

自動車産業と減価償却（二・完）

大 橋 英 五

はじめに

一 戦前の自動車産業と減価償却

二 戦後の自動車産業の概況

三 減価償却の実態

(1) 量産体制への準備期

(2) 量産体制の確立以降期（以上、第三七卷一号所載）

四 設備投資と資金の源泉

(1) 量産体制への準備期

(2) 量産体制の確立以降期

五 自動車産業の合理化

(1) トヨタ自工、日産自動車の合理化

(2) 部品製造企業の実態

むすびにかえて（以上、本号所載）

四 設備投資と資金の源泉

自動車企業の実施する減価償却が、企業の高収益を基礎として、わが国税法の規定のもとできわめて短期に加速度

資金源泉 I

(単位 1,000 円)

引当金	別途 積立金等	借入金	社債	増資	合計
	248,995	47,800	△ 6,000	64,220	729,739
69,502	237,672	△ 6,500	△ 5,000	353,780	758,268
35,852	197,047	△ 12,500	△ 5,000	836,000	1,171,065
142,119	227,865	75,500	△ 5,000		621,554
196,122	1,320,760	304,500	△ 5,000		2,358,103
122,590	289,934	47,500	△ 32,500		766,830
12,937	185,523	369,000	△ 2,000		1,013,339
97,867	179,115	342,500	△ 2,000		1,126,971
193,889	231,094	△115,000	9,500		753,621
768,895	△ 438,802	19,083	△ 3,500	836,000	1,930,948
31,055	644,691	310,372	△ 3,500		1,819,547
296,095	767,815	232,315	△ 3,500	3,344,000	5,742,381
65,315	931,794	401,587	△ 3,500		2,690,530
203,005	616,903	752,600	△ 7,000		2,876,631
59,662	568,440	666,880	△ 7,000		2,959,894
65,154	862,294	716,160	215,000		3,837,326
168,205	3,679,355	416,402	296,500	6,294,385	12,999,554
△130,904	3,493,854	927,729	584,500	7,203,495	14,796,245

である。「減価償却」は償却資産に対する償却額であり、租税特別措置法にもとづく特別償引当金、価格変動準備金、修繕引当金、海外市場開拓準備金の期末残高合計の純増加額である純増加額、「借入金」は借入額と返済額の差額、「社債」も発行額と償還額の差額の純増加

的に実施されている状況を明らかにした。こうした短期、加速度償却による過大な償却は、費用の拡大によって利益を留保し、設備投資などのための資金を創出する機能を果たす。

したがって、減価償却の機能を明らかにするためには、資金の源泉と運用という視点から設備投資と減価償却の関連を明らかにしなければならぬ。このために、トヨタ自工、日産自動車の状況について、量産体制の準備期については第16表と第18表さらに量産体制の確立期以降については第19表と第20表を有価証券報告書より作成する。これらの表は、資金の運用

第16表 トヨタ自工の設備投資と

決算期	設備資金	投資	合計	減価償却
昭和27年 5月	242,308	50,862	293,170	374,724
11	205,666	44,052	249,718	108,814
28 5	391,576	129,685	521,261	119,666
11	458,748	154,253	613,001	181,070
29 5	828,490	77,812	906,302	841,721
11	882,315	45,169	927,484	339,306
30 5	662,012	102,132	764,144	447,897
11	324,819	117,941	442,760	509,489
31 5	429,929	262,548	692,477	642,138
11	969,292	631,685	1,600,977	749,272
32 5	1,651,922	283,871	1,935,793	836,929
11	2,628,512	373,507	3,002,019	1,105,656
33 5	2,661,474	718,588	3,380,062	1,295,334
11	2,384,622	202,346	2,586,968	1,311,123
34 5	2,712,360	292,858	3,005,218	1,671,912
11	4,333,606	982,692	5,316,298	1,978,718
35 5	5,546,286	2,107,766	7,654,052	2,144,707
11	9,424,020	1,147,091	10,571,111	2,717,571

注 (1) 「設備投資」は資金繰実績の設備費、「投資」は「投資その他の資産」の純増加額却額、また税法限度外の特別減価償却額を含む。「引当金」は退職給与引当金、貸倒る。「別途積立金等」は別途積立金、利益準備金さらに資本準備金の期末残高合計の額である。

(2) 『有価証券報告書』より作表。

項目として、「設備投資」と「投資」をあげ、源泉項目として「減価償却」、「引当金」、「別途積立金等」、「借入金」、「社債」、「増資」をあげた。「設備投資」は資金繰実績表に表示された設備費であり、「投資」は貸借対照表での「投資その他の資産」の純増加額である。源泉項目としての「減価償却」は償却資産（有形固定資産、無形固定資産および繰延資産）について計上された減価償却費であり、租税特別措置法にもとづく特別償却また税法限度外の特別減価償却額を含む。さらに準備金方式にもとづく益金繰入額は控除してある。「引当金」は各表に注記した

それぞれの期間に計上された引当金の期末残高合計の純増加額である。「別途積立金等」には別途積立金、利益準備金さらに資本準備金を加えた期末残高合計額の純増加額である。「借入金」は借入額と返済額の差額、「社債」についても発行額と償還額の差額としての純増加額として算出した。

ところで、以上の源泉額と運用額のそれぞれの合計額は正確に一致するものでないことはいうまでもない。資金の運用については、とくに日産自動車のように割賦販売にともなう売掛金、受取手形等の債権の増減、また棚卸資産の増減といった流動資産についての内容が省略されている。一方源泉についても、支払手形、買掛金などの流動負債が省略されている。しかしながら、トヨタ自工、日産自動車の資金の源泉と運用という視点から減価償却と設備投資の基本的な動向を把握することができるであろう。

(1) 量産体制への準備期

(イ) トヨタ自工

トヨタ自工の設備投資と資金の源泉について、前述した方法で発表した第16表によって、昭和二七年五月期から昭和三五年一月期の状況について分析しよう。トヨタ自工の戦後の本格的な設備投資は、昭和二六年からの生産設備近代化五カ年計画に始まった。それ以前には、ほとんど設備投資が行なわれず、戦後の第一次の資産再評価さらに企業再建整備法に基づく再建整備の終了にともない昭和二六年から三年にかけて設備の近代化が実施された。トヨタ自工では再評価にともなう再評価積立金の一部を従来からの損失金の補填に充てて、さらに資本に組入れることによって企業の財政基盤を確立し、その後の株式による資本調達を進める基礎を作った。増資による資本調達を進める一

第17表 生産設備近代化五カ年計画の資金調達
(昭和26.4—31.3)

資金調達源泉	金額(1,000円)
対日援助見返資金	20,000
日本開発銀行借入金	750,000
日本長期信用銀行借入金	1,600,000
市中銀行借入金	218,000
社 債	96,000
自 己 資 金	3,428,769
合 計	6,112,769

注 『トヨタ自動車30年史』トヨタ自動車工業、342ページ。

方、資産再評価にもとづく減価償却費の拡大によって資金を創出した。第17表によると、生産設備近代化五カ年計画では増資、減価償却等による自己資金が全体の五六・八パーセントにも達している。自己資金の確保に加えて、対日援助見返資金、日本開発銀行借入金、日本長期信用銀行借入金といった政府関係金融機関からの低利の資金が多額に導入された。第16表によっても、昭和二七年から三一年にかけては、減価償却、増資に加えて借入金が重要な役割をはたしていた状況が明らかになる。

その後の昭和三一年から昭和三五年の設備投資は、三五年頃から展開される急速な拡大の準備段階であるが、高水準の設備投資が展開された。また、関連子会社等に対する投資が拡大してきた。これは後に指摘する政府と一体となった自動車部品工業の合理化が展開されたことによる。この時期の資金の源泉は、すでに指摘した限度外の特別償却の利用による減価償却、さらに別途積立金等が多額になっている。すなわち、設備近代化五カ年計画以降、トヨタ自工では利益留保を中心とする自己資金が多額になった。またこうした高収益を背景に昭和三二年、三五年には大幅な増資によって資金を確保した。

昭和二九年五月から三五年一月までの第二段階を通して、設備投資と投資の合計に対する減価償却と別途積立金等による資本調達額の割合は七〇パーセントにも達する。トヨタ自工では昭和二六年からの政府金融機関からの融資および資産再評価による自己資金の確保によって高収益を実現

資本源泉 I

(単位 1,000 円)

引当金	別途 積立金等	借入金	社債	増資	合計
—	150,672	—			359,524
94,318	108,612	32,520			533,856
336,832	120,729	682,724		350,000	1,036,826
111,883	113,039	1,274,920			1,696,120
216,874	2,438,899	△ 871,180		700,000	2,843,944
149,563	193,304	1,553,860			2,286,410
82,419	116,093	1,644,100			2,256,148
248,140	116,883	1,685,658			2,505,787
354,426	179,261	1,175,912	300,000		2,507,693
△ 57,916	30,613	△ 299,665		560,000	850,023
16,968	△ 74,343	2,707,515	500,000	1,680,000	5,334,638
366,747	629,317	2,110,581			3,856,775
341,221	573,761	2,473,761			4,023,204
21,106	304,070	1,734,319	△ 10,500	2,100,000	5,269,081
59,313	370,428	△ 859,284	489,500		1,085,802
△ 3,281	533,981	542,055	274,500		2,709,227
380,378	38,432	2,577,435	274,500		4,662,243
795,240	999,197	2,973,344	574,500		6,966,514

