

【調 査】

機振法と自動車部品

——高度成長期直前における産業政策の経済的効果について¹⁾——

尾 高 煌 之 助

1. 調査の目的
2. 歴史的・経済的環境
3. 機振法融資の仕組み
4. 機振法における自動車部品の位置づけ
5. 自動車部品工業における機振法融資の相対的重要性
6. 機振法の効果
7. 機振法運用の制度的基礎
8. 機振法政策の評価
9. 今後の課題

参考文献
附属資料
関連年表

1. 調査の目的

高度成長期の直前、1956年に機械工業振興臨時措置法(略称「機振法」)が施行された。同法は5年の時限立法だったが、2回更新されたので、同年から約15年間にわたって存続したことになる(第一次機振法は、1956年6月～1961年3月；第二次機振法は、1961年4月～1966年6月；そして第三次機振法は、1966年7月～1971年3月)。この法律のもとで、一定の条件を満たす中小規模の機械製造企業に対して、低利の設備投資資金(財政投融资資金)が供給された。

本研究の究極の目的は、機振法にもとづく融資政策の一対象だった自動車部品工業をとりあげ、その事例を追いかけることによって、高度成長前半期における日本の産業政策の意義を探究し、さらにその経済効果を評価するところにある。この目的を達成するための第一歩として、この調査欄では、高度成長期直前の日本自動車部品工業界の実態と同業界に対する機振法の実施状況とを簡潔に展望し、さらに収集した諸資料のうちとりわけ重要と思われるものの要旨を紹介することにしたい。

機械工業の振興を目的とする産業政策は、機振法以前にも試みられたことがあった。1929年、ときの商工省がドイツに倣って唱道した産業合理化運動は、

とりわけ機械工業にかかわるところが大きかったし、1919年以降、吉野信次らによって定着がはかられた工業品規格(Japan Engineering Standard, JES)も、機械生産の市場拡大のために(少なくとも潜在的に)貢献した筈である(吉野[1962], 221-26頁)。さらにその後、軍部の圧力に押された商工省が機械国産化運動を推進したときには、自動車製造事業法(1936年)、航空機製造事業法(1938年)、等々が制定された。このうち前者は、日本国内における海外企業(具体的には日本フォードならびに日本GM)の日本国内生産を封ずるところに標的を定めた立法措置であった(尾高[1993], 183-86頁を参照)。

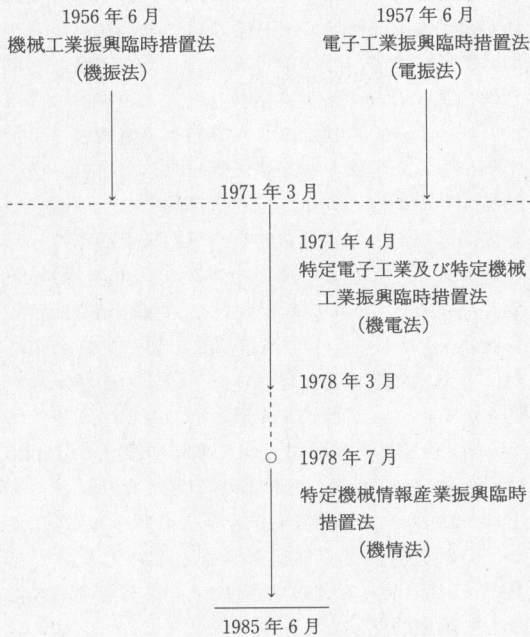
けれども、工作機械と自動車部品工業とが産業政策の直接の対象とされたことは、機振法以前にはかつてなかった。自動車産業の自立が高度成長末期以降の日本経済に大きな影響を与えたこと、そして工作機械工業の効率化は自動車産業の展開にとって不可欠の前提だったことを思えば、戦後日本の工業化過程に対して機振法がもつ歴史的意味は大きい。あえて機振法をとりあげる意味はここにある。

なお、機振法制定当時の産業政策は、工作機械や自動車部品だけを標的にしていたわけではもちろんない。機振法に少し遅れて1957年には、趣旨も形式もまったく同様の電子工業振興臨時措置法が制定されたし、両者が廃案となった1971年には、これらに代わるものとして特定電子工業及び特定機械工業振興臨時措置法が制定された。機振法と同類の臨時振興法は、日米経済摩擦の激化を防ぐためもあって継続が取りやめになった1985年まで存続していたのである(表1)。

2. 歴史的・経済的環境

機振法が導入された頃の日本自動車産業は、朝鮮動乱を契機とする需要喚起によって、それまで同産業のうえに立ちこめていた暗雲のなかに一筋の光を

表1 機械・情報産業関係法制の変遷



見出し、いわば「一息ついた」ところであった。

当時の機械工業、とりわけ中小の機械製作企業は、

- (ア)老朽化した設備、
- (イ)乱脈な生産体制による多種少量生産、
- (エ)小規模生産、
- (オ)低い技術水準

などの共通の特徴をもち、国際競争力をもつ段階にはまだ程遠かった。自動車部品供給企業もその例外ではなかったが、これを改善するための資金と技術とはまだ持ち合わせていなかった。この間の事情は、工作機械については、たとえば、重要輸入機械に関する調査(機械振興協会経済研究所[1968])、また自動車部品については、機振法実施直前に(もちろん通産省の肝煎りによって)実施された詳細な実態調査(日本自動車部品工業会・日本工業連合会[1957])などから確かめることが出来る。

一方、当時の完成車メーカー(アSEMBラー)は、いずれも自分自身の生産効率の改善に忙しく、また資金力にも乏しくて、部品供給の内製能力を高めるほどの余裕はなかった(この点については、さしあたり Odaka, Ono and Adachi[1988], ch. 4 を参照されたい)。だから、アSEMBラーたちは、部品工業界が何らかの方法で、「国産自動車部品の価格は(平均で)国際水準の6割増し,」「国内製品の品質は劣等」

といわれる状況から自ら脱皮してくれることを期待し、また歓迎もした筈である。

ところが、経済界一般は、自動車工業の成長の可能性について必ずしも楽観的ではなく、貿易自由化とのかかわりにおいてもむしろ危機意識が強かった。通産省の担当官すらもが、「自動車の年間生産台数が50~60万台になるなどとはとても考えられなかった」(後掲附属資料[3a], 平山)とか、「自動車輸出には悲観的だったし工作機械の輸出などは夢だった」(同上, 原田)とか述懐するような状況であった。したがって、1955年頃において、自動車部品工業の将来に関する主観的リスクは高かった筈である。とくに当時は、好景気の状態が5年と続かないマクロ経済環境にあったことを忘れてはなるまい²⁾。

とはいえ、当時の自動車部品には、部品によって程度の差はあるにせよ、十分の需要さえあれば規模の経済性を実現する可能性があった。とくに、相対的に巨額な設備投資を必要とするもの(プレス加工部品など)や、補修部品需要が見込める部品(fast-moving parts)についてそうであった。

以上からすれば、もし自動車産業を早急に(つまり、貿易自由化、遅くも資本自由化までに)国際競争力をもつ産業に育てようとするなら、自動車部品工業に対する政策的テコ入れが必要であり、その理論的意味付けも十分可能だという判断が、——少数意見とはいえ——成立する余地はあったのである。

3. 機振法融資の仕組み

機振法にもとづく産業政策の中核は、(先述したように)財政投融資資金の低利による調達にあった。つまりその内実は金融政策だった。金融政策そのものの実施のためには、通常法律を必要とはしない。事実、初期(1955年末頃)における通産省の機械工業支援構想は、事業団を形成して、これに海外から優れた工作機械を買い付けさせ、次いでこの資本設備を自動車部品を製造する民間諸企業に貸付けようというものだった。しかもこの政策手法は、石炭鉱業合理化臨時措置法(1955年)ですでに実験済みだったのである。

ところが、この案は、大蔵省の容れるところとはならなかった。当時の通産省担当官の説明によれば、大蔵省は、他省が事実上の金融政策に携わって欲しくなかったのだらうという。その真偽はともかく、事業団構想はその土壌場で期限付立法構想に代替さ

