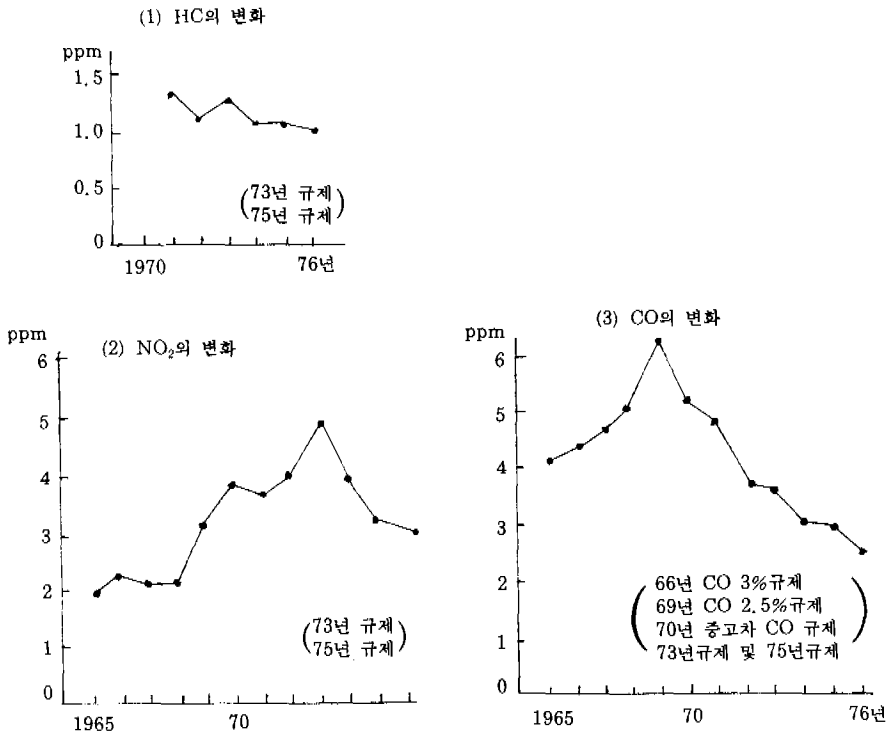
<圖10> 名國의 排氣가스規制 比較(CO의 例)



資料 : 千千岩健兒編「基幹産業と技術」東京大學出版會 1982

73) 中村 前掲書. p. 285~286.

〈圖 11〉 東京都內 大氣汚染 測定結果



資料 : 千千岩 健兒編「基幹産業と技術」東京大學出版會 1982

## VI 要約 및 結論

本論文에서는 戰後 日本의 自動車産業의 發展패턴을 雁行形態的 發展모델에 適用하여 自動車産業의 輸入代替段階, 輸出成長段階 및 成熟段階를 叫明하였고, 主로 自動車産業의 輸入代替段階에서 輸出成長段階로의 移行期에 있어서 日本政府가 採擇한 産業政策(自動車産業의 保護政策, 育成政策 및 環境條件整備政策)을 檢討·評價하였으며 要約 및 結論은 다음과 같다.

첫째, 日本의 自動車産業은 輸入代替段階→輸出成長段階→成熟段階→逆輸入段階로의 移行이라는 雁行形態論的 發展 形態를 취하며, 1945년 2次大戰에 敗戰한 後 日本의 自動車産業(乘用車)은 제로의 狀態에서 出發하여 1950년대 중반이후 輸入代替段階에 접어들었고, 1960년대 후반에는 輸出成長段階에 진입하게 되었다. 80년대 초부터 美日自動車産業의 通商摩擦을 계기로 歐美諸國으로부터 日本車는 輸出自主規制品目으로 規定되어 오늘날까지 輸出이 規制되고 있다. 1985년부터 日本의 自動車輸出과 自動車의 總生産에 占有하는 輸出의 比率이 점차 減少하고 있으나 海外現地生産은 活發히 推進되고 있는 점으로 보아 1980년대 中반 이후부터 日本의 自動車産業은 成熟段階로 접어들었다고 본다.

이리하여 今後 日本의 自動車産業은 過去(1960년대 중반~80년대 중반까지)와 같은 輸出의 急速한 增大는 期待하기 어려운 반면, 現地生産의 擴大와 그에 따른 現地生産車의 逆輸入의 擴大로 인하여 日本의 自動車産業은 雁行形態의 發展모델의 최종단계인 逆輸入의 段階로 移行되리라 展望된다.

