

わが国の産業経済の動向に関する調査研究

A Study on the Trend of Japanese Economy and the Nations Concerned

主任研究員：齊藤日出治

分担研究員：西岡教明 林田治男 戸谷裕之

1. 共同研究の進捗状況の総括

「わが国の産業経済の動向に関する調査研究」というテーマで続けられてきたわれわれの長期的共同研究は、今年度で4年目を向かえる。各研究員は、各自の研究を以下のように続けている。

西岡研究員と衣笠研究員は、わが国の産業政策の形成における原局システムの持つ影響について研究を行った。各種の経済政策の中で、次世代産業の育成を図ったり、衰退産業の業種転換の後押しをするといった政策は「産業政策」と呼ばれている。産業政策は、従来は理論的な経済政策には含まれておらず、わが国で経験的に開発されてきたものである。発展途上国等における「開発政策」に近いが、先進国の経済政策としては特異な位置を占めている。

そしてさらに、戦後わが国の産業政策の形成と運営には、通商産業省の「原局システム」が大きな役割を果たしてきた。1982年3月まで、通産省においては、官房を除く9局のうち5局までが原局であり、各産業界と緊密に結びついていた。両研究員のこの論文での結論は、このような産業界と通産省の垂直的直結システムが、戦後の産業政策の経験的な形成を可能にした、というものである。

齊藤研究員は「動員と自己反省性」という視点から日本経済を読み解こうとしている。わが国経済は1970年代以降、情報化と知識を経済成長の主要なバネとして物的な労働過程を成功させてきた。その結果、個々の労働過程をつなぎ合わせ調整する仕事が重要になり、ある労働過程が別の労働過程を制御する場となるという状況が生じてきた。すなわち、経済活動の中で自己反省的な要素が次第に高まってきたのである。日本経済における動員能力の増大と自己反省性の高まりという矛盾がどのような運動形態をとるのか、それはまたどのような形で既存の企業組織・労働編成・企業間関係を再編するのか、という視点で日本経済に対する研究が行われている。

林田研究員は「企業と市場の相互関係—とくにそれらの構造・行動を踏まえた成果について」というテーマで研究を進めた。1994年7月に西岡、齊藤、林田、戸谷の4研究員によって実施された山口県および九州北部での現地調査に基づき、林田研究員は実体経済の構成と運営について分析している。具体的には、宇部興産、日産九州工場、勝山プレス、九州トヨタそしてトピー工業の5社について、工場見学およびヒアリングが行われたが、賃金水準の問題や部品メーカーとの関係などを中心に、企業が地方に進出する際のメリット・デメリットが考察されている。

戸谷研究員は企業課税の研究をテーマにしているが、一昨年の「消費型付加価値税」、昨年の「所得型付加価値税」に引き続き、今年度は「法人税」の実態把握を行った。日本の租税構造の特徴の一つは、法人課税の比重が諸外国に比べて著しく高いことである。1960年代以降、わが国の総税収に占める法人税の割合は常に20%前後であったが、その間、OECD平均では5~10%程度となっている。わが国の財政は法人税に対する依存傾向が強く、法人税が産業経済に与える影響も決して小さいものではない。法人税の現状把握と問題点の解明が今後も進められていく予定である。 (戸谷裕之)

分担研究報告

マクロ経済理論からみたわが国の産業構造の変化

西岡教明 (経済学部)

本誌 P.19 に論文掲載

動員と自己反省性

斉藤日出治 (経済学部)

一昨年は、日本経済を《動員 Mobilisation》という視点からとらえ、ソ連型経済、欧米のフォード主義経済と比較しつつ、たがいの同質性と差異性を検討してきた。昨年は、この検討を踏まえて、日本経済を《自己反省性 Reflexivity》という別の視点からとらえ直してみた。この視点は、とりわけ情報化、サービス化の進展にともなうポスト・フォード主義への移行の流れを考慮したときに見えてくる視点である。日本経済は、七〇年代以降、しだいに情報と知識を経済成長の主要なバネとし、情報集約的な研究開発によって物的な労働過程を成功させてきた。その結果、経済活動の中で自己反省的な要素がしだいに増大してくる。たとえば、労働過程では、個々の労働過程をつなぎ合わせ、調整する仕事が必要になり、ある労働過程が別の労働過程を制御する場となる。労働過程のみならず、生産単位 (企業) 相互の関係がネットワーク化し、自覚的に調整されるようになる。