れた。事業団構想が産業合理化審議会の正式答申に登場したのは1955年12月で、機振法はその翌年6月には成立しているのだから、後者の立法過程はおそらく異例のスピードだったことになる。この法律の提案者はもちろん内閣であったが、国会審議はきわめて簡単に済んだ。法律の精神が中小企業振興にあることが同法第1条に記されている関係で、社会党から、「1千万円以下の企業に集中せよ、1億円以上の大企業は外すべし」との注文がついた(附属資料[3c], 御厨54)程度で、原案は修正や改訂を経ることなくそのまま成立した。当時は保守合同(いわゆる1955年体制)下にあったから、保守・革新間の激しい確執はみられなかったのである。(しかし、仮に政党間に大きな見解の相違があったとしても、この法律がたんなる政見の違いによって不成立となることはおそらくあり得なかったろう。中小企業の成長は、自由党にとっても重要な票田の拡大につながったのだから。)

ここで興味があるのは、同法の法律的な存在理由はたった一つ、機振法による共同行為が独禁法の適用除外を構成すると定めた同法第10条一カ所だけであった。そのみではなく、この一カ所は通産省原案には盛られておらず、内閣法制局の指摘によって辛うじて追加されたものだったのである。

それはともあれ、機振法の運用をめぐる重要事項は、「関係行政期間の職員及び機械工業に関する学識経験のある者」から構成される機械工業審議会によって調査・審議された(同法第14条)。すなわち、

機械工業審議会は、通産大臣の諮問により、関連企業の製造能力を改善する目的で、どの領域の技術振興がはかられるべきか、さらにはどの部品に重点をおいて助成するべきか等々を検討して、年度ごとに合理化基本計画の策定に協力した。この検討の際には、メーカーから提出された資料や事情聴取によって集められた情報をもとに、素材供給の有無、技術的展開の可能性の大小、自動車部品としての改善の重要性等々を、個別具体的かつ専門技術的に吟味したのである。こうして、プログラム(基本計画)の概要が決まると、それにもとづいて、行政当局(通産省自動車局)の手によって当該部品を製造する企業に対して、融資申請が公募された。融資の申請が締め切られると、申請書はまず通産省の原局の審査に付せられ、合格した案件のみが日本開発銀行へ(Japan Development Bank, 略称JDB; 第二次機振法のもとで、1961年からは中小企業金融公庫へも)送付され、金融機関による独自の審査を改めて受けた。JDBが中小企業対象に融資するというニュースだけでも画期的だった³⁾。

申請の案件の内容は、いずれも「設備近代化」のための投資計画(合理化実施計画)だったが、それも特定の工作(ないし産業)機械の導入(輸入)を一つの柱として、具体的な工場のレイアウトや生産計画に及ぶ必要があった(表2を参照)。そのみでなく、工作機械等の選定にあたっては、通産省・機械工業振興協会等の専門家(エンジニア)が相談に乗ったり、販売元とロイヤルティの値引き交渉するところまで

表2 合理化実施計画の一例

部品名：ピストンリング			部品名：充電発電機・始動発電機		
設備名	台数	資金額 (千円)	設備名	台数	資金額 (千円)
(1)工作機械			(1)工作機械		
自動旋盤	16	133,400	自動旋盤	14	93,200
(2)試験検査設備	各種	17,700	専用ボール盤	14	14,100
(3)その他			精密中ぐり盤	2	2,000
電気炉	1	1,400	ブローチ盤	3	9,800
砂処理設備	一式	25,900	円筒研削盤	7	32,400
合 計		178,400	(2)加工機械		
			自動プレス	30	37,800
			自動捲線機	16	16,100
			(3)試験検査設備	各種	9,500
			合 計		214,900
その他生産設備		146,600	その他生産設備		59,900
総 合 計		325,000	総 合 計		274,800

(資料) 日本自動車部品工業会『昭和三十二年事業報告書』55, 59頁による。

面倒をみたことも(とくに初期の段階では)あったのである。当時は、外貨準備が乏しい折から機械の輸入は厳しく規制されていた(数量制限、関税障壁、外貨割当など)が、申請がパスすれば、必要とする機械の輸入が認可されて必要な外貨が提供されただけでなく、該当する設備の加速度償却が認められるという税法上の特典が与えられた。

申請書の記入は、(官僚制度にはありがちなことだが)複雑で些細にわたり、入念な点検を必要とした。申請審査業務は機械工業振興協会で実施されたが、中小企業のなかにはこの種の作業に不慣れのものも少なくなく、業界団体事務局のすすめがなければ、提出を諦める場合もあったらしい。そのような無理があったせいか、機振法初年度の申請のなかには審査を通過しなかったものが出た。しかし、第2年度以降には、提出された申請書は一件残さずすべて審査を通過したという。おそらく、(部品工業会などによる)事前の内部検討を経て、合格が確実なものだけが提出されるように配慮したものであろう。ちなみに、通産省の推薦を得た案件が、JDBもしくは金融公庫の審査ではねられることは事実上なかった。

これら2金融機関による融資決定があった場合には、該当企業は、市中銀行等から協調融資を得ることが容易だったと言われる。そこで、機振法それ自体から提供される資金額は比較的軽微だったにもかかわらず、結果として供給された設備投資資金は前者の数倍(十倍という見解もある)にも達したのだった。

4. 機振法における自動車部品の位置づけ

自動車部品は、第一次機振法の趣旨からすれば追加的品目にすぎなかった。同法の本命は、基礎機械(とくに工作機械)と共通機械部品(軸受け(ベアリング)など)とに置かれていたからである。いま参考のため、第一次機振法(第2条)で合理化基本計画を定めるべきとされた「特定機械」の一覧は次の通りだった。

- (1) 強靱鋳鉄鋳物、
- (2) ダイキャスト、
- (3) 粉末冶金製品(タングステン製品、モリブデン製品を除く)、
- (4) ボルト、ナット及び小ねじ、
- (5) たま軸受け及びころ軸受け、

- (6) 歯車、
- (7) 金属工作機械、
- (8) 電気溶接機、
- (9) 電動工具、
- (10) 切削工具及びダイス、
- (11) 金型、
- (12) ミシン部品(通産省令で定めるものを除く)、
- (13) 金属製のはさみ尺度及び目盛りなし長さ計、
- (14) 金属材料試験機、構造物試験機、動力試験機、耐振動試験機及び釣合試験機、
- (15) 置時計及び掛時計のムーブメントの部品、
- (16) 抵抗器及び蓄電器、そして
- (17) 自動車部品(通産省令で定めるものを除く)

(1956年政令238号、機械工業振興臨時措置法施行令第1条による)。このように、第一次機振法では、自動車部品はリストの最後に(いわば付け足し的に)顔を出していたにすぎなかったのである。

さて、自動車部品に対する機振法の融資額は、第二次機振法以降、絶対額でも一企業あたりでも急速に上昇し、絶対額でみると一桁台の上昇率(%)を見せた。これは、貿易自由化の期限が近づくにつれて、輸出競争力向上が一層差し迫った課題になっていたからである。(図1を参照。なお、図中、1960年度の数値が欠けているのは、同年度には、立法手続き上の理由によって機振法融資が実施されなかったからである。『日本自動車部品工業会事業報告』各年による。以下、同様。)

なお、この期間中の企業あたり融資額は、開銀融資は趨勢的に上昇したのに対し、公庫融資は1966年以降は水平的に推移した(図1)。おそらくこれは、時の流れとともに、中小企業金融公庫の融資対象からはずれる企業が増える傾向があったためと考えられる。

融資対象企業数と対象品目数との時間的推移をみると、1963~64年にその山が認められた。したがって、融資統計から見るかぎり、自動車部品に対する機振法融資の力点は、1960年代前半にあったとみてよい(図2~3)。