立教経済学研究三七卷二号(一九八三年)

については第16表に同じ。「引当金」は、退職手当引当金、貸倒引当金、価格変動準備金、特

するための企業基盤を形成したが、さらに昭和三六年以降の拡大はより急速に展開される。トヨタ自工のその後の状況を検討するまえに、日産自動車の状況を分析しておこう。

(日)日産自動車

日産自動車では、トヨタ自工とほぼ同時期の昭和二八年頃より大幅な設備投資が実施された。しかし、トヨタ自工と比較して、相対的にその規模は小さかった。第18表によると昭和二七年より昭和三五年までの日産自動車の設備投資額は一七九億円であったが、トヨタ自工では第16表によると、三六七億円の設備投資がなされた。こうした設備投資のための資金源泉

第18表 日産自動車の設備投資と

決算期	設備資金	投資	合計	減価償却
昭和27年3月	—	31,605	—	208,852
9	130,582	20,824	151,406	298,406
28 3	301,391	10,606	311,997	199,265
9	371,194	7,080	378,274	196,278
29 3	508,735	125,869	634,604	359,351
9	526,453	58,027	584,480	389,683
30 3	452,844	293,968	746,812	413,536
9	664,628	104,532	769,160	455,106
31 3	550,045	137,110	687,155	498,094
9	932,716	499,416	1,432,132	616,991
32 3	1,158,274	1,027,348	2,185,622	504,498
9	1,711,290	483,561	2,194,851	750,130
33 3	1,343,001	191,059	1,534,060	634,461
9	1,648,156	167,909	1,816,065	1,120,086
34 3	954,995	△ 370,423	584,572	1,025,845
9	1,316,460	△ 36,256	1,280,204	1,361,972
35 3	2,300,360	293,849	2,594,209	1,391,498
9	3,013,045	432,698	3,445,743	1,624,233

注 (1) 「設備投資」、「投資」、「減価償却」、「別途積立金等」、「借入金」、「社債」の算出に別開発準備金の期末残高合計の純増加額である。

(2) 『有価証券報告書』より作表。

を第18表によってみると、減価償却、別途積立金等による資金の確保とならんで借入金による資金調達が重要な役割をはたしている。日産自動車では、トヨタ自工と異なり、自動車の販売活動をその営業に含んでいるため、第18表には現われない流動資産なかでも売掛金、受取手形の増大のために多額な資金を必要とした。このことが、第18表での資金源泉項目が運用項目を大幅に上回る結果となっている。この点を考慮にいとると、トヨタ自工と同様に、戦後いちはやく政府関係の金融機関からの借入金、さらに資産再評価による企業基盤の形成を基礎にした増資によって大幅な設備投資を実施したことが明らかになる。さらにその後も、

減価償却、別途積立金等による資金の確保に加えて、借入金が重要な役割をはたしている。

昭和二九年三月から三五年九月までの第二段階をみると、日産自動車では設備投資、関連会社等への投資額の合計は第18表の資金調達項目の五〇パーセント以下となっているが、こうした状況のもとでもトヨタ自工に比較して借入金が大きな割合になっている。

トヨタ自工、日産自動車の量産体制への準備期の設備投資とその源泉を分析してみると、戦後の資産再評価による企業基盤の形成および政府関係金融機関からの借入金を基礎として、先行的に設備投資が実施され、高収益体制を確立していくとともに、日産自動車のように借入金をテコとして、銀行資本と一体となった資金確保の体制が形成されたことが明らかになる。つぎに、量産体制が確立される昭和三六年以降の状況について分析をすすめよう。

(2) 量産体制の確立以降期

(1) トヨタ自工

昭和三六年五月から昭和四五年一一月の第三段階のトヨタ自工の資金の源泉と運用について、第19表によって検討する。第19表によるとこの時期にきわめて大幅な設備投資が継続された。昭和三六年頃には、すでに半年に一〇〇億円近い設備投資がなされ、昭和三八年五月初頃には一時的に低下したとはいえ、その後はたえず増加して、昭和四〇年一一期には一七〇億円以上の設備投資を実施した。さらに、昭和四一年頃から昭和四五年にかけては設備投資が急速に拡大してきている。一方関連会社等への投資は、全体で設備投資額の八パーセントあまりであって低い水準にあった。

以上の設備投資のための資金源泉についてみると、昭和三六年から四〇年までの時期と、昭和四一年から四五年までの時期では異なっていることがわかる。すなわち昭和四〇年までの時期ではすでに指摘した減価償却の拡大によって、この時期の設備投資額の六三・八パーセントもの資金源泉を確保するとともに、借入金さらに増資による資本調達が不可欠なものとなっていた。しかしながら、昭和四一年以降の状況を見ると、借入金は返済額が借入額を上回りマイナスとなっている。また増資による資本調達は実施されなかった。以上のように企業外部からの資本調達がなされないにもかかわらず昭和四一年から四五年にかけては設備投資が戦後もっとも急速に拡大した。これらの資金源泉は、すでに指摘した税法の耐用年数の短縮、租税特別措置法による特別償却によって減価償却を拡大してきたことに加えて、別途積立金等さらに引当金による利益留保が多額になっている。この時期には退職給与引当金、海外市場開拓準備金などの税法にもとづく引当金の計上とともに、税法限度外の開発引当金までもが計上され、全体で二三三億円の資金を確保した。さらに第19表の別途積立金等では大部分が別途積立金として計上されたものであつて全体で八八五億円が確保された。この結果、昭和四一年から四五年の間の設備投資額三、六七一億円のうち、減価償却、引当金、別途積立金等によって八三・一パーセントにあたる三、〇五一億円の資金が調達された。トヨタ自工では、第三段階の急成長期にあつて、前半には、借入金、増資による調達に依存しながらも後半期には、一層急速な拡大が、内部資金によって調達されたことが明らかになる。

さらに、第四段階の状況を見ると、従来のように、たえず設備投資が拡大してきたのに対して、設備投資が大幅に減少することになる。昭和四七年には従来の水準の半分にまで設備投資が縮小し、これにともなつて、従来、増大しつづけてきた減価償却額は縮小傾向になる。しかしながら、トヨタ自工の高収益性はなお維持されており、引当金、

資金源泉Ⅱ

(単位 100 万円)

引当金	別途 積立金等	借入金	社債	増資	合計
230	1,860	2,263	1,863		9,783
366	3,038	1,306	346	10,528	19,668
263	1,940	1,080	387		8,186
380	1,980	5,245	378		12,735
689	1,980	1,794	365		11,371
632	2,040	3,506	601	10,214	25,052
182	△ 305	983	587		11,525
1,523	2,450	1,562	521		15,617
700	2,750	724	535		13,997
389	2,860	1,165	1,336		14,513
1,145	2,850	△ 924	1,608		13,792
1,462	3,350	△ 6,060	△ 429		8,567
5,227	3,500	△ 3,697	△ 553		15,717
3,674	6,000	519	239		24,182
1,974	7,000	△ 540	519		8,974
243	10,053	△ 1,215	3,184		33,418
2,315	10,000	△ 3,252	1,468		34,955
1,900	12,500	△ 430	1,444		41,640
2,159	15,195	489	△ 582		42,614
3,247	18,051	△ 468	778		56,497
3,525	12,710	1,711	1,758		58,315
3,756	14,194	△ 1,643	1,037		57,993
3,262	15,708	△ 5,936	△ 1,035		47,815
2,648	21,000	△ 1,178	△ 1,648	22,518	69,890
20,923	46,321	△ 1,032	△ 1,832		90,508
2,874	29,727	△ 284	△ 788	28	61,522
5,432	23,167	△ 601	△ 1,468		60,280
△ 4,151	5,610	△ 231	△ 1,728		39,289
5,476	8,000	△ 41	△ 2,776		48,030
8,333	46,589	△ 82	△ 3,728	22,834	136,347
4,843	116,183	△ 39	△ 4,300	37,475	209,973
13,658	88,816		△ 4,152	44	166,218
12,764	93,415				188,543
9,879	107,752			32,554	249,487
7,791	112,052				237,708

立教経済学研究三七卷二号(一九八三年)

については第16表に同じ。「引当金」は、退職給与引当金、貸倒引当金、価格変動準備金、修金、万国博出展準備金、トヨタ財団引当金、製品保証引当金の期末残高合計の純増加額であ