둘째, 國內 小型乘用車産業을 保護하기 위해 外國車의 輸入防止를 目的으로 政府는 高率關稅, 高率의 物品稅 外貨割當制(後日 數量割當制) 및 對內直接投資規制 等 可能한 모든 手段을 動員하여 輸入代替段階에서 輸出成長段階에 이르기까지 이들 政策을 強力하게 推進·實施하여 外國車의 輸入潛在力을 減少시켜 自動車産業을 輸出成長産業으로 發展시키는데 成功하였다.

셋째, 通産省의 自動車産業에 對한 重要政策은 業界代表, 財界人, 관료출신자, 學者 및 저널리스트 등으로 구성된 審議會에 의해서 決定되었기 때문에 業界는 通産省의 行政指導를 거부감 없이 받아들였으며 自動車産業을 育成함에 있어서도 赤松要의 雁行形態의 發展(輸入→國內生産→輸出→海外直接投資) 段階를 거치는 過程에서 각 段階別로 産業調整이 항상 고려되었으며, 政府의 自動車組立企業에 대한 育成政策의 內容을 要約해 보면 다음과 같다. 自動車産業의 設備投資促進을 위해 1947년 復興金融公庫投資를 實施하여 戰後 自動車産業育成에 강한 意志를 나타낸 것을 효시로 1951~52년에는 「國産 小型乘用車에 관한 保護·育成策」의 發表와 「企業合理化法」을 制定하여 1951~56년간 日本開發銀行의 長期低利融資를 앞선하여 企業合理化를 통해 國産車의 性能·品質向上 및 原價節減으로 國際競爭力向上에 努力하였다. 이와 함께 「租稅特別法」을 制定하여 自動車關連機械에 對해 特別償却을 認定하여 資本의 內部蓄積을 集中시켜 企業의 體質向上과 擴大·發展을 도모하였다.

政府는 自動車産業의 生産規模擴大를 위해 1955년에는 超小型乘用車産業을 政府資金을 投入하여 적극육성한다는 「國民車育成要項案」을 提示하였고 1960년에는 1965년 10월부터 실시되는 乘用車貿易自由化에 對備하여 「貿易外換自由化大綱」을 發表하여 각 自動車組立企業의 乘用車專門工場建設을 指導하고, 專門工場建設을 위해 國內外資金을 앞선해주었으며, 1962년에는 乘用車의 集中生産體制를 確立하기 위해 「通産省 産業構造調査會 重工業部會 乘用車政策 特別小委員會」를 發足시켜 車種增加抑制 및 企業間 合併 내지 提携를 指導하고, 이 過程에서 1966~71년간 日本開發銀行의 「體制整備融資」 및 美國으로부터의 借款을 앞선하였다. 그 결과 1960년대 中後半에 걸쳐 乘用車의 量産體制가 確立되어 60년대 후반에는 乘用車의 輸入代替段階에서 벗어나 輸出成長段階로 進入하게 되었다.

또한, 通産省의 自動車産業의 技術水準向上을 위한 政策을 보면, 通産省은 乘用車의 國産化를 장려한다는 目的으로 1952년 「乘用車關係提携 및 組立에 관한 取扱方針」을 發表하여 外國企業과 5~7년간의 提携期間을 통해 乘用車生産에 있어 광범위한 know-how 및 技術을 學習케 하여 乘用車의 國産化組立과 量産體制로의 급속한 移行을 促進시키는 계기를 마련해주었다.

넷째, 自動車組立企業의 量産體制確立을 補完하기 위한 目的으로 部品工業의 再編成을 促進하였다. 通産省은 1956년 「機械工業振興 臨時措置法」을 制定하여 1次下請部品企業에 日本開發銀行融資, 2次下請部品企業에는 中小企業金融公庫의 融資를 각각 1971년까지 실시하였다. 이 法에 근거하여 自動車部品企業에 融資된 金額은 自動車組立企業의 支援에 비하면 큰 金額은 아니었지만, 日本自動車部品工業會會員企業의 年間投資總額에 점유하는 比率面으로 볼 때 결코 작은 額數는 아니었다. 多數의 企業의 立場에서 이 法은 具體的인 資金供給源이었다기 보다는 自動車産業의 發展을 위해서는 自動車組立企業에 對한 支援과 部品企業에 對한 支援이 同時에 이루어져야 한다는 政府의 方針에 근거하여 自動車部品工業의 振興에 政府가 큰 期待를 갖고있다는 表示였으며, 또한 部品業界가 團結하여 1964년까지 先進國을 앞선다는 目標을

기필코 달성한다는 사실의 確證이었기 때문에 自動車部品工業에 關連된 個別企業의 起債能力에 間接的인 影響을 주었을 可能性이 크다.

