

## 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：西岡教明

分担研究員：齊藤日出治 衣笠達夫 林田治男 戸谷裕之

### 1. 共同研究の進捗状況の総括（中間報告）

不況の長期化にともなって、わが国の産業経済は大きな転換期に立たされている。昨年はこの転機に立つわが国の産業経済を、多面的な角度から、また他国との比較論的な視点に立って、研究してきた。

航空輸送業、日本的経営、企業行動と市場構造の関係、税制改革など、専門領域は異なっているが、いずれも高度成長以後の日本経済の構造転換をふまえて、バブル不況からの脱出を展望しながら、21世紀の日本経済のあり方を模索しようとしている。各研究員のテーマを要約すると以下のごとくなる。

西岡研究員は、マクロ経済政策のなかでも税制改革に焦点を当てている。低成長期に入って財源の確保が重要な課題となっているが、所得税の減税と消費税の増税によって財源を確保しようとする現行の政策は、貯蓄性向を高めても、消費拡大にはつながらず、その問題点を指摘する。また所得税の累進構造を緩和し、消費税を引き上げようとする政策は、税制が果たしていた自動安定化装置としての働きを弱め、経済を不安定化するものであるとして、この政策に警告を告発している。

齊藤研究員は、レギュレーション理論の成果を援用しながら、労使関係の日本型モデルを国際比較論的な視点から検討し、その独自性を説き明かそうとしている。その際、市場経済システムを情報と意思決定のシステムとして、さらには労働者集団の欲望の誘導回路としてとらえることの重要性が強調される。ソ連における動員型経済や欧米諸国のフォード主義との比較が、日本型モデルとは何かを知るうえで有効な手がかりとなる。

衣笠研究員は、一昨年はマクロな視点からオーストラリア経済と日本経済の比較研究をおこなったが、昨年は航空輸送産業の研究に焦点を絞った。オーストラリアと日本の航空輸送業者を比較しながら、民営化路線が航空輸送会社の経営に及ぼした影響を多面的な角度から検討する。

林田研究員は、わが国の企業行動と市場構造との相互関係を国家の対策とのかかわりにおいて考察しようとする。財政金融政策、通商・産業政策、独占禁止政策が企業の行動、市場の構造、労使関係にどのような影響を及ぼすかが検討される。また国際比較論的視点に立って、各国における政策の相違が各国の市場構造と企業行動にどのような差異をもたらしているかを考察している。

戸谷研究員は1 昨年は簡易課税制度と益税問題についての基礎研究に取り組んだが、昨年は

地方税収総額の最大部分を占める事業税の研究に焦点を当てた。これは消費型付加価値税に対する所得型付加価値税を検討するために、その主要な対象である事業税を検討したもので、所得と所得型付加価値とでいずれが課税ベースとして優れているかを研究している。(西岡教明)

## 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)

今次報告において、現在議論がなされている税制の問題について、一つの考え方をまとめておこう、すなわち、景気対策と高齢化社会対策としての消費税増税と所得税減税による税制の総合的な見直しと称されている問題である。

短期的な問題としては平成不況の景気対策としての減税とその財源の議論がなされる、さし当たり一年間の所得減税とつなぎ国債の発行と言うことで決着したようである。しかし、いずれ消費税率を引き上げようと言う大蔵省の考えは消えていないように考えられる。所得税減税と消費税増税で累進性を緩めることは、貯蓄性向を高めるばかりで、消費拡大による需要喚起にはならないことは明らかである。また、政府には経済が回復したときの自然増収を不況期のために留保しておくという考え方が定着していないことを示している。戦後日本経済は好況時に大きな税の自然増収を得、そのたびに物価調整減税を越えた大幅な所得税減税と大きな歳出増加を行ってきた。高度成長期にはこの方法は大きな矛盾を生じなかったように思われる。しかし、低成長期に入って膨脹した財政は問題となる。今回の不況対策としては、所得税減税よりも、投資減税と同じレベルの消費減税を行い、その財源はつなぎ国債の発行でまかない、景気回復時に償還することを考えるべきである。