第19表 トヨタ自工の設備投資と

決算期	設備資金	投資	合計	減価償却
昭和36年 5月	9,871	1,847	11,718	3,566
11	7,666	4,197	11,863	4,082
37 5	10,039	617	10,656	4,514
11	5,744	1,766	7,510	4,750
38 5	2,212	3,345	5,557	6,542
11	7,945	1,896	9,841	8,057
39 5	12,714	2,885	15,599	10,078
11	16,679	△ 311	16,367	9,560
40 5	18,251	△ 189	18,061	9,287
11	17,331	532	17,863	8,763
41 5	14,528	2,010	16,539	9,113
11	18,516	685	19,202	10,244
42 5	22,233	2,331	24,565	11,241
11	28,212	1,191	29,404	13,748
43 5	38,567	△ 404	38,163	16,907
11	37,635	△ 110	37,525	21,152
44 5	38,420	6,291	44,711	24,424
11	43,466	1,971	45,437	26,226
45 5	50,927	7,632	58,560	25,352
11	74,577	△ 1,410	73,167	34,888
46 5	54,937	6,869	61,806	38,611
11	44,827	17,037	61,864	40,649
47 5	30,195	24,953	55,148	35,816
11	40,283	21,255	61,538	26,550
48 5	40,316	36,106	76,425	26,128
11	66,576	6,552	73,128	29,965
49 5	84,201	△ 2,104	82,097	33,750
11	83,605	2,102	85,707	39,789
50 6	49,366	5,352	54,718	37,371
51 6	100,759	43,903	144,662	62,401
52 6	144,420	26,032	170,452	55,811
53 6	191,212	8,878	200,090	67,852
54 6	154,030	37,233	191,263	82,364
55 6	152,665	87,709	240,374	99,302
56 6	290,444	56,874	347,318	117,865

注 (1) 「設備投資」, 「投資」, 「減価償却」, 「別途積立金等」, 「借入金」, 「社債」の算出に
繰引当金, 海外市場開拓準備金, 災害特別引当金, 海外投資損失準備金, 開発引当
る。

(2) 『有価証券報告書』より作表。

自動車産業と減価償却 (二・完)

別途積立金による利益留保額は高水準となっている。それに加えて、四七年一月期には増資がなされ、それにもなう株式プレミアムの取得を実現した。第四段階の別途積立金等には資本準備金の増加額が一三六億円あまりであるといえ含まれている。しかし、第四段階では全体としては減価償却二、七二三億円、別途積立金一、六八四億円、引当金三九三億円となっており内部資金が大きな比重を占めていた。こうした内部資金の高水準のもとで、高度経済成長期の終了にともなう設備投資の縮小に対応して、関連会社等に対する投資額が増大した。とくに設備投資が縮小した昭和四七年、四八年には、投資が著しく拡大していることがわかる。また四九年頃には設備投資の回復にともない投資額が縮小している。第四段階の状況をみると全体として設備投資の縮小につれて減価償却は減少したとはいえ、内部資金の確保は高水準を維持し、設備投資の縮小に対応して関連会社への投資が積極的に展開されたことが明らかになる。このような状況のなかで、借入金および社債はマイナスとなり、負債による資本の調達は基本的には行なわれなくなっている。

さらに、石油危機以降の昭和五〇年から五六年までの状況を分析すると、以上の第四段階の状況が継続、発展してきていることがわかる。すなわち、設備投資は昭和五〇年、五一年には再び大幅に縮小し、減価償却は第四段階の縮小から引続いて横ばい状態になっている。これに反して、別途積立金等による資金の確保は急速に拡大した。第五段階の減価償却は合計五、二三〇億円であるのに対して、別途積立金等は合計五、七二八億円にも達している。この別途積立金等による資金の確保は、大部分は別途積立金による利益留保額であるといえ、昭和五一年、五二年、五五年とたびかさなる増資にともなう株式プレミアムの取得による資本準備金の増加額五六一億円が含まれていることをみのがしてはならない。すでに指摘したトヨタ自工のこの段階での収益性の相対的な低下を株式プレミアムの取得に

よって補充している状況が明らかになる。また引当金についても高水準を維持しており、別途積立金、資本準備金、引当金によって減価償却の縮小を補って、内部資金を確保していることがわかる。

こうした資金の確保のもとで、設備投資が縮小したのに対応して、昭和五十一年、五十六年には関連会社への投資が拡大した。

内部資金による設備投資、関連会社等への投資が展開されるなかで、借入金の返済および社債の償還は、昭和五三年頃には終了している。

(四)日産自動車

日産自動車の第三段階の資金の源泉と運用について第20表によって分析しよう。まず設備投資の動向をみると、昭和三十一年、四一年、四五年のように一時的な落ち込みはあるものの、設備投資額が急速に拡大してきた。しかしながら、前述のトヨタ自工と比較すると、とくに昭和四十一年から四五年までの時期の設備投資額が相対的に低い水準であったことがわかる。こうした日産自動車の第三段階の後半期の設備投資が低水準であったのに対応して、日産自動車では、この時期に関連子会社等への投資が多額になされた。さらに資金源泉の状況を見ると、昭和三十六年から四〇年までの前半期には借入金九〇五億円、減価償却六三二億円と重要な地位を占めている。また増資によって三〇三億円の資金が調達された。すでに指摘した法人税法の耐用年数の短縮、租税特別措置法の特別償却さらに法定限度外の特別償却の計上によって高率な償却を行い減価償却費を拡大した。この時期の設備投資額は全体で一、〇六九億であり、減価償却によって五九・一パーセントを調達したことになる。さらに銀行からの借入金、増資による資本調達に

資金源泉Ⅱ

(単位 100 万円)

引当金	別途 積立金等	借入金	社債	増資	合計
863	3,340	1,083	1,574	6,330	15,349
564	1,339	5,025	559		10,897
△ 208	1,489	4,646	700	5,509	17,315
210	1,610	10,072	△ 58		17,835
766	1,947	8,632	338	6,607	24,874
492	1,980	8,294	586	11,813	30,701
271	1,918	10,233	612		20,165
1,330	2,070	12,989	497		24,785
664	2,065	13,689	511		24,951
161	2,070	15,864	706		28,102
1,241	2,070	2,491	1,898		17,432
3,196	8,442	△ 7,789	739		14,064
265	2,280	2,544	715		16,299
1,596	2,800	9,369	3,336		27,959
976	3,860	17,627	1,984		36,908
1,167	4,320	36,098	730		58,414
1,346	4,860	31,676	3,322		30,616
1,407	4,820	25,839	1,308		52,318
2,084	5,320	23,400	918		52,114
2,219	7,320	25,656	2,168		58,031
1,679	14,740	24,367	12,776		78,174
1,177	9,076	4,530	745		42,895
1,647	11,342	△13,359	△ 1,502		26,205
5,248	11,906	△11,728	△ 1,671		26,220
1,490	34,271	△16,349	2,877	21,000	68,563
△ 831	18,799	△25,590	13,276		30,596
597	19,715	10,976	△ 1,756		56,306
3,331	9,905	41,648	△ 3,688		75,547
7,249	3,462	34,604	1,264		72,725
11,596	5,443	△15,544	△ 4,736		43,491
4,583	52,810	△45,074	△ 3,180	25,480	81,487
5,232	68,470	△ 4,988	△ 3,836		121,509
14,401	96,492	△27,217	△ 1,640	38,250	185,886
12,643	50,354	△46,334	△13,977		82,828
21,074	102,036	△10,918	△ 521	34,450	231,221

については第16表に同じ。「引当金」については、退職手当引当金、貸倒引当金、価格変動準備金、沖繩海洋博出展準備金、製品保証引当金、為替損失準備金の期末残高合計の純増加額で

第20表 日産自動車の設備投資と

決算期	設備資金	投資	合計	減価償却
昭和36年3月	4,800	2,113	6,914	2,157
9	7,738	632	8,371	3,409
37 3	8,644	1,072	9,716	5,177
9	11,452	755	12,208	6,000
38 3	6,761	2,632	9,394	6,581
9	15,715	3,385	19,100	7,535
39 3	2,041	5,094	7,136	7,130
9	16,331	2,994	19,326	7,898
40 3	13,668	4,371	18,040	8,021
9	19,717	6,594	26,311	9,299
41 3	10,385	△ 2,660	7,724	9,730
9	4,832	10,182	15,014	9,475
42 3	10,041	5,029	15,070	10,494
9	11,902	7,174	19,076	10,857
43 3	23,727	8,275	32,002	12,460
9	27,132	9,384	36,516	16,098
44 3	23,731	9,860	33,591	17,911
9	19,748	8,857	28,605	18,944
45 3	21,032	17,864	38,896	20,391
9	22,017	12,226	34,243	20,667
46 3	37,237	7,252	44,489	24,612
9	32,814	5,445	38,259	27,367
47 3	23,783	17,063	40,846	28,077
9	20,893	19,106	39,999	22,465
48 3	34,590	9,464	44,054	25,274
9	36,755	12,416	49,171	24,942
49 3	43,964	4,165	48,129	26,774
9	39,299	15,632	54,931	24,351
50 3	28,567	14,506	43,073	26,146
51 3	33,564	40,149	73,713	46,732
52 3	50,375	22,349	72,724	46,868
53 3	80,812	27,638	108,450	56,631
54 3	90,858	37,979	128,837	65,600
55 3	92,342	26,296	118,638	80,142
56 3	100,351	73,987	174,338	85,100

注 (1) 「設備投資」、「投資」、「減価償却」、「別途積立金等」、「借入金」、「社債」の算出に
 備金、特別開発準備金、海外市場開拓準備金、海外投資損失準備金、万国博出展準備
 ある。