「機械工業振興 臨時措置法」이 制定된 1950년대 중반에는 이미 각 自動車組立企業와 部品企業간의 下請系列化가 具體化되어 있어 自動車組立企業에 의한 部品企業의 支援이 活發했던 時期였으므로 日本開發銀行과 中小企業金融公庫의 融資는 이들 自動車組立企業의 部品企業에 對한 金融上의 支援效果는 한층 強化된 것이었다. 이러한 部品工業에 對한 政府의 政策은 2大系列化(豐田과 日産)를 中心으로 하는 大企業의 基盤強化策의 一環이었으며 自動車産業을 發展시키기 위해서는 相互補完關係에 있는 自動車組立企業과 自動車部品企業에 對한 同時的인 支援·育成이 必要하다는 것을 우리들에게 시사해주고 있다.

다섯째, 産業의 保護·育成政策을 評價함에 있어서 고려되어야 할 점은 當該産業이 GNP擴大에 기여하였는가, 코스트·다운을 실현하였는가, 保護·育成政策은 옳았는가, 保護·育成政策을 選擇·運用함에 있어서 잘못은 없었는가, 그리고 經濟福祉水準向上을 위해 도움이 되었는가 등이 問題가 된다.

2次大戰에 敗戰한 後 自動車産業의 輸入代替段階와 輸出成長段階로의 移行過程에서 政府는 自動車産業에 대한 각종 保護·育成政策을 실시하여 日本은 1979년 이래 世界最大의 自動車生産國으로 成長하였다. 自動車産業의 生産額이 製造業生産에 차지하는 比重은 1955년 3.1%에서 1980년 7.4%로, 從業員數는 1955년 2.3%에서 6.2%로 增加하였고 商品輸出額에 占有하는 自動車輸出의 比重도 自動車의 輸入代替段階에서 輸出成長段階에 이르기까지 製品生産의 cost·down에 힘입어 1955년 제로에 가까운 상태에서 시작하여 1980년 17.9%(部품을 포함하면 20%)로 증가하여 國家基幹産業인 鐵鋼과 造船을 능가하게 되었다.

1950년대 초 國內에서 展開된 自動車産業論爭 속에서 輸出의 世界需要彈力성과 國內의 所得彈力성이 큰 自動車産業을 保護·育成産業으로 선정한 通産省의 생각은 옳았다고 判斷되지만, 自動車産業을 長期的으로 保護·育成해 온 政府의 産業政策은 動態的 效率面에서 보면 生産者 優先政策이었으며 長期間의 保護와 育成에서 나타난 왜곡과 희생은 거의 모두 消費者에게 전가되었다고 볼 수 있다.

保護政策의 選擇과 運用面에서 우선 問題가 되는 것은 外國車에 對한 高率關稅, 輸入制限, 國產車에 대한 마이너스 物品稅形態의 補助金支給이 각각 얼마나 相異한 效果를 가져다 주는가에 대한 면밀한 比較·檢討가 없이 실시되었기 때문에 個別政策의 目的이 鮮명하지 못하다는 점이다. 幼稚産業保護論的인 側面에서 보면 마이너스 物品稅라는 형태의 補助金이 國內價格을 國際價格에 接近시켜 需要增大를 초래하여 産業의 自立에 도움을 주므로 輸入制限이나 高率關稅보다 나은 것이다. 게다가 高率關稅 및 輸入制限에 依한 保護는 通商摩擦을 일으킬 가능성이 크고 때때로 政府에 依한 保護cost가 生産者側에게 忘却되어지기 때문에 當該産業이 不當한 利益을 獲得할 可能性이 크고 技術開發을 소홀히 할 可能性도 크다. 自動車産業의 輸入代替期에 수년간 높은 關稅障壁에도 불구하고 外國車의 比重이 늘어났던 점을 고려할 때 外貨割當政策은 輸入抑制에 큰 役割을 하였다고 評價할 수 있다.