ラッシュとアーリは、このような情報化の進展にともなうシステム全体の自己反省性の高まりを《リフレキシビティ》という概念で表現する。日本はドイツ型、アメリカ型と並んで、この「リフレキシブな蓄積」の典型例として挙げられている。日本の特徴は、情報とリスクが分有され、集団的意思決定がおこなわれるという意味で、《集団的な自己反省性》だとされる。

自己反省性の高まりは、当事者が一連の情報とコミュニケーションを用いて社会構造から自由になり、自立化するということを意味する。これまで社会を再生産してきた国民国家という主要な枠組みが動揺し、グローバル（たとえば多国籍企業）でかつローカル（コミュニティ運動など）な情報・コミュニケーション構造が発展する。

こうして日本経済は、ポスト・フォード主義への進展の過程で大きな矛盾を抱え込むことになる。かんぱん方式、ジャスト・イン・タイム管理、フレキシビリティといった日本企業の特質は、すでに見たように、賃金労働者の欲求を誘導し、かれらを資本の生産力として動員する日本企業に固有な方式であった。だがこの方式は、同時に今見たように、既存の制度的枠組みを動揺させ、賃金労働者の自己反省性を高める。資本の動員装置それ自身が、資本の制度的拘束から個人が逃れていく自己反省性を高めるのである。（わたしはこの視点を、のちに都市の空間について展開したい。）

動員能力の増大と自己反省性の高まりという矛盾がどのような運動形態をとるのか。それはどのような形で既存の企業組織、労働編成、企業間関係を再編するのか。これが今後の日本経済の動向をとらえる一つの重要な視点となるように思われる。

参考文献

A. Lash/J. Urry, "Economies of Signs and Space", SAGE publications, 1995.

平田清明『市民社会とレギュレーション』岩波書店、1993年。

B・コリア『逆転の思考』藤原書店、1992年。

企業と市場の相互関係

林田治男（経済学部）

昨年度の引き続き、この1年間「企業と市場の相互関係—とくにそれらの構造・行動を踏まえた成果について」というテーマで研究を行ってきた。

昨年度の成果報告として特筆すべきは、この研究グループで7月に山口・九州の5社〔宇部興産、日産自動車九州工場、勝山プレス（日産の部品メーカー）、九州トヨタ、トピー工業（トヨタ・日産双方に部品を納入）〕にわたる工場見学とそこでのヒアリングであろう。我々各人の具体的研究テーマ・アプローチの仕方が異なるので、かえって多面的・多層的観点から実体経済・産業の構成と運営について得るところが多かったように思える。

このうち私にとっては、以下のようなことが確認でき大いに役立った。まず進出した企業の賃金水準について。本社時代よりも労働者にとっては、賃金が多少安くなる。しかし、通勤に伴う時間的・肉体的ロスを考え、住宅事情・住環境、九州という土地に対する愛着等を勘案すると、労働者にとっては一概に不利とはいえない。ただし、職種によっては本社時代の経験・

技能が十分には活かされない人もいる。これは、仕事・職務内容、および賃金体系そのものという観点から、困難な問題をはらんでいる。〔人的資源・熟練の配置ミス〕しかし、いづれにせよ移転・進出する企業が必ず直面する問題であるともいえる。

次が部品メーカーとの関係で、部品の価格・納期に関する問題である。完成品メーカーは、国内外の市場で他企業と競争しなければならないので、完成品の価格は「一物一価」でなければならない。ところが、巨大消費地から遠い九州では製品の輸送コストが無視できないので、その点では若干不利とならざるを得ない。一方部品の仕入価格を、部品メーカーの出荷ベースにすると、輸送費が上乘せられてしまいその点でも不利となる。そこで完成品メーカーは工場での受け取りベースの価格とする。部品メーカーにとっては、輸送費の部分がコストの高上げとなり収益から控除されてしまうことを意味する。