(2) 『有価証券報告書』より作表。

よって設備投資および関連会社等への投資を行った。

つぎに昭和四一年から四五年までの後半期の状況をみると、日産自動車の高収益性の確立にともない内部資金の割合が増大してきている。日産自動車では、昭和四一年から四五年にかけて減価償却一、四七〇億円、引当金一五五億円、別途積立金等四六一億円で合計二、〇八六億円の資金を確保した。減価償却についてはすでに指摘した高率な償却の実施によって資金を確保するとともに、貸倒準備金、海外市場開拓準備金、退職手当引当金、価格変動準備金さらには税法限度外の特別開発準備金などの計上によって、この時期には多額な資金を確保したことがわかる。またこの時期の別途積立金等の状況をみると、大部分は別途積立金によって利益留保がなされた額であると考えられる。ところで、この期間の設備投資額は一、七四五億円であり、減価償却、引当金、別途積立金等による内部資金額は、これを三四一億円も上回る額であった。しかしながらこの期間には関連子会社等への投資が積極的に実施されたため、資金の調達において借入金が必要な役割をはたした。この期間に、借入金によって、前述の内部資金額とほぼ同額の一、六六九億円もの額を調達した。

さらに、昭和四六年三月から四九年九月までの第四段階の状況をみると、昭和四七年頃の設備投資の大幅な縮小後は、回復してゆるやかな増大傾向にあった。こうした状況のなかで、関連会社等への投資は高水準に維持してきた。昭和四六年以降は設備投資が横ばいしないし、ゆるやかな増大傾向にあるのに対して、関連子会社等への投資の水準が高くなっていることを指摘しなければならない。第四段階では設備投資額合計二、六九三億円に対して、その三三・六パーセントにあたる九〇五億円もの投資がなされた。

ところで、第四段階の以上のような資金運用の変化とともに、資金の源泉の状況も大きく変化してきている。まず

内部資金についてみると、減価償却は、すでに指摘したように、設備投資の横ばい傾向に対応して、横ばいに推移している。しかしながら、減価償却が設備投資に占める割合は、第四段階を通して、七六・一パーセントにもなる。さらに、日産自動車の高収益体制のもとで別途積立金等によって一、二九六億円も調達された。この時期の別途積立金等には別途積立金による内部留保額九八〇億円に対して、増資にともなう株式プレミアムの取得による資本準備金の増加は二〇六億円となっている。また、退職手当引当金を中心とする引当金によって一四三億を確保した。これらの減価償却、別途積立金等、引当金によって、設備投資額と投資額をほぼまかなった。

内部資金の比重の増大に対応して、借入金、社債の外部資金は著しく縮小した。借入金は昭和四七年、四八年には大幅なマイナスとなっており、その返済が積極的になされた。

以上の第四段階の傾向は、いわゆる石油危機以降の第五段階にはより顕著となった。すなわち、設備投資の落ち込みに反して大幅な関連子会社等への投資の増大が進んでいる。昭和五〇年から五六年間の設備投資合計四、七六九億円に対して二、四二九億円もの投資が実施された。このための資金源泉は、第五段階を通して減価償却によって四、〇七二億円が確保されたのに加えて、別途積立金等三、七九一億円も確保された。また引当金も拡大し七六八億円にも達した。別途積立金等の状況をみると、別途積立金二、八三〇億円であるのに対して、資本準備金の増加額が九〇二億円にも達し、株式プレミアムの取得にともなう利益留保が実施されたことがわかる。この資本準備金の増大は、昭和五二年、五四年の大幅な増資にともなうものであることはいうまでもない。こうした内部資金の充実に対応して借入金の返済、社債の償還が積極的に実施され、第20表では大幅なマイナスになっている。

トヨタ自工、日産自動車は、戦後まもない量産体制の準備期には、資産再評価等による企業基盤の形成、さらに国

家資金の導入によって、先行的な設備投資を実施した。こうした拡大に続いて、貿易の自由化に対応して国家と企業が一体となって量産体制を確立した。この時期には、自動化、集中管理による専用工場の建設がすすめられ、大幅な設備投資が実施された。設備資産の拡大にとって、量産体制のもとの高収益を基礎に制度的に保証された普通償却、租税特別措置にもとづく特別償却、税法限度外の特別減価償却の計上によって確保された資金が重要な役割を果たした。設備資産の急速な拡大のなかで、短期、加速度償却が実施され、減価償却による資金の創出を拡大した。この拡大した資金によって、より一層の設備投資が実現されてきた。減価償却資金の即時的な再投下による継続的な設備投資の拡大が、トヨタ⁽²⁸⁾自工、日産自動車では、わが国経済の高度成長期に実現された。減価償却による自己資金の拡大にもなつて、量産体制の準備段階で重要な役割をはたしてきた借入金は次第に縮小し、例えばトヨタ自工では昭和四一年より返済額が借入額を上回ることになった。ところが、経済成長率が低下するのになつて、設備投資は縮小せざるをえず、また減価償却による資金の創出は低下する。とくに昭和四八年以降の状況をみると、設備投資の鈍化によって減価償却資金は大幅に縮小することとなった。以上の高度経済成長期での償却資金による拡大のパターンは破綻し、減価償却以外の方法による利益留保政策による資金の確保が増大した。すなわち引当金、別途積立金による資金の創出を拡大させ、こうした資金にもとづいて、関連子会社等への投資、融資を展開し、これにもとづき高収益を実現した。さらに、相対的な収益性の低下に対応して、増資にもなう多額な株式プレミアムの取得によってこれを補填した。高度経済成長期での減価償却による設備資産の拡大という企業の資本蓄積の構造は、経済成長の低下のもとでの設備投資の縮小にもなつて関連子会社からの投資利益および一般株主からの株式プレミアムの取得による蓄積の比重を増大することになった。

以上のように、トヨタ自工、日産自動車の資金の源泉と運用という視角から減価償却を検討してみると、それはわが国の経済成長を支えてきた産業政策による利益留保、さらに銀行からの借入金、増資と一体となって、企業の蓄積計画、具体的には設備投資計画に規定されて実施されてきたことが明らかになる。

(28) 過大償却による減価償却資金の拡大の効果の分析については、拙稿「減価償却制度と資本蓄積構造」(『経済』一九八三年五月号)を参照されたい。

五 自動車産業の合理化

トヨタ、日産自動車では、減価償却を中心とする多額な自己資金の創出によって、設備投資さらには関連会社等への投資等を実施してきた。したがって、こうした設備投資等が、自動車企業の合理化にとって、どのような意味をもっていたかについて分析を進めよう。このため、トヨタ自工、日産自動車の合理化の分析とともに、自動車企業の高収益体制の実現に重要な役割をはたした自動車部品製造業の実態をも分析しなければならない。

(1) トヨタ自工、日産自動車の合理化

トヨタ自工、日産自動車の資本利益率等の状況を第21表によって、まず検討しよう。第21表によると、公表の資本利益率は、トヨタ自工では、昭和二九年から四五年までの乗用車工業発展の準備期さらに量産体制の確立期を通して、二〇パーセント以上の値を実現してきた。昭和四六年以降の輸出の拡大期また石油危機以降期には若干低下したとはいえ一五パーセント前後の資本利益率を実現してきている。トヨタ自工では一貫して高水準の資本利

第21表 トヨタ、日産の利益率の推移

年 度 (昭和)	ト ヨ タ 自 工			日 産 自 動 車		
	資 利 益 率 (%)	売 利 益 率 (%)	資 回 転 本 率	資 利 益 率 (%)	売 利 益 率 (%)	資 回 転 本 率
27年上期	25.2	8.8	2.8	9.6	8.2	1.1
下	25.6	11.7	2.1	6.6	6.8	0.9
28 上	20.4	11.1	1.8	1.9	1.6	1.1
下	22.0	11.3	1.9	9.1	9.8	0.9
29 上	17.7	8.9	1.9	6.5	8.0	0.8
下	14.4	8.8	1.6	3.4	6.2	0.5
30 上	12.0	7.6	1.5	4.3	7.4	0.5
下	13.3	9.0	1.4	4.0	6.4	0.6
31 上	21.1	11.2	1.8	6.6	9.0	0.7
下	24.5	10.9	2.2	6.8	8.3	0.8
32 上	23.1	9.4	2.4	5.5	7.2	0.7
下	23.2	10.1	2.3	3.7	6.0	0.6
33 上	19.9	9.6	2.0	6.2	7.5	0.8
下	19.7	10.7	1.8	9.0	9.6	0.9
34 上	26.9	13.0	2.0	10.9	11.8	0.9
下	27.7	12.7	2.1	11.3	10.2	1.1
35 上	22.9	11.5	1.9	14.1	12.0	1.1
下	21.0	10.7	1.9	15.6	13.6	1.1
36 上	20.8	10.6	1.9	16.1	13.6	1.1
下	18.6	11.2	1.6	13.5	11.8	1.1
37 上	19.9	12.0	1.6	13.2	12.8	1.0
下	18.0	12.3	1.4	13.0	12.8	1.0
38 上	23.7	14.9	1.6	13.5	14.4	0.9
下	19.5	14.0	1.4	12.9	13.2	0.9

立教経済学研究三七卷二号(一九八三年)