두번째 問題로는 戰後 日本의 自動車産業은 政府와 企業間 協調體制가 잘 이루어져 왔으나 그렇지 못한 경우도 있었다. 輸入代替段階에서 輸出成長段階로 移行되는 過程에서 企業間 合併·提携를 통해 量産化를 推進한다는 通産省의 自動車組立企業 group化構想은 大企業의 2大系列化는 推進되었으나 後發·中規模組立企業의 效率的인 再編成은 뜻대로 이루어지지 못했으며, 또한 通産省이 1971년 資本自由化에 對備하여 國內 自動車産業을 保護·育成한다는 側面에서 外國資本의 上陸을 기피하고 있던 時期에 後發·中規模組立企業과 美國의 Big Three(GM,

Ford 및 Chrysler)와提携가 이루어진 것은 通産省의 當初 意圖에 反對되는 것이었다.

自動車産業과 같은 保護·育成産業은 製品需要가 급격히 增加하면 新規企業의 參入은 늘어나지만 既存企業의 整理·統合은 잘 進展되지 않는다. 溫室속에서 保護를 받고있는 企業은 필요이상의 價格引下를 하지않기 때문에 超過利潤이 發生하게 된다. 게다가 「租稅特別法」에 依한 特別償却制度에 의해 企業의 超過利潤은 더욱 커지므로 長期的으로 參入障壁을 낮추어 다수기업의 參入을 可能하게 하여 集中化가 어렵게 된다. 日本의 自動車組立企業의 경우 다수의 企業이 存立하여 치열한 競爭市場을 形成하고 있는 것은 바로 이 때문이라고 생각한다.

自動車組立企業과 部品企業에 있어서 中小企業이나 非效率的 企業을 모두 規模가 큰 效率的인 形態로 育成한다는 것은 결코 무리한 일이며 自動車産業의 發展과 消費者의 利益을 위해서는 公正한 競爭을 통해 弱體企業은 도태되거나 혹은 生存하기 위해 大企業이나 外國企業과 提携하는 것은 正當한 것이며, 이러한 意味에서 中規模組立企業이 Big Three와 提携한 것은 當該企業의 發展과 消費者에게 利益이 된다고 評價할 수 있다. 그러므로 效率的인 經營資源의 導入과 競爭의 merit를 가져다 주는 外國企業의 進出이 가급적이면 빠를수록 經濟厚生側面에서는 바람직하다고 생각한다.

여섯째, 自動車産業이 發展하기 위해서는 제반 環境條件이 整備되어야 하는데 道路網의 整備에 있어서, 日本의 GNP에 占有하는 道路投資額은 다른 先進國들 보다 높은 水準을 유지하고 있으나 道路stock의 不足, 地形條件 및 地價上昇으로 인한 建設費用引上 등으로, 歐美先進國에 비해 크게 지연되고 있다. 反面 道路投資를 위한 財源確保面에서는 뛰어나지만 円滑한 輸送側面에서는 歐美先進國에 비해 크게 미흡한 실정이다.

自動車の 安定性問題와 관련하여 自動車事故로 인한 死亡者數는 歐美先進國水準보다 낮으며, 欠陥車回收制度가 각 自動車組立企業에 의해 철저히 施行되고 있어서 自社製品의 品質·性能向上에 크게 기여하고 있다.

다음에는 自動車排氣가스規制問題와 관련하여 1970년 美國에서 소위 너스키法의 영향을 받아 1975년부터 CO, HC, Nox에 대해 철저한 規制를 실시하는 과정에서 法基準에 合格한 車에 대한 각종 稅制上的 혜택을 제공하면서까지 公害規制에 努力하여 1978년 이후 세계에서 가장 엄격한 自動車排氣가스規制國으로 부상하게 되어 日本車의 輸出增大에 기여하였다.

排氣가스規制의 基準達成에 있어서 寡占體制가 形成되어 있는 歐美自動車組立企業들 보다도 日本의 소위 後發·中規模組立企業들이 앞장서서 低公害車를 開發하였다는 것은 日本自動車産業의 왕성한 企業努力과 國內 自動車企業間 치열한 競爭이 研究開發을 促進시켰기 때문이며, 通産省을 회유하면서까지 公害規制緩和를 위해 努力한 先發企業인 豊田과 日産의 완강한 抵抗을 무너뜨린 「七大都市 自動車排氣가스規制問題 調査會」의 활약에 힘입은 바가 크다.