5. 自動車部品工業における機振法融資の相対的重要性

機械工業全体でみれば、設備投資額全体に占める機振法と電振法の融資額はごく僅かな割合であった。すなわち同上比率は、1965-70年平均でわずか1.4%

図1 機振法による企業あたり融資決定額(1965=100)

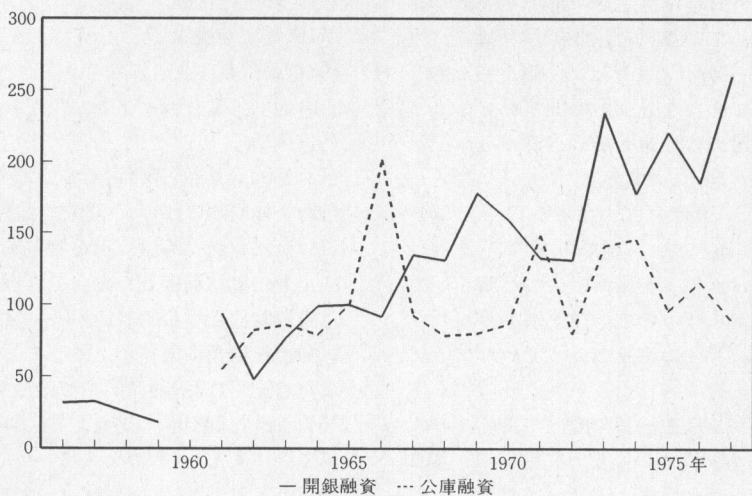
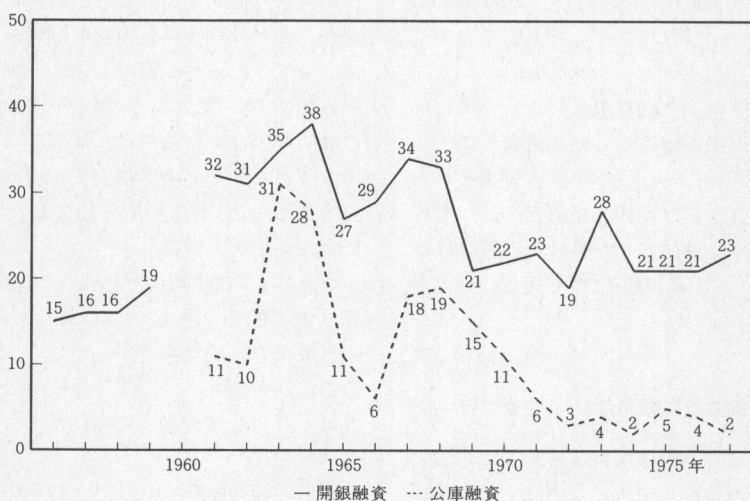


図2 機振法融資申請企業数の推移



程度の域を大きく出るものではなかった。

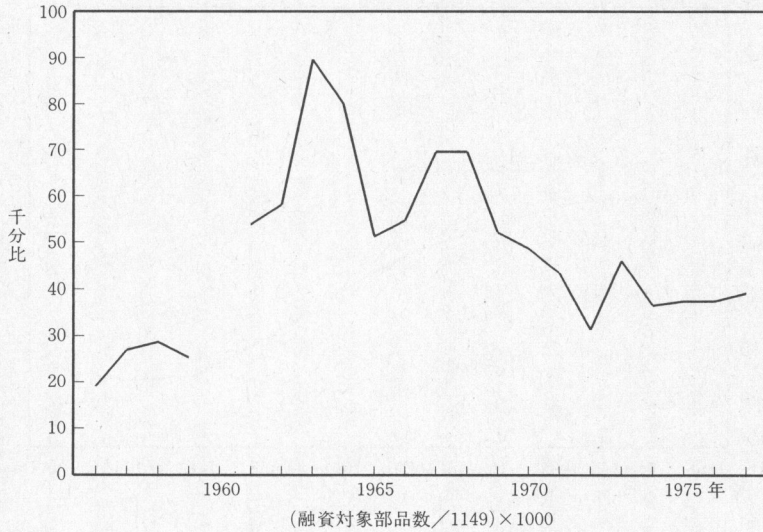
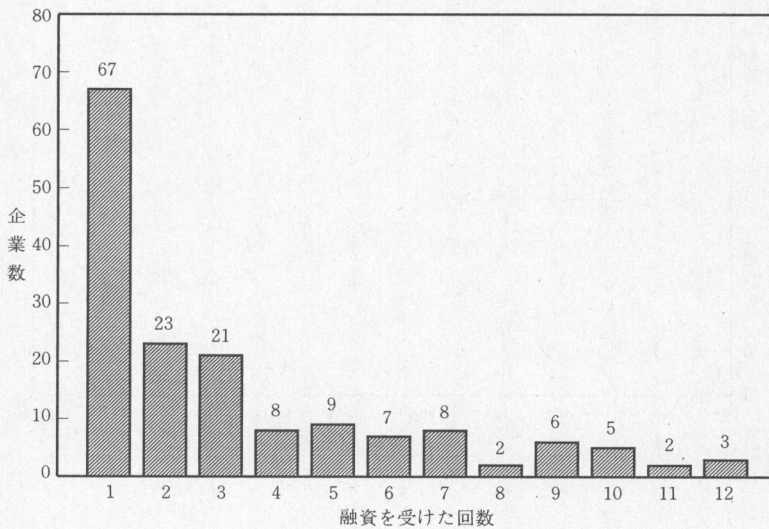
しかし、融資を受けた企業にとっては、それがもつ意味はきわめて重要だった。なぜなら、融資額は、指定機械投資額の約40%(公庫については70%近く)、設備投資総額の約25%(公庫については30~40%)にも達したからである。

しかも、機振法融資が協調融資導入のために不可欠の「呼び水」の役割を果たした事実は無視できない。とくに機振法初期の段階では、部品供給企業の

「系列化」はまだ進んでいなかったもので、アセンブラーの保証によって市中銀行融資が実現するという可能性は比較的少なく、「呼び水」効果の意義はよけい大きかったろう。

以上から考えれば、被融資企業の少なからぬ部分については、機振法融資がなかった場合には、合理化計画そのものが成立しなかった(新規設備投資がゼロであった)か、あるいはその実行が著しく遅延した可能性が大きい。

図3 融資対象企業数の部品大分類別相対頻度

図4 機振法による融資頻度
(企業単位, 1956-70年)

さらに注目すべきなのは、機振法による融資事業がかなり限定的だったことである。すなわち、自動車部品工業会会員 300 余企業のうち、融資の対象となったものは 161 企業にとどまり、しかも企業によっては複数回の融資を受けたものがあつた(図4を見よ。平均は 3.3 回)。すなわち、投資は選択的に執行されたと考えられる。被融資企業は、その初期時点はともかく、時の流れとともに「エリート」な企業に成長(ないし転換)したのだった。

6. 機振法の効果

機振法融資(ならびにその協調融資)による設備投資の結果として、国産自動車部品の品質改善の跡は著しく、アSEMBラー納入時の製品検査を不要にするに至った(もちろんこれは、機振法だけの効果ではないが)。

また、生産設備の性能が急上昇した結果、平均労

図5 自動車部品価格の低下傾向(1) (1960年=100)