年 度 (昭和)	トヨタ自工			日産自動車		
	資 利 益 (%)	本 率 上 率	資 回 転	資 利 益 (%)	本 率 上 率	資 回 転
39年上期	21.1	14.2	1.4	10.7	11.5	0.9
下	18.6	13.0	1.4	7.6	9.3	0.8
40 上	17.7	11.9	1.4	6.3	8.3	0.7
下	14.5	10.2	1.4	6.9	8.7	0.7
41 上	14.2	9.6	1.4	7.0	9.0	0.7
下	19.9	12.3	1.6	7.7	7.7	0.9
42 上	20.7	11.6	1.7	8.6	8.3	1.0
下	23.3	12.8	1.8	7.9	7.3	1.0
43 上	20.7	10.7	1.9	7.9	7.4	1.0
下	19.6	10.2	1.9	7.9	7.2	1.0
44 上	22.1	10.6	2.0	7.4	7.1	1.0
下	21.5	10.3	2.0	7.9	7.5	1.0
45 上	19.9	10.3	1.9	7.7	7.5	1.0
下	16.3	8.4	1.9	7.2	7.1	1.0
46 上	16.2	8.2	1.9	6.9	6.4	1.0
下	17.6	8.7	2.0	9.2	7.9	1.1
47 上	17.2	9.1	1.9	9.2	7.3	1.2
下	16.2	8.8	1.8	9.2	7.2	1.2
48 上	16.9	9.2	1.8	8.0	6.2	1.3
下	12.9	6.9	1.8	4.6	3.7	1.2
49 上	5.2	2.8	1.9	1.9	1.5	1.2
下	4.9	2.5	1.9	3.2	2.4	1.3
50 上	14.7	6.2	2.3	8.0	5.7	1.4
51	18.2	9.2	1.9	11.2	7.5	1.5
52	17.9	9.2	1.9	9.7	6.2	1.5
53	15.2	7.6	2.0	7.9	5.2	1.5
54	13.7	7.1	1.9	10.7	6.7	1.6
55	16.9	8.8	1.9	9.3	5.5	1.6
56	12.5	6.4	1.9	8.4	5.5	1.5

注 (1) 使用総資本、経常利益、売上高についての値である。

(2) 第6表より作表。

益率を実現している。

以上の資本利益の実現を、資本回転率と売上高利益率の視点から検討する。まず資本回転率の状況をみると、乗用車生産発展の準備期には二回あまりの回転を維持していたが、すでに指摘した高水準の設備投資の実施によって量産体制の確立する昭和三六年以降は資本回転率が一・五回あまりに低下している。しかしながら昭和四三年頃には売上高の急速な増大によって回転率は従来の水準の二回に回復し、その後はこの高い回転率を維持している。こうした回転率の推移に対応して、売上高利益率は、回転率の低下した昭和三七年頃には高水準になっていた。すなわち、新設工場の建設にともなう回転率の低下にそなえて、後に指摘する下請企業からの部品価格の買いたたき等によるコスト・ダウンにもとづく大幅な利益を確保する価格政策を実施することによって、高水準の資本利益率を実現した。昭和四九年の石油危機による売上高の縮小した時期には一時的に売上高利益率が低下しているとはいえ、昭和四五年頃よりの急速な売上高の増大によって、高度経済成長長期に比べて若干低い水準にあるとはいえ八〇九パーセントの売上高利益率を実現している。昭和四六年以降の売上高利益率の低下は、わが国経済の成長率の低下のもとで、操業度を維持するため自動車の輸出割合を急速に増大することによって相対的に価格水準を低下せざるをえなかった状況、また部品価格の上昇等による製造原価の上昇にもとづいている。

トヨタ自工の回転率、売上高利益率の状況を分析してみると、高度経済成長期での専用工場の建設による合理化によって量産体制を確立して大幅な売上高を実現し、さらにこの売上高の増大は海外市場への進出に発展することによって売上高利益率が低下したにもかかわらず資本回転率を高水準に維持することによって、一貫した高水準の資本利益率を実現してきた状況が明らかになる。

つぎに第21表によって日産自動車の資本利益率の状況を検討する。日産自動車では量産体制への準備期から確立期にかけて急速に資本利益率が上昇し、昭和三六年頃には一五パーセントあまりの値を実現した。そしてこの水準を昭和四〇年頃まで継続している。その後、利益率は低下し、八パーセント前後で推移してきており、近年再び一〇パーセント前後に上昇している。日産自動車では全般的にトヨタ自工に比較して低水準の利益率となっている。このことは、トヨタ自工が販売活動をその営業に含んでいないこと等もあって単純に比較することはできないが、全般的にはトヨタ自工に対して低水準であることを指摘することができる。こうした利益率の状況を回転率と売上高利益率に分解して検討すると、前述のトヨタ自工とほぼ同様の内容であることがわかる。すなわち、すでに指摘した昭和三五年頃の新鋭工場の建設によって一時的に資本回転率が低下するのに対応して、部品価格の買いたたき等によるコスト・ダウンにともなって、販売価格の低下にもかかわらず、なお大幅な利益を確保する高価格政策によって売上高利益率を上昇させ、資本利益率を維持している。その後の状況を検討すると乗用車の輸出が急速に拡大した昭和四六年頃より資本回転率が着実に増大している。この時期は、輸出の拡大によって売上高が急速に増大した時期であって、回転率の上昇が、この売上の増大によっていることはいうまでもない。

しかしながら、売上高の増大にともなう資本回転率の上昇に対応して、一方では売上高利益率が次第に低下してきた。すなわち、量産体制の確立にもかかわらずとくに石油危機以降の部品、原材料等の上昇による製造原価の上昇、さらに輸出のために相対的に利幅を縮小せざるをえない状況のもとで、売上高利益率が低下せざるをえず、これを売上高増大にともなう資本回転率の上昇によって補っている状況が明らかになる。この結果、石油危機以降には、資本利益率は一〇パーセント前後もの高水準を確保した。

第22表 労働装備率，1人当売上高の推移

年 度 (昭和)	ト ヨ タ 自 工			日 産 自 動 車		
	従業員数 (人)	労働 装 備 率 (100万円)	1 人 当 売 上 高 (100万円)	従業員数 (人)	労働 装 備 率 (100万円)	1 人 当 売 上 高 (100万円)
27年上期	5,228	0.3	1.3		0.2	0.9
下	5,171	0.3	1.2	6,900	0.2	0.8
28 上	5,345	0.3	1.2		0.3	0.8
下	5,291	0.4	1.3	7,700	0.3	1.0
29 上	5,314	0.7	1.9		0.7	1.1
下	5,249	0.8	1.5	7,000	0.7	0.9
30 上	5,225	1.0	1.6		0.9	1.1
下	5,162	1.1	1.6	6,700	0.9	1.4
31 上	5,059	1.1	2.4		0.9	1.5
下	5,061	1.2	3.8	7,700	1.0	2.4
32 上	5,915	1.3	4.2		1.1	2.5
下	5,904	1.7	4.7	7,800	1.3	2.3
33 上	5,826	2.2	4.4		1.5	2.3
下	5,951	2.5	4.2	7,800	1.7	2.7
34 上	6,509	2.7	5.0		1.5	2.5
下	7,059	3.0	5.4	9,400	1.6	3.2
35 上	8,756	2.9	5.2		1.4	3.1
下	9,950	3.6	5.7	11,900	1.7	3.8
36 上	11,446	3.7	5.8		1.6	3.8
下	11,963	4.2	5.9	14,200	2.0	4.6
37 上	12,531	4.7	6.0		2.5	4.3
下	13,442	4.9	5.3	16,100	3.1	4.8
38 上	15,176	4.5	5.7		3.1	4.5
下	15,999	4.6	5.8	18,485	3.3	5.4

立教経済学研究三七卷二号(一九八三年)

年 度 (昭和)	ト ヨ タ 自 工			日 産 自 動 車		
	従業員数 (人)	労 装 備 率 (100万円)	1 人 当 売 上 高 (100万円)	従業員数 (人)	労 装 備 率 (100万円)	1 人 当 売 上 高 (100万円)
39年上期	14,641	5.6	7.4	20,047	3.5	5.3
下	16,862	5.5	6.5	21,248	3.7	5.0
40 上	18,634	5.6	6.6	22,052	4.6	4.7
下	19,220	6.2	6.4	22,591	5.4	4.8
41 上	21,350	6.0	6.3	31,993	4.0	4.0
下	21,615	6.7	7.2	34,443	4.2	5.0
42 上	24,912	6.4	7.3	37,032	4.1	5.2
下	25,280	7.2	8.6	40,174	4.1	5.6
43 上	29,127	7.3	8.6	43,750	4.3	5.9
下	29,316	8.4	9.4	46,307	4.7	6.3
44 上	32,842	8.2	10.3	44,547	5.3	7.0
下	32,589	9.1	11.9	47,454	5.4	7.4
45 上	35,308	9.4	11.2	45,906	6.0	8.3
下	35,237	11.5	12.5	48,642	6.1	8.5
46 上	40,438	10.8	11.9	48,447	7.0	9.5
下	39,912	11.5	13.6	50,464	7.3	10.3
47 上	41,426	11.2	13.0	51,170	7.5	11.1
下	40,571	11.7	14.4	51,430	7.9	11.7
48 上	42,542	11.8	15.2	51,365	8.4	12.5
下	42,921	12.8	15.8	50,806	9.1	12.3
49 上	44,257	13.7	15.2	51,261	9.7	12.8
下	44,913	14.8	17.7	51,651	10.4	14.8
50	44,617	15.1	40.5	51,496	10.8	34.3
51	44,507	15.8	44.8	52,397	11.1	38.6
52	44,833	17.0	51.0	54,455	11.9	41.2
53	45,238	19.5	57.8	55,793	13.0	41.3
54	45,267	21.4	61.9	56,747	14.4	48.2
55	47,103	22.0	70.2	56,332	15.9	53.5
56	48,796	25.9	71.8	57,848	17.2	55.2