또한 國內自動車企業間 치열한 경쟁환경속에서 排氣가스規制에 대해 努力하는 過程에서 蓄積된 技術的 know-how는 제1차 石油危機 以後 省에너지對策과 함께 製品의 品質·性能面에서 國際競爭力提高에 기여하였다.

일곱째 産業政策은 價格機構下에서 資源配分과 관련된 市場의 失敗(market failure)에 대처하기 위한 政策介入이라고 定義한다면 輸入代替段階에서 輸出成長段階 初期에 걸친 日本의 自動車産業에 對한 主要動機나 政策當局이 갖고 있던 理念과 經濟理論間에는 커다란 격차가 있었다. 또 한편 政策當局의 理念이나 이들이 提示한 슬로건과 自動車産業에 對해 實行된 政策間에도 큰 격차가 있었다고 생각한다.

自動車産業과 같이 製品에 對한 需要의 所得彈力性이 크고 生産性上昇率이 높다는 두가지 基準을 만족하는 産業을 적극적으로 保護·育成해나간다는 것은 經濟理論的으로는 舊時代의

發想입에 틀림없다. 왜냐하면 어떤 産業이 上記 두 基準을 만족하는 경우라면 스스로 發展해 나갈 수 있는 소지가 있으므로 政策的으로 특별히 保護·育成하지 않으면 안된다는 理論은 찾아볼 수 없기 때문이다. 가령 日本의 경우에는 카메라, 칼라TV, 時計, 오토바이 등과 같이 上記 두 基準을 만족하였음에도 불구하고 政府로부터 特別한 保護·育成措置를 받지않고 自力으로 發展한 産業도 많다는 점을 감안한다면, 日本의 産業政策은 반드시 上記 두 基準을 原則으로 하였다기보다도 오히려 國家로서 威信과 관련되는 産業, 즉 自國보다도 經濟發展에 앞선 國家가 이미 保有하고 있는 産業, 産業國家로서 힘을 과시할 수 있고 다소의 努力(保護·育成)으로 自國에서도 保有할 수 있다고 생각하는 産業, 그리고 어느 程度 規模를 갖추고 있어 그 産業의 發展이 모든 사람들의 관심의 대상이 되고 國內外적으로 報道價値를 갖는 産業을 政策當局은 保護·育成的 對象으로 한 것으로 생각한다.

그 背景에는 2次大戰 後 經濟復興過程에서 日本經濟가 國際市場으로부터 차단되어 戰時統制를 繼承하고 있었고 占領軍에 의한 財閥解體, 企業의 集中排除措置로 企業의 自立力이 弱화되어 政府의 産業에 대한 介入과 影響力은 높아질 수밖에 없었으며 産業의 保護·育成措置는 輸入抑制, 量産體制確立 및 國際競爭力向上을 目標로 對象産業을 지정하여 産業政策의 제반 手段을 適用함으로써 政府의 아니시어티브가 커지게 되었다는 日本의 特殊한 事情에 의한 것이었을 것이다.

여덟째, 自動車産業의 貿易自由化, 資本自由化 등 開放體制에 對備하여 정부는 충분한 시간적 余裕를 가지고 신중하게 이에 대처하고 산업체제 구축에 이상반응을 보였다. 政府의 自動車産業開放化에 대한 신중한 對應으로 自動車産業은 漸進的으로 市場의 테스트를 받게 되었고 競爭力을 가질 수 있게 되었다. 이는 당시 政府나 民間에서 조차 價格機構의 調整機能에 대한 信賴性이 오늘날처럼 높지 않았고 이 때문에 經濟環境變化에 對한 企業의 適應能力에 충분한 確信을 갖지 못하였기 때문이다. 또한 戰後 産業化課程에서 1947년 導入된 獨占禁止法은 政策當局의 自動車産業의 集中化를 위한 企業間 合併·提携獎勵나 自動車組立企業3그룹構想案과 같은 産業政策에 從屬되어 國民經濟의 觀點에서 그 重要性이 論議되지 못하였는데 이는 價格機構의 資源配분에 對한 信賴性이 欠如되었기 때문이다. 日本은 産業政策을 推進하는 過程에서 國民主義(nationalism)의 性向이 强하게 作用한 反面 國際主義(internationalism)의 性向이 弱했다. 對內直接投資問題와 關連하여 傳統的인 國際經濟理論에 따르면 對內直接投資는 經營資源의 國際間移動을 통하여 雇傭 및 所得機會을 擴大하고 産業化에 肯定的 效果를 미치는 것으로 되어 있다. 2次大戰 後 西歐諸國은 對內直接投資를 自由化시켰지만 日本은 對內直接投資에 消極的이었으며 오랜기간동안 이를 規制하였는 바 이는 國民主義的 傾向이 强했던 것도 하나의 理由였다고 생각된다.