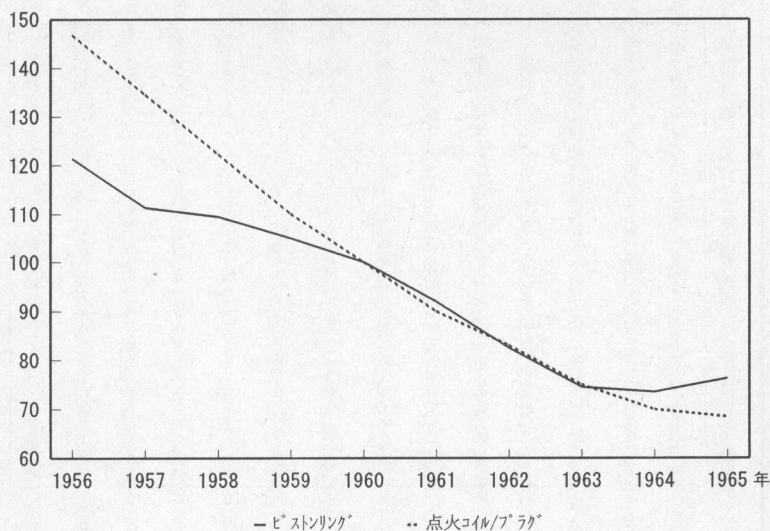
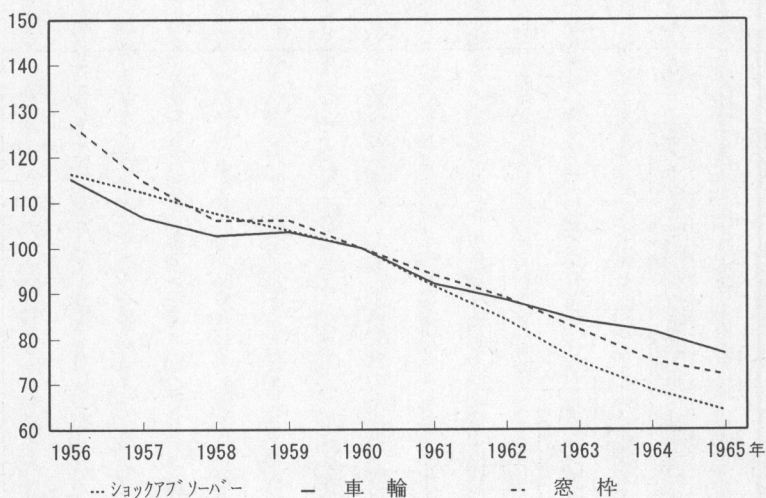


図6 自動車部品価格の低下傾向(2) (1960年=100)



働生産性は飛躍的な改善を見せた。自動車部品の生産原価は、相対的にもまた絶対的にも安くなった(図5~6; なお, Odaka, Ono and Adachi[1988], p. 56をも参照)。1955年前後に、——1米ドル=360円体制のもとで円が(おそらく)過小評価されていたにもかかわらず——国際水準の(平均)1.6倍だった部品価格は着実に低下し、その意味で、合理化基本計画が当初に掲げた合理化目的は十二分に達成された。

ただし、自動車部品が機振法の重要な対象品目に仲間入りしたのは第二次機振法のもとであったことからして当然のことだが、政策目的の達成率は、第一次機振法時代よりは第二次機振法時代の方が高かった。

かくて、「国際競争力の獲得」という初期の政策目的は、貿易自由化タイムリミットに辛うじて間に合う形で達成された。(平均労働)生産性の急上昇が5年前後の短期間のうちに実現し得たところに、日本

工業の技術力ならびに経営資源的能力が反映していた。それゆえ、逆にもし機振法がなければ、上記の成果の実現は少なくとも遅延し、貿易自由化のタイムリミットには間に合わなかっただろう。それだけではなく、高度成長期の経済パフォーマンス(たとえば、工作機械工業の成長)にも遅れが出ていたことであろう。

同時に注目すべきなのは、機振法の融資事業には不良債権の発生が事実上皆無に近かったことである。融資事業の実施にあたっては、部品工業会等、裏方の努力も効を奏して、十分に潜在的能力のある企業がその対象に選定されたものと解せられる。もちろんこれは、日本自動車工業が1950年代の大方の予想を裏切って成功裡に成長したという、時代的・国際環境的幸運の賜でもあったに違いない。

7. 機振法運用の制度的基礎

機振法の成果は、機振法単独で達成されたものではなかった。それと組合わされて進行した制度的な他の諸事業が同時に評価されるべきである。すなわち、共同研究組合の結成とその継続的な研究開発活動、製品単純化と規格化の継続的な努力、製品標準化に対する組織的協力、業界の意思統一とその表明(たとえばアセンブラーに対して)、機振法下の合理化計画の共同作成、政府に対する共同の働きかけ(たとえば加速度償却に関して)、輸出促進のための海外諸活動、などなど。

これらの組織的なプログラム実行のためには、業界組織(典型的には日本自動車部品工業会)が有効に作動した。機振法という産業政策に関連して数多く開催された上述の各集会において情報が——意図的か否かを問わず——交換され、意思の統一がはかられた場合も少なくない。工業会は、分散的産業組織の「中間市場」的機能を保証する制度的基礎であった。

業界による組織的活動と並行して、企業相互は「有効に」競争した。こうして、製品市場は寡占的構造を形成することを免れた、とも考えられる。

業界の統一的な秩序ある行動は、先行する工業国(とりわけ米国)の存在と、比較的成熟して安定した(すなわち、急変しない)生産技術の利用という二つ

の条件をもって初めて可能だったのではなかろうか。もしそうだとすれば、1956～70年における自動車部品工業の活性化は、これらの前提条件の下で初めて可能となった歴史的大事業だったのである。

8. 機振法政策の評価

産業政策の効果を評価するには、いくつかの立場(考え方)がある。立場が一義的に定まらないのは、ここにいう「効果」の意味するところが単一ではないからである。

さしあたり、われわれの解釈は、以下のようなものである。すなわち、機振法の施行を契機に、技術力の向上と経済性の実現とを目標とする秩序ある企業間競争(orderly competition)の枠組みが形成された。(その枠組みを提供したのが日本自動車部品工業会、Japan Auto Parts Industries Association, JAPIAである。)その結果、資金の流れに対する(de factoの)方向づけ、技術ならびに市場情報の交換による不確実性の減退(したがってリスクの低減)が実現したのだ、と。

ところで、政策が成功したと判定されるためには、何はともあれ元来の政策目的が達成されたのではなくてはならない。もしかすると、初期の政策目的は、政策のいかにかわりなく実現した場合もあるかもしれない。しかしその場合にも、政策は少なくとも結果的に失敗ではなかったとみなされ得よう。これは、効果判定としてはもっとも弱い、いわば最低の要件である。

一方、現実の展開はすべて政策の執行に帰因する場合も当然考えられる。この場合は、仮に政策が実行に移されなかったとしたら、現実には観察された変化は本来発生すべくもなかったのである。これは、政策効果としてはもっとも強力な、最大のケースである。

おそらく現実には、これら2極の中間に位したであろう。一般に産業政策は、仮にそれが「成功」を収めた場合——初期の目標を達成したという意味で——にも、その原因のすべてが政府の功績に帰するものではあり得ない。なぜなら、とりわけ日本の場合、政府の諸策は(それがいったん開始されてからは)民間企業家たちの協力と協賛とによってのみ推進されるケースが多く、またそれを期待して作られてきたからである。たとえば、通産省の担当課は、その最盛期でもたかだか両手で数える程度の課員を

擁したにすぎなかった。日本の産業政策は、民間の自主努力に点火することを期待して実施されるのが通例で、(仮に減反政策のような後向きの政策の場合にも)民間セクターの協力なしにはその成功は覚束なかったのである。

とすれば、政策の成否は、まず第一にそれが民間企業家の投資意欲に火をともし得たかどうか、そして第二には官民協力によって所期の成果が達せられたか否か、にかかっている。この第一段階^{ステップ}の判定のためには、政策目標に沿うための民間自主努力が政府の誘導なくしてあり得たかどうかが問われるだろう。また第二段階^{ステップ}では、所期の政策目標がいかに(そしていかなる公民協力によって)達成されたか、その道程が批判的に吟味されねばならない。

本稿では、吟味と検討の結果、次の事実がほぼ明らかとなった。すなわち、戦後日本の自動車部品工業は、機振法による産業政策(つまり、低利融資を武器とする産業資金の選択的優先的配分)のおかげで経済的効率を短期間のうちに上昇させたこと、これである。