注 (1) 「労働装備率」は、第7, 10, 12, 15表の有形固定資産(土地、建設仮勘定をのぞく)の取得価額による。売上高は第6表による。

(2) 「従業員数」は、『企業経営の分析』(三菱総合研究所)、『四十年史』(豊田自動車機製作所)、『日産自動車三十年史』の値による。日産自動車の昭和37年以前は100人未満切捨の概数である。

トヨタ自工、日産自動車の資本利益率、資本回転率、売上高利益率の状況を検討してみると、量産体制の確立期に、製造原価の低減による高水準の売上高利益率を実現し、さらに量産体制のもとで売上高を急速に拡大し、資本の回転を高水準に維持してきた状況が明らかになる。

以上のトヨタ自工、日産自動車の合理化の実態を、労働者数の推移と売上高、有形固定資産（取得価額）の推移との関連であとづけよう。このため、第22表に一人当売上高および労働装備率の状況を示す。なお売上高の状況については第6表に、有形固定資産（取得価額）については第7、10、12、15表に示した値による。

まず、トヨタ自工の状況を検討すると、有形固定資産、売上高は一貫して増大しているがとくに昭和四二年、四三年頃より急速に増大してきた。それにもかかわらず、労働者数は昭和四二年、四三年頃からほとんど増加していない。このため、第22表によると、とくに専用工場の稼働が本格的に始まる昭和四二年、四三年頃より、一人当売上高、労働装備率が急速に上昇している。労働装備率についてみると、昭和四〇年上期に五・六百万円、昭和五〇年には一五・一百万円にも上昇し、昭和五六年には二五・九百万円にもなった。また一人当売上高についても、昭和四〇年には年率一三・〇百万円から昭和五〇年には四〇・五百万円さらに昭和五六年度には七一・八百万円にも上昇している。こうした労働装備率、一人当売上高の上昇は、売上高、有形固定資産の急速な増加がとくに昭和四六年以降は労働者数がほとんど増加しないことによって実現された。以上の状況は、日産自動車についてもほぼ同様であった。労働装備率についてみると、昭和四〇年上期には四・六百万円、昭和五〇年には一〇・八百万円さらに昭和五六年には一七・二百万円にも上昇した。さらに一人当売上高の状況をみると、昭和四〇年には年率九・六百万円、昭和五〇年には三四・三百万円、昭和五六年には五五・二百万円にも上昇した。また、こうした労働装備率、一人当売上高の

上昇は、日産自動車では昭和四三年頃よりほとんど労働者数が増加しない状況で実現された。以上の一貫した労働装備率、一人当り売上高の上昇にみられる合理化は、すでに指摘してきた継続的な合理化投資によってもたらされたことはいうまでもない。すでに指摘したように昭和三〇年頃からはトランスファーマシン等の導入による全工程の自動化、高速化が進められ、また購買体制の合理化のもとでスパーマーケット方式等が導入された。さらに昭和三五年頃からは自動化、集中管理を徹底させた専門工場の建設によって量産体制が確立されていく。また近年ではNC工作機械や産業ロボットが導入され、自動化が飛躍的に進展してきている。わが国自動車企業が、こうした合理化投資によって実現された設備資産の高率な稼働を、高度経済成長期には大幅な国内需要の拡大によってまた成長の低下のもとでは海外輸出によって維持してきたことはすでに指摘した。しかしながら、このような設備資産の稼働の実現は自動車労働者の犠牲のもとで展開されたことはいうまでもない。

以上の自動車製造企業にかかわる合理化とやらんで、量産体制の確立によって実現した留保利益を関連子会社等に投資することによって、莫大な投資利益を実現し、資本の蓄積を進めている側面をみのがしてはならない。第23表によって営業外損益（営業外収益と営業外費用の差額）と経常利益の状況を指摘しておこう。まず、トヨタ自工の状況をみると、経常利益に対する営業外損益の割合は、量産体制が確立された昭和三六年から四五年にかけては、七〇パーセント前後であったが、昭和四六年以降は、急速に増大してきた。とくに近年の状況をみると、二〇〇〜三〇〇パーセントにも達している。こうした営業外損益の拡大は、いうまでもなく投資利益の拡大によって実現されたものであって、トヨタ自工では、量産体制が確立されて以降、設備投資の増加率が縮小し、関連子会社等への投資を急速に増大させてきた結果である。

第23表 営業外損益の推移

(単位100万円)

年 度 (昭和)	トヨタ自工			日産自動車		
	経常利益 (A)	営業外 損益 (B)	B A (%)	経常利益 (A)	営業外 損益 (B)	B A (%)
36年 上期	7,088	404	5.6	7,421	264	3.5
下	7,972	122	1.5	7,780	△ 659	△ 8.4
37 上	9,061	769	8.4	8,857	△ 589	△ 6.6
下	8,823	679	7.6	10,117	41	0.4
38 上	12,961	708	5.4	12,153	910	7.4
下	13,016	798	6.1	13,281	327	2.4
39 上	15,423	1,126	7.3	12,324	701	5.6
下	14,488	1,692	11.6	9,903	△ 180	△ 1.8
40 上	14,709	1,507	10.2	8,692	△ 172	△ 1.9
下	12,659	1,518	11.9	9,619	△ 443	△ 4.6
41 上	13,053	1,885	14.4	11,568	△ 306	△ 2.6
下	19,437	1,818	9.3	13,392	△ 692	△ 5.1
42 上	21,286	2,124	9.9	16,090	△ 1,555	△ 9.6
下	27,907	2,611	9.3	16,704	△ 3,405	△ 20.3
43 上	26,933	2,433	9.0	19,255	△ 343	△ 1.7
下	28,260	2,704	9.5	21,458	△ 1,202	△ 5.6
44 上	36,068	2,174	6.0	22,312	△ 218	△ 0.9
下	40,132	2,855	7.1	26,642	202	0.7
45 上	40,858	4,614	11.2	28,490	△ 27	△ 0.0
下	37,127	4,069	10.9	29,616	△ 615	△ 2.0
46 上	39,454	4,263	10.8	29,370	179	0.6
下	47,218	4,516	9.5	40,984	960	2.3
47 上	49,024	5,602	11.4	41,577	1,529	3.6
下	51,530	4,842	9.3	43,793	273	0.6
48 上	59,555	6,228	10.4	39,926	1,582	3.9
下	46,895	7,289	15.5	23,375	4,053	17.3
49 上	18,792	11,911	63.3	10,133	3,697	36.4
下	20,123	11,201	55.6	18,727	508	2.7
50	83,012	25,627	30.8	101,146	19,441	19.2
51	184,276	35,715	19.3	151,780	31,264	20.5
52	210,120	42,442	20.2	138,446	34,291	24.7
53	198,803	45,721	22.9	12,080	31,258	26.0
54	198,334	40,045	20.1	183,016	29,431	16.0
55	291,580	58,348	20.0	166,070	41,612	25.0
56	227,511	87,328	38.3	178,569	44,229	24.7

立教経済学研究所三七卷二号(一九八三年)

一一〇

注 (1) 「営業外損益」は(営業外収益-営業外費用)である。

(2) 『企業経営の分析』(三菱総合研究所)より作表。

また、日産自動車についても、昭和三六年から昭和四五年にかけては、営業外費用が営業外収益を上回り営業外損益はマイナスとなっている。ところが、その後の設備投資の拡大が相対的に低下したのに対応して、営業外収益が拡大し、営業外損益はプラスとなり、近年では経常利益に対する営業外損益の割合は、二〇パーセント以上にも上昇している。

トヨタ自工、日産自動車では、合理化投資の継続によって量産体制を確立し、その高率な稼働を維持することによって高収益を実現した。さらに、設備投資の低下するのにもない多額な投資利益を確保し、すでに指摘したような高率な資本利益率を実現してきた。以上のような自動車企業の高収益体制の実現には自動車部品企業が重要な役割をはたしている。この間の状況を分析しよう。

(2) 部品製造企業の実態

自動車企業の強蓄積にとつて、自動車部品製造企業の合理化と量産体制の確立が不可欠な内容であった。部品製造企業での部品価格のコスト・ダウンと品質向上が、わが国の自動車工業の発展を支えたことをみのがしてはならない。