이와 같이 自動車産業의 輸入代替段階에서 輸出成長段階에 걸친 産業政策의 理念은 新古典學派 經濟學이나 케인즈主義를 근거로 한 것이 아니라 國家利益增進의 觀點에서 國家介入에 의해서 自國産業을 外國과의 競爭으로부터 保護·育成해야 한다는 新重商主義的 思考에 근거한 것이라고 할 수 있으며 産業構造의 高度化·獨占化를 歷史의 必然으로 보는 마르크스主義의 性向도 存在하였으며, 國家主義傾向도 强하였다고 할 수 있다.

그러나 어쨌든 戰後 日本의 自動車産業이 2次大戰 敗戰後 零狀態에서 再起하여 50년대 中間 輸入代替段階, 60년대 후반 輸出成長段階로 移行하여 1979년 世界 1位の 自動車産業國으로 등장하였다는 事實은 自動車産業政策에 있어서 큰 失敗는 없었다고 볼 수 있다. 한편 한 産業의 發展에 있어서 産業政策 외에도 많은 다른 要因들이 있다는 점을 감안할 때 日本의 自動車産業의 發展이 전적으로 産業政策에 기인한 것으로만 간주하기는 어렵다는 점도 지적하고자 한다.

끝으로 日本의 自動車産業政策에서 몇가지 敎訓을 얻을 수 있다. 즉 通産省의 主要政策이 業界와 協議下에 이루어졌으며, 通産省이 國際貿易에 있어서 自動車産業의 比較優位를 評價함에 있어서 결코 短期的 觀點을 취하지 않고, 輸出産業으로 成長이 可能한 未來産業을 選定하였으며 需要, 生産技術의 向後 推勢 等に 민감한 反應을 보였다.

또한 自動車産業의 貿易自由化와 資本自由化에 對備하여 充分한 時間的 余裕를 갖고 産業體制構築에 신중하게 대처하였으며 自動車組立組立企業과 部品工業을 同時에 支援·育成하였다.

그와 함께 自動車産業의 寡占體制를 유지하고 있는 西歐諸國과는 달리 日本國內市場의 치열한 競爭環境이 自動車産業의 設備 및 技術에 대한 投資를 促進시켜 自動車産業의 價格 및 非價格競爭力을 向上시켰으며 또 動態的 意味에서 比較優位概念을 使用하여 産業構造의 現況과 未來發展에 對한 展望을 概觀하는 通産省의 「비전」과 같이 國家經濟를 주기적으로 개관해보는 것은 우리의 경우에도 公共政策이나 民間의 意思決定에 어떤 가이드·라인을 提供해 줄 수 있을 것이다.