さて、機振法は2回に亘ってその時限が延長されたので、基幹的な自動車部品の国内供給態勢は、乗用車の輸入自由化(1965年10月)までにはかなり整備されるに至り、さらに資本自由化が実施に移された1971年1月までには十分に樹立された。かくて1970年代までには、日本の自動車工業は、変動為替相場制下の円価値の上昇にもかかわらず、価格競争力の上でもまた品質の上でも国際舞台に登場する力を十分備えるにいたっていたのである。自動車の本場デトロイトの勢力を一時的にしのごほどの発展の裏には、以上のような歴史的背景が控えていた。

ところで、機振法を介して実施した産業政策が経済原理的に意義があったかどうかは、以上の議論とはおのずと次元の異なる問題である。この点の評価は、いうまでもなく、産業政策自体の意義がどこにあるかにかかわる。

投資選択基準をめぐるリスクが軽減されたのは、いうまでもなく確実である。その利益が使われた費用に見合う(もしくはそれ以上の)ものだったかどうかは、アプリオリには何ともいえないが、(既述のように)自動車部品工業が機振法から直接得た財政資金は、同工業が該当期間中に支出した総投資額のわずか1.4%程度(1965~70年平均)にすぎなかったこと(ただし資本金1億円以上の企業のみ)、1970年代以降の日本のマクロ経済にとって競争力のある自動

車産業の存在は疑いもなく強い牽引力だったこと、そして大多数の世論は自動車工業を含む経済成長の便益に対して明らかに肯定的に推移したこと、等を考え合わせるならば、少なくとも日本一国の経済に関しては、機振法政策の便益はその費用を十分まかなって余りあるものであった。(もちろんこれは、自動車の使用に大きな社会的費用が伴うことを否定するものではない。)

機振法の制度は、初めからその詳細が企画されたというよりは、基本的な政策構想が、当時の政治経済的環境の流れのなかで偶然採択した形態だった。もっとも、振興法制自体は、石炭鉱業合理化臨時措置法(1955年)という前例があったし、産業保護・育成立法の歴史としては、さらに遡って自動車製造事業法、航空機製造事業法などがあったから、政策を盛る「容れ物」については過去に蓄積された役所の知恵が存在したのは事実である。

機振法定制当時の日本では、オートラルキーの思想(昭和20年代の論争用語を使えば「開発主義」)と輸出促進政策(「貿易主義」)とが一体になっていたように思われる。産業化に必要なもろもろの工業製品は、すべてを一括して国産化するのが一つの大前提だった(“one package”の思想)。このような経済思想は、戦後中央官庁で活躍した有能な官僚たちを多量に排出した旧帝大の(多くはマルクス主義社会科学を奉ずる)教師陣に共通する特徴だったように思われる。もしそうだとすれば、戦後日本の産業政策は、戦間期から第二次大戦後の知識論壇の思想を、少なくとも部分的に反映していたことになる(香西[1984], 26-28頁)。

もっとも、「自由化のための準備」という意識こそが産業政策の旗頭だったのも事実である。産業を保護する理由も貿易立国の立場からであった。とはいっても、必ずしも古典的な自由貿易主義ではなく、(小国の仮定の上にたった)現代の重商主義だったというのがあたっているように。

ちなみに、この点に関しては、終戦直後の経済安定本部において、自由貿易を基調に考えるべきだという論者と、国産奨励政策を基調にすべきだという論者との間に活発な論争があり、前者にいちおうの凱歌が上がったことが知られている(同上書, 28頁)。

このようにみえてくると、機振法は、「現代の重商主義」の落とし子であった。この経済政策思想は、垂直分業のメリットを論ずるところからも明らか

うに、市場原理を尊重する反面、産業合理化(つまり共同行為など、規模の拡大)によってコストを引き下げようという意識が非常に強い。これが、いうところの「産業構造」重視の思想である(おそらくこれには、豊崎稔の影響もあるかもしれない)。

機振法制定当時の通産省首脳は、必ずしも十分な技術・産業情報を持っていなかった。ハッキリした将来像をもっていたわけでもなかった。(この意味では、通産省機関車論は当たっていない。通産省はそれほど全能だったわけではなく、むしろ幸運だったというのがあっている。)

産業政策は、部分的には保護政策でもあった。当然のことながら、技術者ナショナリズムもその重要な構成要素であった。しかし、その成功の不可欠の前提として企業間競争があったことを忘れてはならない。機振法等の政策の「成功」に気をよくした通産省が特定産業振興臨時措置法(特振法)を策定した折のように、官僚主導型の政策が先走りし過ぎたときには、民間セクターの「ノー」という意思是明瞭に示されたのである。

9. 今後の課題

本調査の今後の研究課題には、さしあたり少なくとも以下の4点が数えられる。

まず第一には、機振法を可能(workable)にしたいくつかの実態的前提条件を探ることである。たとえば、

- a. 機械工業のある程度の自生的発展、
 - b. 良質の技術者、労働者の潤沢な供給(復員労働力も含めて)、
 - c. 海外技術の自由な流入(重免措置による工作機械等の導入も含めて)、
 - d. 為替管理による事実上の保護、
 - e. 市場規模の拡大、
- 等々⁴⁾。

二番目には、政策効果の判定に、もっと多方面の視点を導入することである。たとえば、通産省の工作機械設備調査を使って、企業が保有する資本設備の年齢構成(vintage)の変化を機振法導入前後で比較検討するとか⁵⁾、工作機械や自動車部品の場合を(相対的に衰退産業でもあった)繊維機械の例などと横断比較するなどを試みることによって、政策効果の定量分析がある程度可能になろう⁶⁾。また、韓国やマレーシアの経験などと国際比較するのも面白い

かもしれない⁷⁾。

第三には、定量的手法を積極的に導入して政策効果を分析する作業がある。たとえば、利子コストを考えるのであれば、当該利子率と長期プライム・レートとの差を検証しなくてはならない⁸⁾。さらに、単価が下がるのと合理化が成功したのとは同じでない。賃金や内部留保に犠牲を強いたり、下請企業にしわ寄せをしていたかもしれないからである。価格低下が合理化の結果だったかどうかは、たとえば生産函数分析などによって確かめる方法がある。一方、市中銀行の協調融資による「カウベル効果」の検証のためには、都市銀行の金融供給行動を明示的に導入し、有価証券報告書等のデータを使って、協調融資の成果を類似の企業に対する一般融資の成果と比較することも出来よう⁹⁾。

第四番目には、政策効果の経済学的吟味の問題がある。経済政策が(本論で論じたように)成功したとすると、その成果を経済学的に正当化出来るかどうかとは別である。機振法第10条を肯定的に評価してよいかどうか吟味を要する。さらに、機振法の枠外でも融資によって発展することができた筈であるから、機振法による産業政策の効果は、それらの代替案を考慮しつつ評価せねばならないのはいうまでもない¹⁰⁾。ちなみに、最後の点については、産業政策は、しばしば時間と競争の政策である事実もあわせて考慮する必要があることだけをつけ加えておく。

(一橋大学経済研究所)

(注記)

1) この研究の遂行にあたっては、松島 茂氏を中心に、1980年代なかば以来断続的に続けてきた学際的研究会のメンバーたちとの共同討議に負うところがきわめて大きい。記して謝意を表する。

本論文の特長は、研究組織のありようからして、次の3点にある：(1)少数ではあるが、産業政策現場の経験者(通産省元幹部など)及びその記録を丹念に解析した専門家、政策の対象となった企業の関連担当職員などから聞き取り調査をして背景の事情に迫ろうとしたこと、(2)通産省関係の資料をできるだけ探索・発掘して利用しようとして試みていること、そして、(3)日本自動車部品工業会の公式記録を利用したこと。

なお、本稿は、尾高[1983]の姉妹篇を構成している。

2) 粕谷宗久助教授のコメントに負う。

3) 開銀融資を受けた企業のなかには、会社案内にわざわざこれを明記してこれを誇りとしていたものもあった(たとえば、明輝製作所)。

- 4) 一部は、平井規之教授のコメントに負う。
- 5) 松田芳郎教授のコメントに負う。
- 6) 久保庭真彰教授のコメントに負う。
- 7) 8) 宮川 努助教授のコメントに負う。
- 9) 粕谷宗久助教授のコメントに負う。
- 10) 刈屋武昭教授のコメントに負う。