長期的な問題としての高齢化社会対策に関係している。将来の現役世代の負担の緩和のために消費税率の引き上げは不可欠のように考えられている。すなわち所得税率を引き下げ、老人も支払う消費税率を引き上げることによって幅広く税を集めることによって、現役世代の負担を軽くできると言うのである。このことの問題点は八田達夫(日本経済新聞, 1994.2.10.朝刊)に詳細に展開されておりここでは省略する。消費税率引き上げによる資金調達よりも、資産所得などを含めた総合所得課税による所得税の整備、高齢者の所有する固定資産等のストックのフロー化などの制度化を先行させるべきである。

総合的な税制の見直しは、税の累進構造も変化させる。ここでは特に、自動安定化装置としての所得税の累進制について検討しておく。税制の総合的な見直しと称して直接税と間接税の比率を変更しようと言う議論を経済の安定性の問題として捉えるのである。周知の如く、累進課税制は経済の自動安定化装置が組み込まれている。かつて所得税の累進構造を緩和したが、さらに所得税の累進構造を平準化し、比例税である消費税を増税しようとする考えは、租税全体の累進構造をますます平準化させる。累進構造の平準化は自動安定化装置の働きを弱める。

このことは景気の変動を、現在の制度におけるよりより大きくし、経済を不安定化することを意味する。景気対策の財源としてより規模の大きなものを準備しなくてはならなくなる。

## 比較論的アプローチによる動員型経済の検出

齊藤日出治（経済学部）

一昨年は、欧米から高い評価を得るようになった日本的経営が日本企業に独自の労働者管理方式に支えられていることに着目し、それを《労働者の欲望の誘導回路》という視点から研究した。この研究を踏まえて、昨年はフランス留学中に、この論点をさらに多面的な視野から深化させた。とりわけソ連型経済と日本モデルとの対比は、日本的経営を理解するうえできわめて重要であることがわかった。

### 1. 効率的サイバネティック・システム

A・ブレンデル『社会主義とサイバネティクス』（1977年）は、衰退しつつあるソ連経済と高度成長を遂げた日本経済とを対比し、両者の経済的パフォーマンスの差異が計画と市場のちがいでなく、経済を日常的に運営する際の情報と意思決定のメカニズムのちがいに由来していることを指摘している。日本経済は、大企業と中小企業とが広範なネットワークをはりめぐらし、企業集団において商社と銀行が系列企業間の財やサービスの取引あるいは金融取引を効率的に仲介し、財界と国家機関とが緊密に連携することによって、経済当事者の情報の受信と意思決定がきわめてスムーズにおこなわれている。

### 2. ソ連型動員化経済

だがこの情報と意思決定のメカニズムを編成するロジックに目を向けるとき、日本経済はソ連型経済と同質性をもつことが明かとなる。J・サピールは『動員化経済』（1990年）において、不足への傾向をノルムとするソ連経済システムがソビエト・ロシア成立以前の戦時動員経済を原型として組織されたことを説き明かす。そしてこの動員経済の原型が日本経済にあることを指摘している。

### 3. フォード主義

だが動員という概念を商品・貨幣経済と賃労働関係を組織する方法概念としてとらえるとき、第二次大戦後の欧米資本主義の経済成長を推進したロジック（フォード主義）もやはり《動員》にあったことが明らかとなる。アグリエッタ/ブレンデルの『勤労者社会の転換』は、フォード主義において勤労者階層が労働現場、消費、教育、市民生活といったさまざまな領域で階層化され、ランクづけられ、機能的にわりふられていることを指摘し、この階層化をてことして勤労者諸個人の欲求を所得と消費に誘導する回路が組織され、それが資本の生産力を上昇させ