### 參 考 文 獻

- (1) 日本大藏省 稅關部 『關稅率沿革(日本關稅·稅關資料Ⅱ)』 1958.
- (2) \_\_\_\_\_, 『外國貿易年表』, 『外國貿易月表』 各年.
- (3) 通産省 『工業統計表』 各年.  
\_\_\_\_\_, 『工場統計表』 各年.
- (4) \_\_\_\_\_, 『日本の自動車工業』, 通商産業研究社, 1968.
- (5) \_\_\_\_\_, 『日本の機械工業—その成長と構造』, 1960.
- (6) \_\_\_\_\_, 『日本の自動車産業の將來』, 1957.
- (7) \_\_\_\_\_, 『通商産業20年史』 通商産業調査會, 1969.
- (8) \_\_\_\_\_, 『轉換期の自動車産業』 日刊工業新聞社, 1976.
- (9) \_\_\_\_\_, 『昭和60年度の自動車産業』 日刊工業新聞社, 1975.
- (10) 勞働省 『勞働生産性統計調査報告』 各年.
- (11) 總理府 『消費者物價指數年報』, 『物價統計月報』, 및 『日本統計年鑑』 各年.
- (12) 運輸省 『運輸經濟統計要覽』 1981.  
\_\_\_\_\_, 『陸運統計年報』 各年.
- (13) 警察廳 『交通統計』 各年.
- (14) 日本銀行 『法人企業統計』, 『主要經營分析』 各年.
- (15) 日本開發銀行 『日本開發銀行 25年史』
- (16) 日本興業銀行 『興銀調査月報(11號)』 1957.8.
- (17) 日本長期信用銀行 『調査月報(76號)』 1963.
- (18) 日本自動車工業會 『主要國自動車統計』 各年.
- (19) \_\_\_\_\_, 『日本自動車産業史』 1988.
- (20) 日本工業新聞社 『日本工業年鑑』 1983.
- (21) 日刊自動車新聞社 『自動車年鑑』 各年.
- (22) 日産自動車(株) 『自動車産業ハンドブック』 各年.
- (23) \_\_\_\_\_, 『自動車産業30年史』 1965.
- (24) 豊田自動車工業(株) 『トヨタのあゆみ』 1978.

- (25) \_\_\_\_\_, 『トヨタ自動車工業20年史』1958.
- (26) \_\_\_\_\_, 『トヨタ自動車工業30年史』1967.
- (27) 重化學通信社『貿易自由化と機械輸入要覽』1962.
- (28) 中小企業振興部 廣告課『中小下請工場實態調査』1955.
- (29) 日本野村總合研究所『世界に飛躍する韓國産業』1988.
- (30) 韓國産業銀行『經濟브리프스(366호)』1987.6.
- (31) 日本關稅協會『實行關稅率表』各年.
- (32) 上野裕也 外「自動車」, 熊谷尙夫編『日本の産業組織(I)』中央公論社 1973.
- (33) 小平勝美『自動車』亞紀書房 1957.
- (34) 小宮隆太郎 外『日本の産業政策』東京大學出版會, 1985.
- (35) 田島敏弘「自動車産業の再編成の行方」, 並木信義編『日本の自動車産業』日本經濟新聞社, 1977.
- (36) 中村靜治『現代自動車工業論』有斐閣選書 R, 1983.
- (37) 大島卓 外『自動車』日本經濟評論社, 1987.
- (38) 尾高煌之助「自動車部品工業の發展と停滯」, 『經濟研究』岩波書店 1983.
- (39) 島野隆夫『商品輸出入量累計統計表』有恒書院, 1960.
- (40) 市川弘勝 外『國家獨占資本主義と日本の産業』青木書店, 1967.
- (41) 原剛「誰の爲の  $\text{No}_2$  緩和か」, 『世界』1978.
- (42) 西村肇『裁かれる自動車』中公新書, 1976.
- (43) 有澤廣巳『現代日本産業講座V(機械工業)』岩波書店, 1960.
- (44) 千千岩健兒編『基幹産業と技術』東京大學出版會, 1982.
- (45) 宮山和夫『日本の自動車産業』東洋經濟新報社, 1973.
- (46) 森谷正規『現代日本産業技術論』東洋經濟新報社, 1981.
- (47) 天谷直弘「日本株式會社 殘された選擇」PHP, 1982.
- (48) 池間誠「日美貿易摩擦—自動車の場合」『季刊現代經濟(30)』1980.
- (49) 南亮進著, (鄭英一譯)『日本の經濟發展』經文社, 1991.
- (50) 金孝命『現代經濟政策』博英社, 1987.
- (51) Shouda, Y., "Effective Rates of Protection in Japan", 『日本經濟研究』1982. 4, No 11.
- (52) OECD, International Investment and Multinational Enterprises; International Investment Trends 1981.
- (53) Kodama, F., A Framework of Retrospective Analysis of Industrial Policy Based Dynamic System Theory of Development, Institute for Policy Science Research Report, Saitama Univ., July, 1978.
- (54) Johnson C, MITI and the Japanese Miracle—The Growth of Industrial Policy 1925-75, Stardford Univ. Press, 1982.