納期についても、完成品メーカーは本社工場と同様のことを要求している。さもなくば、無駄な在庫をなくした効率的生産は不可能となるから。またこの上記2点のようにすることで、部品メーカーの現地進出も促すことが出来る。

工場が地方に進出すると、一般的には地場の企業が新たに原材料の供給業者・部品メーカーに加わり、地域経済は発展するといわれる。ところが九州・山口の企業には、石炭・鉄・セメント等との付き合いが長く・深く、いわば「トン」で仕事をしているところが多い。ところがこれは、風雨や温度差および湿度等の気象条件・振動・衝撃・埃等の過酷な条件の下でも、常に人の命に関わるという発想で製作しなければならない自動車の製造「哲学」とは根本的に異なる。安全性・修復可能性という点も含めて、いわば「ミクロン」単位の製造を行っている自動車とはモノづくりの発想の部分から違うのである。したがって、九州の地場の企業で新たに原材料・部品の供給業者となったところはほんの少ししかないということであった。意外ともいえるが、よく考えてみるとごく当然のことである。

自動車の場合、完成車メーカーにとっての最小最適規模は年産20万台といわれている。一方部品メーカーにとっては、100万台といわれている。九州・山口・広島を含めた生産台数はまだまだそれには及ばない。それぞれの工場進出の条件が異なることは明記していなければならない。それ故に、部品メーカーの進出は足取りが重く、中京地区や関東地区から部品を船や高速道路を使ったトラック輸送で対応しているのが現状である。中には、部品の集積所・倉庫を適当なところを作って完成車メーカーの要請に答えているところもある。

以上のようなヒアリングの成果は、日本の国内市場における工場進出という観点だけであったが、経済のフレームワーク・市場構造が異なる海外への進出の場合が如何様になるかは今後の一つの研究課題として考えていきたいと思っている。

日本の法人税に関する研究 戸谷裕之（経済学部）

一昨年は「消費型付加価値税」、昨年は「所得型付加価値税」と、筆者はわが国における企業課税の研究を続けてきたが、今年度は「法人税」の実態把握を行った。日本の租税構造の特徴の1つは、法人課税（地方税を含む）の比重が諸外国に比べ高いことである。わが国の総税収に占める法人税の割合は、1960年代後半以降、一貫して20%前後であった。これに対してOECD平均では、同じ期間に5～10%程度となっている。またアメリカにおいて70年代までは10%を上回っていたが、80年代に入ってから急速な低下傾向にある。その後も、このような趨勢に変化はなく、1989年では日本24.4%、アメリカ8.8%、OECD平均7.8%となっている。法人税収入の対GDP比率でも、OECD平均で2.9%（1989年：以下同じ）、フランス2.4%、ドイツ2.1%、イギリス4.5%、アメリカ2.6%であるのに対し、わが国は7.5%とかなり高くなっている。

また、日本国内において特徴的なことは、企業数について中小企業が極端に多く、大企業が少ないということである。とりわけ資本金500万円未満の法人が全体の52.6%を占めている。しかしながらこれらが支払っている税額の割合は全体の7.6%と著しく少ない。他方、資本金1億円以上の企業について、その数は1.4%であるが支払っている税額は61.7%となっている。すなわち、わが国ではごく少数の大企業が法人税のかなりの部分を負担していることになる。

また、バブルと呼ばれた好況期でさえ、わが国の赤字法人の比率は48.4%（1990年）であった。前年の49.6%からは1.2%ポイント低下したとはいえ、内国普通法人の半分近くが好況時においても赤字企業であり、事実上、法人税を支払っていない。法人税の課税ベースが法人の所得（利潤）であるかぎり、赤字法人の比率や法人税収は景気の動きとの連動が予想されよう。しかし、景気は回復し税収は好調であるにもかかわらず、約半分の企業が赤字である。

以上のような実態を踏まえ、わが国の望ましい企業課税を研究テーマとしていきたい。