る原動力になったことを暴き出す。

#### 4. 日本の労働者管理方式

日本の経営は欧米のフォード主義がおこなったこのような労働者の欲求の誘導を、フォード主義とは異なった形で、しかもフォード主義よりもはるかに効率的な形でなしとげた。従業員共同体の発揚による労働者の私生活管理、人事考課による競争の強制と言ったものがそれである。

(以上の論点については拙著『ノマドの時代』大村書店、1994年、を参照されたい)

### オーストラリアの航空輸送業の民営化と日本への教訓 衣笠達夫 (流通科学大学商学部)

オーストラリアは長い間、航空輸送業についてはわが国とほぼ同じような規制構造を持っていた。それは国際便を受け持つ QANTAS, 国内便を受け持つ AUSTRALIAN と ANSETT の 2 社という構造である。このうち ANSETT のみが規制された私的な航空輸送業社であり、他の 2 社は国営企業であった。この体制は国内幹線を日航 (JAL)、全日空 (ANA)、日本エアシステム (JAS) という 3 社体制で堅持しているわが国に類似している。もちろんわが国の場合、全日空が国内幹線を受け持ち日本エアシステムが国内地方線を担当しているという点と、日航が完全に民営化された1985年12月の段階では全株中の1/3が国有でしかなかったという点は、オーストラリアとは若干異なる。

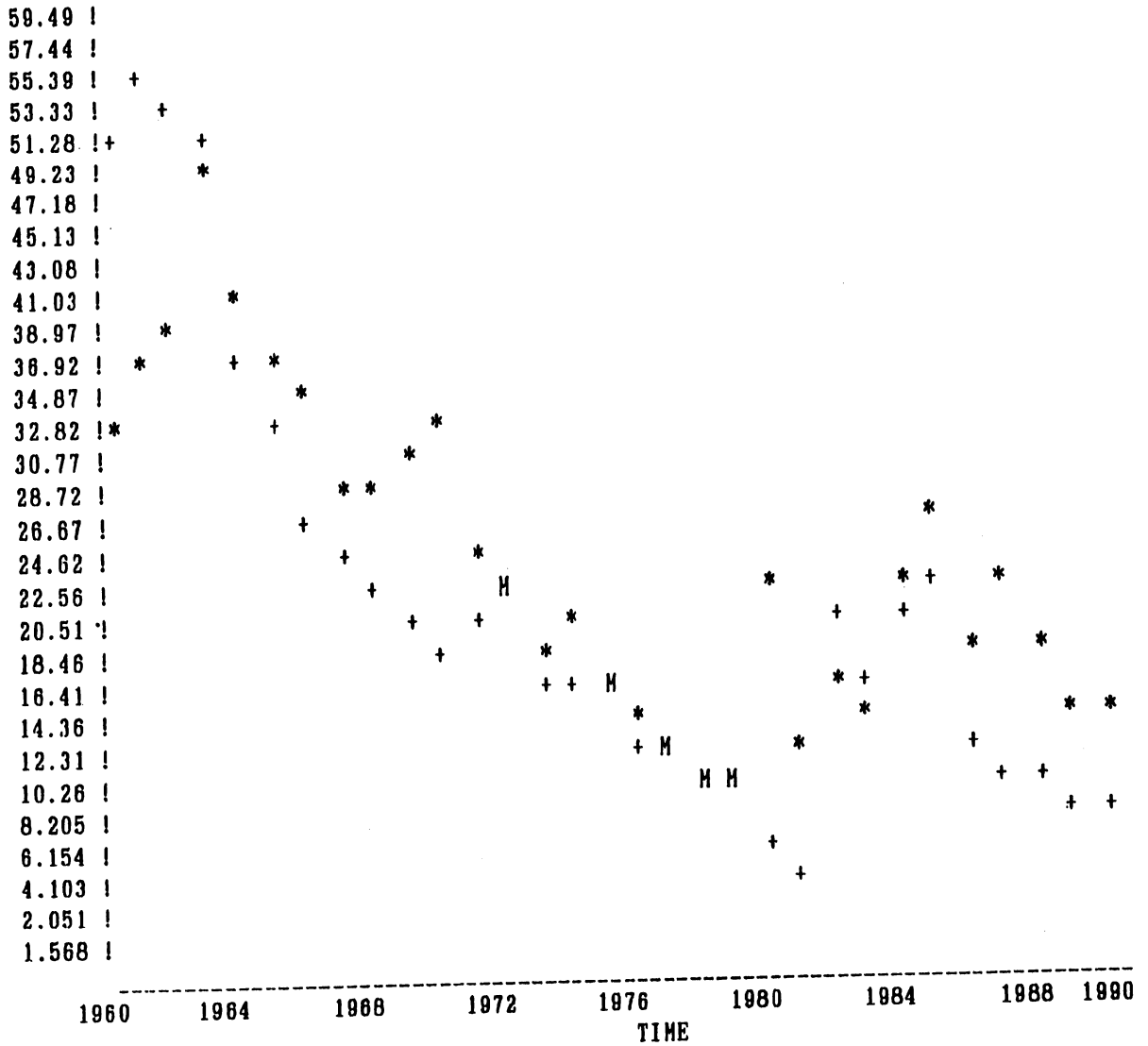
ところでこのオーストラリアの航空輸送業は1990年12月に完全自由化された。このことによって様々な変化があったが、それについては別稿ですでに検討した。ここでは国営企業から完全に自由化された QANTAS と AUSTRALIAN の 2 社の資本、準備金、債券、資産などについて検討するとともに、利益率等について考察し、1990年暮れの完全自由化の可否について検討してみた。(表参照)