参 考 文 献

- 『中小企業金融公庫十年史』1964年。
 『中小企業金融公庫三十年史』1984年。
 林 信太郎『日本機械輸出論——拡大発展の構造的基礎——』東洋経済新報社、1961年。
 伊藤繁樹「機械工業の振興について」『日本機械工業会会報』第11号、1953年11月、2～6頁(吉開勝氏執筆)。
 機械振興協会経済研究所『技術水準格差の研究』1968年。
 香西 泰「復興期」小宮隆太郎・奥野正寛・鈴木興太郎(編)『日本の産業政策』東京大学出版会、1984年、第1章。
 日本自動車部品工業会・日本工業連合協会『自動車部品工業の実態』2巻、1957年。
 『日本開発銀行十年史』1963年。
 日本開発銀行『機械工業振興臨時措置法に基づく特別融資の手引』機械工業振興協会、[1962年]。
 日本機械工業連合会『機械情報産業に関する一連の立法措置の概要と運用』1983年9月。
 ———『機械情報産業に関する基礎データ集』1983年9月。
 日本工作機械工業会『“母なる機械”三十年の歩み』1982年。
 尾高煌之助「自動車部品工業の発展と停滞」『経済研究』34巻4号(1983年10月)、337～59頁。
 ———「日本フォードの躍進と退出」猪木武徳・高木保興(編)『アジアの経済発展、ASEAN・NIEs・日本』同文社出版、1993年、第9章。
 Odaka, Konosuke, Keinosuke Ono and Fumihiko Adachi, *The Automobile Industry in Japan, A Study of Ancillary Firm Development*, Tokyo: Kinokuniya Bookstore/Oxford University Press, 1988。
 住野俊一「重要機械工業20業種の実態」『日本機械工業会会報』第11号(1953年11月号)、6～11頁。
 『通産ジャーナル・通産秘話総集編』1986年6月。
 通産省『工作設備等実態調査』1952年以降5年おき。
 通産省重工業局『機械工業振興の方途』1956年。
 ———監修・日本開発銀行編『特定機械融資とその合理化効果——第一次合理化基本計画達成状況——』機械工業振興協会、1963年。
 吉野信次『商工行政の思い出——日本資本主義の歩み——』商工行政史刊行会、1962年(別タイトル:『おもにかじとりかじ』)。

[附属資料]

機振法をめぐる聞き取り調査結果の概要

1. 聞き取り調査の目的
2. 時代的背景
3. 基本構想
4. 機振法の誕生
5. 機振法の制度的枠組み
6. 機振法の機能
7. 機振法の評価

1. 聞き取り調査の目的

機振法実施当時の事情は、必ずしも文献的資料が豊かでなく、その背景・相互関係など不明の点が少ない。そこで、1986年7月から88年7月にかけて、当時の事情に明るい下記の方々から聞き取り調査を実施した。

- 安延 申(通産省政策理論研究室主任研究官)
 平山 健(山二証券副社長; JDBから機械工業振興協会へ出向)
 大河原義広(日本自動車部品工業会理事; 自動車課在籍)
 上田満男(日本科学技術振興財団常任理事; 機振法Iで工作機械・工具を担当)
 星野芳郎(帝京大学経済学部教授)
 御厨 貴(東京都立大学法学部助教授)
 橋本利一(三菱電機副社長; 重工業課長補佐)
 原田 滋(ジャパン・インドネシア・オイル専務; 総括係長)
 吉開勝義(高効率ガスタービン技術研究組合副理事長; 重工業課技術班長)
 豊田工機株式会社
 日本電装株式会社

(個人名の場合、括弧内の先頭に記すのは調査当時の所属を、二つ目の記載があるものは機振法行政に携わった頃の担当職務を、それぞれ示す。)

以下に記すのは、筆者自身の聞き取り記録のなかから、本文の叙述と関連が深い箇所を抜粋し、これを筆者の責任で仕分けしたものである。(文責は筆者。また、文末に丸括弧で囲む姓名と数値は、該当する発言者名と筆者の調査記録中の頁数とを表わす。)

2. 時代的背景

[2a] 社会経済的環境

○第一次大戦以後における工業教育の拡充によって、エンジニア人口が増加していた(星野 29)。

○第二次大戦終了後、とくに 1945~50 年頃に、帰還エンジニアたちが労働力に参加したことの意義は大きい(大河原 20)。

○当時は、通産省も国際情勢に疎く、暗中模索の状態だった(吉開 72)。

○当時の経済政策は、stop-and-go の繰り返しだった(原田 61A)。とはいえ、ようやく傾斜生産の効果が始まったところだったから、機振法導入のタイミングはよかった(橋本 58)。

○[産業界にも通産省にも]貿易自由化に備えなくてはならぬという、一種の危機意識があった(安延 02；星野 29)。(だから、貿易自由化が達成された 1962 年には、「戦略転換」の時期が訪れたといっよい(御厨 57).)

○1957~60 年は、社会資本(配電線も含めて)整備の時期だったともいえる(平山 19)。

○タイミングとしては、保守合同、すなわち「1955 年体制」が確立したことの政策的含意は少なくなかった(御厨 56)。この意味で、昭和 30 年代は同 20 年代とは異質なのである(橋本 60)。

○鳩山内閣以後は、通産省に「大物[政治家]」が配されるようになった(御厨 50)。

[2b]先行者

○当初通産省は、かつて石炭鉱業のために石炭事業団を作った経験の延長線上で、事業団を設立して機械工業を振興する構想だった(原田 64)。

○機振法の法律的先駆者には、肥料二法(1954 年 6 月)、石炭鉱業合理化臨時措置法(1955 年 8 月)、繊維工業設備臨時措置法(1956 年 7 月)などがあった(橋本 58)。

○計画造船の経験も無関係ではなかったろう(安延 03)。

3. 基本構想

[3a]通産省の長期的見通し

○やがて自動車生産台数が 50~60 万台を越えるなどとは、通産省でも夢想だにできなかった(平山 14)。

○もちろん、自動車の輸出可能性については悲観的だったし、工作機械の輸出も「夢」にすぎなかった(原田 61A)。

[3b]政策の基本イデー

○有効需要創出か産業合理化かという選択があった。しかし、前者は[通産省の]政策になじまないから、後者を選んだ(原田 64)。

○設備更新が眼目だった。結局は、投資の促進である(吉開 69, 71)。

○林信太郎、小島慶三氏らの産業構造論が基本となった。部品工業を強くすれば機械工業も強化されるところであったのである(橋本 58, 61, 原田 62)。

○3S(専門化 specialization, 簡単化 simplification, 標準化 standardization)が目標だった。そして、この目標達成のためには合理化カルテルも必要だと考えた。第一次機振法第 10 条が、通産大臣が指示したところの(品種の制限、品種別の製造数量制限、技術の制限、そして部品または原材料の購入方法にかかわる)「共同行為」を独禁法の適用除外としたのはこのためである(原田 64)。

○ちなみに、標準化のためには、JIS ではカヴァレッジ、水準ともに不十分で、強制力にも欠けるという認識だった(原田 64, 67)。

○1956 年頃には、部品供給業者の専門化を促進して、棲み分けを成立させようという思想もあった。この思想によれば、複数アSEMBラーに部品を供給する専門メーカーの成長が好ましいとされた(平山 09)。

○国産化奨励政策としての「専門部品メーカーを育てる」方針に対しては、産業界からの反対はなかった。「輸入部品が欲しい」との声も余り聞かれなかった(吉開 68, 71)。

○「イロイロ考えたが思い切って事業主にリスクを負って貰ったほうが健全であるということで踏み切ったわけであります」(石橋通産大臣の社会党に対する答弁)(御厨 53)。