わが国自動車工業での部品製造工業の確立は、政府の政策的な育成措置が重要な役割をはたした。なかでも、昭和三年に制定された機械工業振興臨時措置法（以下機振法とする）によって、その基盤が計画的に備えられた。機振法では、(イ)合理化計画による部品工業の設備投資に対する外資の割当、(ロ)特定企業に対する技術提携の許可、(ハ)専門企業の育成、(ニ)集中生産体制の確立、(ヘ)規格統一の推進などが効果的に運用され、自動車部品工業の基礎が確立され

第24表 機械工業振興臨時措置法の融資推移

	年度	推せん額(万円)	備 考
第1次	31年度	52,000	(開発銀行)
	32年度	50,000	(開発銀行)
	33年度	45,200	(開発銀行)
	34年度	34,700	(開発銀行)
	35年度	第2次延長立法措置のため中断	
第2次	36年度	141,600 20,800 151,508	(開発銀行) (中小公庫) (ワシントン輸出入銀行)
	37年度	150,400 26,900	(開発銀行) (中小公庫)
	38年度	219,300 82,200	(開発銀行) (中小公庫)
	39年度	344,500 68,700	(開発銀行) (中小公庫)
	40年度	294,500 34,400	(開発銀行) (中小公庫)
第3次	41年度	264,000 49,100	(開発銀行) (中小公庫)
	42年度	416,500 51,400	(開発銀行) (中小公庫)
	43年度	392,500 46,200	(開発銀行) (中小公庫)
	44年度	340,500 37,100	(開発銀行) (中小公庫)
	45年度	318,500 29,400	(開発銀行) (中小公庫)
	計	3,064,200 446,200 151,508	(開発銀行) (中小公庫) (ワシントン輸出入銀行)
合 計		3,661,908	

注 『転換期の自動車産業』(通産省) 91ページ。

たという⁽²⁹⁾。とくに当時の自動車部品工業にとっての最大の問題点であった品質向上、コスト・ダウン、量産化の推進に焦点があてられた。「このため、昭和三五年度末を目標とした第一次機振法、さらに引続く昭和四〇年度を目標とした第二次機振法のもとで、専門量産体制の確立、品質性能の向上およびコスト引下げを主目的とした生産体制の整備が促進された⁽³⁰⁾」。さらに昭和四一年から第三次機振法による育成政策が五カ年計画で進められ、部品企業相互間の

第25表 特定電子工業および特定機械工業振興
臨時措置法に伴う融資推移

年度	推せん額(百万円)	摘要
46	2,770 275	(日本開発銀行) (中小企業金融公庫)
47	2,265 74	(日本開発銀行) (中小企業金融公庫)
48	5,990 174	(日本開発銀行) (中小企業金融公庫)
49	3,400 90	(日本開発銀行) (中小企業金融公庫)
50	4,230 143	(日本開発銀行) (中小企業金融公庫)
51	3,550 143	(日本開発銀行) (中小企業金融公庫)
52	5,450 55	(日本開発銀行) (中小企業金融公庫)
合計	28,614	

注 『転換期の自動車産業』通産省、『日本の自動車
部品工業』より作表。

提携、合併のもとで生産体制は一段と強化された。

第24表によって機振法にもとづく部品企業への融資推せん実績の状況をみると、とくに第二次、第三次の時期を中心に多額な融資がなされたことがわかる。これらの融資においては、「貸出利率は時期的な変化はあるが、一般市場の利率相場に二〜三パーセント程度安い利率となっている⁽³¹⁾」。こうした融資が、とくに日本開発銀行によってなされ、大手部品企業を中心に、中堅の部品企業の合理化に大きな役割をはたした。さらに昭和四六年三月末に昭和五二

年度までの時限立法として特定電子工業および特定機械工業振興臨時措置法(機電法)が制定され、自動車部品工業の新製品の開発、生産技術の向上のため政策が開発された。第25表によると機振法に引き続いて、機電法のもとで、わが国自動車部品工業の合理化のために積極的な融資が開示されたことがわかる。さらに昭和五三年からは特定機械情報産業振興臨時措置法(機情法)に受継がれ、その合理化のための融資がなされている。

自動車工業の拡大は、国家資金を基礎として自動車企業と部品企業が一体となった合理化であった。こうした合理化の結果、自動車生産における生産性は急速に上昇した。この間の状況を第26表によってみよう。第26表は、わが国自動車企業の量産体制の中心となった小型乗用車

1台当たり直接所要労働時間

(単位：時間)

46	47	48	49	50	51	52	53	54	55
33.2	30.0	28.1	27.7	25.8	23.3	23.2	20.4	19.1	17.6
10.6	9.6	8.6	8.5	8.1	7.3	7.0	6.1	5.5	5.4
6.2	5.0	4.3	4.2	3.8	3.4	3.2	2.7	2.7	2.6
3.2	2.7	2.9	2.7	2.6	2.4	2.5	2.2	1.9	2.0
13.7	12.3	12.4	12.3	11.2	10.2	10.4	9.1	8.8	7.5

の生産工程別一台当りに要した直接労働時間の推移を示したものである。これによると、全体的に昭和三七年当時の水準に比べて、所要労働時間は昭和五五年には三分の一以下の水準に低下した。とくに、昭和四〇年の乗用車の自由化の前後には、きわめて急速に所要労働時間が短縮された状況が明らかになる。生産性の上昇は、昭和四〇年前後にはとくに組立工程において顕著であった。ところが、昭和四五年以降には、以上の組立工程での所要労働時間の短縮に加えて、材料加工での短縮が進んできている。

わが国自動車工業では、後に指摘するように、部品工業の占める役割が大きく、部品企業と一体となった生産工程の合理化が実施されてきた。すでに指摘したトヨタ自工、日産自動車の高収益体制の確立は、機械法を中心とする国家資金の集中的な投入による部品工業の合理化によって支えられたことを指摘しなければならない。

以上の部品工業の合理化は、自動車企業にとっては、多額な設備投資の負担をのがれることによって資本を節約するという意味をもつとともに、部品工業の低賃金の利用等による自動車部品の購入価額の買いたたきと安定確保を実現した。

ところで、わが国の自動車工業では、部品工業からの購入部品の占める割合

第26表 小型乗用車生産工程別

年 度 (昭和)	37	38	39	40	41	42	43	44	45
合 計	82.8	75.6	73.6	67.9	57.8	58.9	48.4	41.4	37.1
粗 型 材	—	—	15.3	14.4	13.7	15.5	17.7	14.1	12.3
機 械 加 工	—	—	15.0	12.3	11.7	16.6	9.8	7.7	6.5
組 立	—	—	8.3	7.7	5.7	4.7	3.9	3.3	3.2
総 組 立	38.6	35.0	34.9	33.5	26.5	28.0	16.9	16.2	14.9

注 『労働生産性統計調査報告』(労働大臣官房統計情報部)より作表。

がきわめて高い。例えば、トヨタ自工の昭和五六年六月決算の有価証券報告書は次のように指摘している。「自動車は大小数千点の部分品から組立てられ、その種類も用途により多種に及んでいる。これらの部分品のすべてを製造することは、膨大な設備と資本を必要とするので、当社においては主要部分品(例えば、シリンダーブロック、シリンダーヘッド、カムシャフト、各種ギヤー、トランスミッション、フロントアクスル、リヤアクスル、デファレンシャル、フレーム、乗用車のボデー等)を自家製造し、その他の部分品(例えば、電装品、スプリング、タイヤ、バッテリー、乗用車ボデー室内調度品、トラックのボデー等)を関連産業及び協力会社に外注して車両を組立てている。(中略)なお、外注依存度合は、製造原価の構成割合から見ると、乗用車一台当り約七〇パーセントである⁽³²⁾。すなわち、トヨタ自工では莫大な設備、資本の節約の見地から、きわめて大幅に下請系列企業からの部品購入に依存して生産を行っている。以上の情況は、日産自動車においても同様であって、やはり、「外注依存の度合を小型車一台当りの製造原価についてみると約七〇パーセントである⁽³³⁾」という。

自動車工業での外注依存度が高率であるということは、自動車工業での合理化が、自動車企業と部品企業が一体となって進行せざるをえないことを意味しており、すでに指摘した機械法、機電法にもとづく下請部品企業の合理化は、

第27表 部品価格の推移（35年度基準）

品 種 別	35年度末	36年度末	37年度末	38年度末	39年度末 (見込)
ピ ス ト ン	100	96.3	87.3	80.0	77.7
ピストンリング	100	92.0	82.5	74.5	73.5
吸 排 気 弁 子	100	94.8	87.6	83.3	81.0
燃 料 噴 射 装 置	100	95.0	90.0	86.0	81.0
水ポンプ, 油ポンプ	100	96.5	92.5	89.0	82.5
放 熱 器	100	95.7	89.2	82.5	78.4
軸 受 メ タ ル	100	94.0	86.0	77.0	68.0
電 装 品	100	92.5	87.8	80.5	75.5
点 火 プ ラ グ	100	90.0	83.0	75.0	70.0
油 止 め	100	87.0	81.0	75.0	71.0
窓 ふ き	100	89.0	83.5	77.5	70.5
警 音 器	100	89.5	84.0	73.0	66.5
ブ レ ー キ 表 張	100	90.0	86.5	83.0	78.5
シャシーばね	100	87.5	88.8	79.8	76.9
車 輪	100	92.0	88.5	84.0	81.7
ショックアブソーバー	100	91.5	84.1	75.0	68.5
窓 わ く	100	94.0	88.9	82.8	75.2