それによると資産に対する資本と準備金の比率が年とともに低下していくことがわかる。国による両国営企業に対する資本投下の程度が年とともに低下していくためであろう。

C: CAPITAL, R: RESERVES, TA: TOTAL ASSETS,  
QANTAS: Qantas Airways, AUSTRALIAN: Australian Airlines,  
Data are from Annual reports of Qantas and Australian Airlines.

Figure FINANCIAL RATIO : (C+R)/TA : %

31 OBSERVATIONS \* = QANTAS + = AUSTRALIAN M = MULTIPLE POINT



## 企業と市場の相互関係

林田治男（経済学部）

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。

市場構造と企業行動の関連を考察するに際しては、まず財政・金融政策、通商・産業政策、および独占禁止政策という面もそのフレームワークの構成という点でないがしろにはならない。税制面や産業の保護・育成策ということも重要な要素であるからである。つぎに株式の所有構造や設備投資資金の調達方法等の金融市場との関わりも大切である。さらに労使関係が以下ようになっているのかという点も企業の経営政策に大きな影響を与える。

わが国の産業経済の動向を研究する場合、これらの要素は一見それほど重要でないように考えられるが、諸外国との比較・検討作業を行うと、日本の産業経済の特徴が如実に浮かび上がってくる。たとえば、米国では国民経済の地理的歴史的側面から広大な国内市場が存在し、交通・通信機関の発達によって大量生産方式が定着し、支配的となっている。そこでは部品の規格化・作業工程の細分化が進行し、また規模の経済の追求によって広大な市場の存在にも関わらずかえって集中度の高い産業が多くなっているという逆説的状况になっている。日本では伝統産業の遺産が脈々と生き残っていることもあって過剰品質的思想の素地が強固である。

さらに、特に米国で知的所有権等に対して敏感なことや独占禁止政策が厳格であることにより、企業間の協調が非常に困難となっている。ところが日本では、それらが緩やかな状況にあるので、企業間の協調がはかられることが多い。（たとえばVTRの開発競争や半導体産業の初期段階での共同研究組織等）