○機械工業振興政策の実施は、地方に任せずなるべく中央で処理する方針だった(御厨 55)。

[3c]中小企業政策との関係

○国会審議の際、社会党から出された議論は、「1 千万円以下の企業に集中せよ。1 億円以上の大企業は対象から外すべし」であった。もっとも、政府提案に対する反対はほとんどなかった。審議も比較的簡単にすんだ(御厨 54)。

○国会答弁に際して、通産省は、中小企業政策は社会政策ではなく経済政策たるべしと論じた(橋本 59)。そこで、いわゆる中小企業政策と区別するた

め、政府答弁に「中堅企業」なる言葉が登場した(御厨 54)。

○機振法は、業種別の「タテ割型」施策だった。この意味で、同法はそれまでの産業政策と軌を一にしている。ちなみに、中小企業政策でヨコ割の論理が初めて登場するのは、中小企業基本法(1962年)においてである。中小企業近代化促進法は、むしろ機振法と類似していた(御厨 54)。

○機振法制定の際、外国の例で参考にしたのは、Small Business Investment Bank(アメリカ合衆国)だけであった(橋本 60)。

4. 機振法の誕生

[4a]事業団構想とその評価

○政策の国会提案間際にいたるまで、通産省は、事業団方式を採用したいとしていた。この方式ならば、機械貸与(金利6分)、設備買い上げ、指導行政などを容易に実施できると考えたからである。なお、事業団構想以前には、機械振興公社の構想があった(御厨 55)。

○事業団構想は、産業合理化審議会の正式答申(1955年12月)中にハッキリ浮上した(御厨 47)が、大蔵省は反対だった。その理由としては、所管が外に移るのは好ましくない、金融が混乱する、金融界も嫌がる、等々が挙げられた(御厨 55)。

○機振法・対・事業団方式の是非:「事業団方式でないほうが、融通性が増してよかった」(原田 66)。「事業団方式がまずかった」とは言い切れない。しかし、機振法方式のほうが身軽だった。機振法が永く続けられたのはこのためである」(吉開 70)。

[4b]立法過程

○機振法は、業界と通産省とのやりとりのうちに形成された(安延 03)。

○審議過程中には、繊維機械も含めよとの意見も出たが、通産省は受け容れなかった(御厨 54)。

○機振法の法案としての特徴:「法案中に、理想像(当該工業のあるべき姿)が書いてある」(安延 03)。「原料・部品のユーザーが合理化カルテルを作るのを認めることにした」(原田 65)。「独禁法の適用除外を法律中にうたってある」(安延 04)。

○第二次機振法制定の際、通産省には、(貿易自由化との関係上)これを「基本法」化したい希望もあったが、公正取引委員会が「独禁法の例外を恒久化は

できない」と反対したため、再び時限立法になった(御厨 53)。

[4c]法的特徴

○融資と税制だけならば、産業政策のために立法行為は必要ない。立法が必要な理由は、共同行為の指定(第6条)(したがって、その独禁法からの適用除外規定(第10条))だった。ところが実際には、共同行為の指定はほとんどなかった。とくに第一次機振法の期間中には、1件もなかった(安延 06; 橋本 59~60, 62)。

○1957年頃、鉄鋼のための特別法が必要か否かの議論があった。この議論の根底にあったのは、「安定カルテル」が必要だとする稲山哲学だった。「合理化カルテル」は、これとは違って、石炭合理化法案を範にとったものである。合理化カルテルの第一号は軸受け(ベアリング)だった(原田 62, 65)。

○第二次機振法からは、政策の対象からアセンブラーも除外しないことにした(安延 04)。

○第一次機振法が成功したのを受けて、1961~62年には、機振法タイプの「おせっかい法案」が広まった。目的、計画、資金供給、適用除外、審議会方式など、中小企業向きであった(安延 05)。

[4d]後続法

○「電振法」は試験研究促進を、また「機電法」は資本自由化に備えての準備を主たる狙いとした。これらに対して「機情法」は、ソフトウェアにまで対象を広げたものの、その問題意識は相対的にやや希薄といえよう(安延 02~03)。

5. 機振法の制度的枠組み

[5a]合理化基本計画

○産業政策の実施にあたっては、通産大臣が、毎年機械工業審議会の意見を徴して「合理化基本計画」を作り、これに則って融資プランを決定することとした(機振法第3条)。計画の目標設定に際しては、あらかじめ原課と業界との間で密接に情報を交換した。ただし、基本計画を最終的にまとめたのは、(業界ではなく)原課である(吉開 71)。

○自動車部品工業の場合、合理化基本計画は、まず部品メーカーから資料を出させ、ヒアリングを実施した上でまとめた。計画には、具体的な方針が書いてあった(大河原 14)。

○自動車部品の対象品目は、業界が集まって決定した。決定に際しては、まず完成車メーカー(アSEMBラー)が製造する品目は除き、専門メーカーが作るべきもので量産効果の上がるもの(大河原 17)を、当該企業の要望を容れつつ選定した(日本電装 40)。

[5b]JDB

○日本開発銀行(Japan Development Bank)は、池田勇人により、「卸売り銀行(wholesale bank)」として設立された(平山 11)。

○融資に際して考慮した項目は、人材、経営能力、資金力だった(平山 08)。

○当時の JDB には大きな力があった(平山 09A)。

○機振法融資の場合、通産省が申請を審査決定し、引き続き JDB が金融機関の観点から独自に判断した。1957 年度は、通産省の推薦額 79 億円に対し、承認額 49 億円だった。1958~60 年度は、両者の判定はほぼ互角の重要性をもった(平山 08, 09A)。

○国の予算ほどキチンとしなくてもよく、きわめて自由だった。融資額や返済条件の決め方もかなり大ざっぱだった(平山 08, 09A)。

○中小企業を対象にしたのは、JDB としては画期的な事件だった。中小企業なのに融資規模は比較的大きかったのも、JDB は大いに気を揉んだ側面もあった(橋本 59)。

[5c]業界の役割

○工作機械工業会は 1951 年 12 月に設立された。事実上、戦時中の統制会と接続していた(上田 21)。

○部品供給企業は相対的に弱体だった。それを元気づけ、ユーザーを喜ばせるに足る体力をつけるには工業会という組織が役立った。日本自動車部品工業会という組織を背後にもって、アSEMBラーに対しても発言する勇気がついた(原田 67)。

○機振法策定に当たって、通産省に対して、工作機械工業会から積極的な働きかけはなかった(吉開 70)。

○通産省は、機械に関する技術情報を業界もしくは企業から集めた(吉開 71)。

[5d]機械工業振興協会(機振協)

○機振協(1964 年 8 月に、名称から「工業」を削除)は、機振法とともに(上田 21)、競輪の金をまとめて(原田 65)誕生した。そもそもは、機振法対象企業選定のための機関として設立したのである(平山

08)。

6. 機振法の機能

[6a]仕組み

○石炭鉱業合理化臨時措置法に倣い、基本計画と実施計画との二本建てだった。実施にあたっては、これに技術的側面の配慮を加えた(橋本 60)。

○助成措置の内容は、資金供給と税制上の優遇措置(融資の対象となる指定機械は、すべて特別償却の対象になった)である。補助金はなかった。

ちなみに、税制上の優遇措置は、JDB の注意で 2 年度目から追加したものである。大蔵省がこれを認めたのは、時代の雰囲気のせいでもあったろう(橋本 59~60)。

○機振法行政の諸側面が、互いに補完しあって総合的に機能した。すなわち、輸入制限、外資割当、重要機械類関税免除、技術導入認可、JDB 融資ならびに協調融資、特別償却、アSEMBラーへの行政指導、電力設営の便宜供与など。通産省は、これらをまじめに実行し、follow-up も怠りなかった(大河原 17, 上田 21)。

[6b]対象

○機械が国家政策の対象となったのは、機振法が初めてだった(橋本 58)。機械は、政策対象としてまとまり難く、やり難い(吉開 68)。機振法の対象は中小の「関連企業」(いわゆる下請け企業)向けで華々しくなかった(安延 02)。産業界の期待も大きくなかった(吉開 71)。