株式の所有構造と株式市場の動向が経営方針に与える影響は決定的に大きくなる。都市銀行・商社等を軸にした旧財閥系グループ、原材料・部品等の需給関係を中心とした系列グループ、および中心となる大企業の多角化による企業グループ等による株式の相互持ち合い（いわゆる安定株主）によって、株式の買い占めによる経営方針への干渉や乗っ取りの危険性から堅くガードされている日本の経営陣は長期的視点に立って取引関係を築いたり雇用関係を大切にしたりできるようになっている。他方米国では、株式の時価や配当に敏感な投資家が多く、配当を低く押さえたり株価の上昇に消極的だったりすると経営陣の責任問題になったり、乗っ取られたりする可能性が大きくなり、長期的視野で経営方針を立てることが困難となっている。

また労使関係のありようが及ぼす点も重要である。多能工、ジョブローテーション、柔軟な役割分担、企業内熟練、提案制度、QC運動等の現場重視の生産現場での日本企業の行動様式は、長期雇用・年功序列・企業別労働組合等の日本的労使関係が前提となって可能となっている。またこれらは成長志向型の経営政策、企業成長が可能であって実現されてきたこと、および後発型の経済であったこと等が相互に関連しあっていることが判明する。労使関係の中でも特に重要な先任権が同じように確立されている米国とドイツでは、先発型あるいは後発型という点での国民経済の成熟度と成長率、企業成長の志向・可能性・事実、およびそれまでの経営政策の積み重ねとマクロレベルでの国の政策等があいまって、対照的な現状となっている。端

的にはドイツの労使協議会や原則面で合意が得られると経営側に強調し、協力していく労働組合の方針を観察すれば、このことが一目瞭然である。

以上のように、それぞれの国の歴史的経緯や政策の継続によって、市場構造と企業行動は大きく制約を受けていることが判明した。他にも海外の歴史・現況による教訓や、いわゆる横からの圧力という面も存在する。また企業の長年にわたる行動様式が市場構造を変化させていくという側面もある。すなわちそれらには相互作用が働いているのである。

私のこの研究テーマはまだその端緒に付いたばかりなので今後とも深く掘り下げていくことでいくつかの成果が上げられることを期待していきたいと念願している。

### 事業税の研究—所得型付加価値税の試み 戸谷裕之（経済学部）

1989年4月、わが国に導入された消費税は、租税理論上、消費型付加価値税である。これに対し、理論的には所得型付加価値税という概念があり、わが国では事業税の改革論として議論されてきた。今年度は事業税の研究に焦点を絞りたい。

道府県税の一つである事業税は、1993年度現在、全国で6兆3,225億円（うち法人分6兆0,514億円、個人分2,711億円）と、道府県税収総額15兆5,194億円の40.7%を占め、第2位の道府県民税5兆1,501億円（33.2%）を大きく引き離している。

このため、事業税収の変動が道府県税収全体に与える影響は極めて大きい。例えば、1975年度に道府県の総税収が前年より減少したのは事業税収の落ち込みによるものであり、逆に1985年度以降の総税収の上昇は事業税の増加によるものといっても過言ではない。

わが国における所得型付加価値税の理論は、消費税よりも旧くシャウプ勧告にまでさかのぼる。1949年、翌50年と2度にわたって行われたシャウプ税制使節団の勧告では、当時存在していた事業税（これは企業の所得を課税ベースとするものである）を所得型付加価値税に代え、都道府県税の中心に据えることが提唱された。ところが、産業界・経済界等の猛烈な反発のため、事業税は所得課税として据え置かれることとなった。

しかしながらその後も、税制調査会等で事業税の外形標準化（具体的には所得型付加価値税への移行）は毎年のように議論されてきている。今年度の研究は、都道府県税の基幹として重要な地位を占める事業税について、現行の課税ベースである「所得」と、改革の有力候補である「所得型付加価値」を比較検討することである。その際、地方税に求められる「応益性」「安定性」「普遍性」といった原則を導入し、これらの観点から「所得」と「所得型付加価値」とではどちらが課税ベースとして優れているかを分析する。