○当時のいわゆる中小企業政策ではなかった(吉開 70)。対象が限定されていたし、条件がついていた。17 業種に絞るのも大変だったはずである(橋本 60)。

○最初に機振法が対象としたのは軸受け工業だった。企業数が少なかったのも、カルテルも作りやすかったためかも知れない(吉開 70)。

○機振法としての「本命」は工作機械だった。そこで、工作機械だけは海外調査も実施した。軸受け、ミシン、双眼鏡など、対象にした業種は何れも技術的に遅れていた(橋本 61)。産業機械の生産は、大企業中心だったから対象とはしなかった(原田 63)。

○通産省の自動車課は、機振法に対して当初冷淡だった。完成車メーカー中心の思考だったからであろう(原田 66)。自動車課が積極的になったのは、自

由化目標と連動した第二次機振法以降である(大河原 14~16)。

[6c]選別

○融資先企業選定の際、ヒアリングを受けた経営者は多く 45~60 歳、統制時代の経験者で、経営者センスとしては町工場であった(平山 09A)。

○金属機械、共通部品、技術力、設備能力、および資金量を考慮して選定した(吉開 69)。企業体力が不十分という理由でハネられた例は皆無だった。当時、資金需要は誰でも大きかったからである(平山 11)。

○融資が決まった企業は業界紙に公示した。無名の会社が一躍有名になることもあった(平山 09)。

○選別により棲み分けを実現し、専門化を計ろうとする意図があった(平山 09)。

[6d]資金

○財投の資金繰りは、さほどきつくなかったという印象がある(平山 09)。

○市中銀行による協調融資は重要な役割を果たした。よく市中銀行から、「もし開銀が……円つけるのならうちも……」と聞かされた(大河原 19)。

○機振法のおかげで中小企業は息をついた(星野 29)。少なくとも自動車部品の場合、複数回融資を受けた企業も少なくなかった(大河原 20)。

[6e]事例(工作機械と自動車部品)

○工作機械

◎工作機械は、開銀融資額の 1/4 を占めた(上田 25)。

◎機種は、工作機械工業会の技術委員会が決定した。その決め方は細かかった。

◎目標は、性能の向上(旋盤では 30~40%)とコスト・ダウン(第一次で 20%、第二次で 15%)。第二次機振法当時、製品価格はヨーロッパと比べて 20~30% 高めだった。努力のピークは 1961~62 年だった。貿易自由化は、段階的に実施したが、1964 年 6 月までには 99 中 96 品目まで自由化が完了した(上田 23~24)。

◎合理化と集中化は、1961 年度から開始し、このため生産分野審議特別委員会を設立した。その直前 1960 年には、集中生産に関する申し合わせなどによるコンセンサス作りに努力した。その後、1965 年には一つの転機を迎えた(上田

23)。

○自動車部品

◎1956 年(第一次)機振法では 26 品目が対象とされた。1958 年の融資はわずか 5.5 億円(金利 5.6%)であった。市中銀行からの借方が少なくなるように指導した(大河原 14)。

◎自動車部品の場合は、26 品目を選定するにあたって、まずは商業車を対象に考えた(大河原 14)。

◎商業車が自由化(1960 年末に完了)してからは、目標を乗用車に転換、量産化を意識して 1958~59 年から本格的に動いた(大河原 15)。

◎第二次機振法最終期の 1965 年 10 月に乗用車の自由化が実現した。1971 年 1 月の資本自由化で、自動車部品を対象とする一連の施策は「終わった」。量産化の効果で、結果的にコストは開始時の十分の一となった(大河原 18)。

7. 機振法の評価

[7a]基本構想の評価

○ナショナルリズムと経営者精神とが、エンジニアのなかで結合して原動力となった。彼らのナショナルリズムは、例えば「クラウン」という名前にも現われている(星野 29)。

○もともと通産省の経済自立構想はマクロの概念で、ミクロ的には何もなかった。両者間のギャップを埋めたのが機振法である(原田 61A)。

○機械工業を育成するという問題意識は極めて明確かつ的確だった(橋本 58)。

○産業の裾野を借りる(つまり輸入に頼る)思想を排し、総ての国産化を指向したのである(橋本 60, 原田 66)。

[7b]政策効果

○JDB の融資は、民間融資に対する呼び水として作用した(カウベル効果)。さらに、金融調達コストや、(市中銀行の)審査コストの節約になった(平山 11)。

○機振法による融資の金利(6% 程度)は、市中金利(名目 10%、実効 14.5% 程度)に比べて格安だった(平山 11)。

○機振法による融資額は大了ことがなかった。しかし、資金繰りが苦しかった当時としては、協調融資迄含めれば効果は大きかった筈である(大河原

15). 協調融資は、JDB 融資の 10 倍にも及んだ。対象品目に関連して実施された特別償却、関税免除も効果があった(日本電装 44)。

○融資の回収は良好だった。不良債権はほとんど発生しなかった(平山 10, 御厨 57)。

○融資の結果、企業格差がつく可能性があったので、企業間競争を刺激する効果もあった(平山 08)。

○機振法融資の対象に選ばれるのは大変な栄誉と考えられたから、どの企業も一所懸命やった(平山 9A)。

○政策の総合的作用が重要である。自動車部品工業の場合、コスト削減 20% 減が達成されたとして、

その内訳は、機振法の貢献分 5%、企業努力 5%、原料価格低減 10% といったところだろう。それでも、まだ外国自動車部品に比べて単価が高かった(大河原 16~17)。

○通産省のおかげで、外国技術料(ロヤリティー)が安くなった例がある(上田 23, 日本電装 44)。

○仮に、機振法がなかったとして、すべて自力でやったら 5 年くらいは余計にかかったろう(豊田工機 35)。

○自動車部品工業の系列化は、機振法対象品目が 42 に増えた 1961 年頃から進んだ(大河原 18)。

[関連年表]

機械工業振興政策をめぐる重要事項一覧

昭和 22 年	優良自動車部品認定規則
24	産業合理化審議会(企業合理化促進法につながる)
26	企業合理化促進法(自動車、軸受けなど 32 業種; 初年度 50% の特別償却, 輸出振興, 免税など)
27	工作機械輸入補助金(1.7 億円により 10 社が 26 台を輸入) 重要機械類関税免除制度(関税暫定措置法第 2 条にもとづく)
28	工作機械等試作補助金(28-30 年度で 2.8 億円, 69 台を試作)
29	輸出会議を設定 経済自立五カ年計画
30	石炭鉱業合理化臨時措置法 外国工作機械性能解析(30-35 年度で、合計 5,400 万円の競輪補助金により 8 台の工作機械と測定機を輸入・解析)
31	機械工業振興臨時措置法 I(コスト 20% 引き下げ, 投資 60 億円) 繊維工業設備臨時措置法(39 年度を参照)
32	電子工業振興臨時措置法 合成ゴム製造事業特別措置法
34	下期から岩戸景気(翌年下期まで); 設備投資旺盛
35	共同基礎技術研究(工作機械工業会; 35-37 年度で 3 千万円) 石炭鉱業合理化事業団
36	貿易為替自由化の閣議決定 産炭地域振興臨時措置法 機械類賦払信用保険臨時措置法 機械工業振興臨時措置法 II(国際競争力向上のためにコスト 15% 引き下げ, 投資 850 億円)
37	石油業法(石油精製設備新設の許可制, 生産計画の許可制など) 日本工作機械輸出振興会(政府設立, 53 年迄)
38	中小企業近代化促進法 中小企業基本法
39	国際競争力強化法案(つぶれる)
39/11	繊維工業設備等臨時措置法

35/

7

池田内閣

39/

11

特定産業振興臨時措置法案(廃案)

不況に際し、不況カルテル、減産措置(行政指導)

40 戦後初の赤字国債(発行は41年4月)

49 国民生活安定緊急措置法

石油需要適正化法

53 円相場高騰関連中小企業対策臨時措置法

特定不況産業安定臨時措置法

特定不況地域中小企業対策臨時措置法