注 『日本の自動車工業'66年版』、『自動車部品工業の現状と問題点』（中小企業センタ
ー, 1968年）100ページ。

自動車企業の合理化に歩調を合せたものであった。すなわち、自動車工業は、ロット生産から流れ生産に生産体制を転換し、部品購買方式もスパーマーケット方式を採用した。「それは部品工業からみれば、自動車工業の流れ生産体制に組みこまれることを意味し、生産方式を大量生産方式に切り換えざるを得ない状態に追いこまれたことを示している⁽³⁴⁾」。

この場合、部品企業からの部品購入は、自動車企業からの購入価格の引下げにともなう自動車原価の引下げのため

に重要な役割をはたした。とくに、国内の自動車市場での競争激化さらに貿易、資本の自由化にそなえた原価引下げのために、部品購入価格の引下げが下請企業に強制された。第27表によって、主要部品の価格の推移をみると、三五年度末を一〇〇として三九年度末における部品単価低下率の大きいものから順に上げると、警音器六六・五、軸受メタル六八・〇、ショックアブソーバー六八・五、点火プラグ七〇・〇、窓ふき七〇・五等となっており、各部品とも大略二〇〜三〇パーセントの大幅な価格引き下げが果されている。⁽³⁵⁾

このような部品価格の値下げは、自動車企業である親会社からの圧力によって実現されたのであるが、とくに急速に合理化がおし進められた昭和三二年後半頃からは、「親会社の設定する材料価格、工数、アワーレートを基準としてコストが割り出されるコスト・テーブル方式に切り替えられ、部品メーカーへのコスト・ダウンの要求が一層科学的、合理的な計算にのって行なわれ、しかもコスト・ダウンの幅も大きくなった」というように「極めてその態度は厳しいものに変化してき⁽³⁶⁾」たという。たとえば「トヨタ自動車関係の部品メーカーをとれば、三一年から三三年にかけて平均二〇パーセントのコスト・ダウンが実施⁽³⁷⁾」された。

中小企業研究センターは自動車工業の部品工業に対する部品単価引下げの実態を調査して、当時の「単価引き下げの要請はかなり一方的・非合理的なものであった⁽³⁸⁾」ことを指摘している。さらにその後の「価格引き下げはQ・C・V・Aといった技術指導と一体となって、今後期待される量産化、合理化がもたらす効果に見合う低下幅を加味した、いわば先行された形で実施される傾向があり、部品工業にとっては極めて厳しいものとなっている⁽³⁹⁾」という。

こうした値下げの強要のもとで部品企業の経営状況が悪化したことはいうまでもない。第28表によって使用総資本規模別の自動車部品企業の経営状況についてみると、売上高利益はいずれも昭和三五年以降一貫して低下している。

経営状況

(単位：%)

1 ～ 5 億 円 未 満					5 ～ 10 億 円 未 満					
36	37	38	39	40	35	36	37	38	39	40
100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
80.7	80.5	81.7	83.2	83.3	80.7	80.4	80.2	81.5	83.3	77.4
11.1	12.6	11.8	10.9	11.1	8.7	9.1	9.5	9.2	10.4	17.0
1.3	1.4	1.9	1.9	2.0	2.4	2.4	2.9	2.7	2.3	2.2
6.9	5.5	4.6	3.9	3.6	8.2	8.1	6.4	6.6	4.0	3.6
20 ～ 40 億 円 未 満					40 億 円 以 上					
36	37	38	39	40	35	36	37	38	39	40
100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
79.2	78.9	78.7	83.6	82.9	78.0	77.4	78.9	79.0	79.0	81.8
9.4	10.2	11.1	8.6	9.0	11.3	11.6	12.0	11.4	10.6	9.7
3.9	3.7	3.4	3.3	3.4	2.6	2.7	3.4	3.6	2.7	2.3
7.5	7.2	6.8	5.1	5.2	8.1	8.3	6.7	6.0	7.6	6.1

立教経済学研究三七卷二号(一九八三年)

ター, 1968) 97ページ。

とくに二〇億円未満の規模では二分の一あまりの水準にまで低下している。この時期はすでに指摘した第21表によってみるとトヨタ自工では売上高利益率は一〇パーセント以上となっており上昇傾向にあったし、日産自動車についても一三パーセント前後の高水準を維持していた。また、日銀の『主要企業経営分析』での主要一四社の自動車企業についても、この時期の売上高利益は上昇傾向にあり一〇パーセント前後の値を実現していた。自動車企業が高収益を実現していた時期に、部品企業は傾向的に収益性が低下していた。このことは下請部品企業の部品価格の値下げが強く要されていたことによる。

部品企業の犠牲のもとでの部品価格の引下げは、自動車企業にとっては自動車原価の引下げのための主要な要因になった。この間の状況を富山和夫教授は、大手自動車企業の特定期柄の乗用車製造コストを分析され、購入品価格の低下と企業の加工費の低下について次のように指摘されている。特定「銘柄の製造コストを一九五九年にまでさかの

第28表 自動車部品工業の

使用総資本規模		1 億 円 未 満						
年 度 (昭和)		35	36	37	38	39	40	35
総 売 上 高	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
売 上 原 価	71.2	71.8	71.7	72.3	78.1	79.7	81.7	
一 般 管 理 費	20.6	18.8	20.4	20.5	12.3	14.0	11.0	
営 業 外 差 損 益	3.1	2.8	2.3	2.2	2.3	1.7	1.0	
利 益	5.1	6.6	5.6	5.0	7.4	4.6	6.3	
使用総資本規模		10 ~ 20 億 円 未 満						
年 度 (昭和)		35	36	37	38	39	40	35
総 売 上 高	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
売 上 原 価	82.5	82.7	82.7	83.0	83.6	84.3	79.7	
一 般 管 理 費	7.0	7.2	7.9	7.6	8.1	8.4	9.2	
営 業 外 差 損 益	3.0	2.2	2.9	3.1	2.7	2.4	4.0	
利 益	7.5	7.9	6.5	6.3	5.5	4.8	7.1	

注 『日本の自動車工業』(部品工業会), 『自動車部品工業の現状と問題点』(中小企業セン

ぼって検討してみると、時期をさかのぼるにしたがって、製造コストの低下にとって購入品費と加工費という二つの要因が大きいウエイトを占めていることがわかる。とくに購入品費の傾向的な低下が目される。つまり、一九五九年ごろから一九六五年ごろまでの期間についてみると、モデル変更にとまなう立上り時期から生産が軌道に乗るまでの時期へかけての加工費の低下という現在でも見受けられる要因とならんで、購入品費の低下という要因がはっきりと認められる。しかも、低下傾向はきわめて着実である。(改行)これは、メーカーが購入部品の単価を切り下げていったことを物語っている。なぜなら、同一銘柄の同一モデルに部品を供給しつづけたにもかかわらず、購入品費が低下した(中略)からである。⁽⁴⁰⁾」

すでに指摘した国家資金にもとづく部品企業の合理化によるコスト・ダウン、さらに部品企業の収益性を犠牲にした部品価格の引下げによって、自動車企業は、着実に部品単価の切り下げを実現してきた。自動車企業の高収益体制

の実現は、自動車企業の合理化と同時に進行した部品企業の合理化と部品企業を犠牲にした部品価格の引下げによって実現されたことをみのがしてはならない。

すでに指摘してきた自動車企業の短期、加速度償却による強蓄積は以上の産業構造のなかで展開されてきた。

- (29) 『転換期の自動車産業』（通産省）九〇ページ。
- (30) 前掲書、九一ページ。
- (31) 下川浩一「日本における自動車メーカー・部品メーカー関係とその分業構造の歴史的発展と現代的意義」『経営志林』第一九卷二号、三七ページ。
- (32) 『有価証券報告書』トヨタ自工、昭和五六年六月決算。
- (33) 『有価証券報告書』日産自動車、昭和五七年三月決算。
- (34) 『自動車部品工業の現状と問題点』中小企業センター、一九六八年、九五ページ。
- (35) 中小企業センター、前掲書、一〇〇ページ。
- (36) 『長銀調査月報』No.76、中小企業センター、前掲書、一〇〇—一〇一ページ。
- (37) 『長銀調査月報』No.79、中小企業センター、前掲書、一〇二ページ。
- (38) 中小企業センター、前掲書、一〇二ページ。
- (39) 中小企業センター、前掲書、一〇四、一〇七ページ。
- (40) 富山和夫『日本の自動車産業』一二六—一二七ページ。

むすびにかえて

減価償却は、基本的には投下資本を回収するために、固定資産の減価を費用として認識することに基礎をおく。しかしながら、トヨタ自工、日産自動車の戦前、戦後の減価償却の分析で明らかのように、独占的な大企業での減価償

却は、固定資産の實質的な減価にもとづく会計学上の減価償却計算とはほどとおいものになっている。

戦前のトヨタ自工、チーゼル自工では「資本の充実」という視点から、配当政策等とのかかわりできわめて政策的に実施された。また、戦後の高度経済成長期には、税法の耐用年数の短縮、租税特別措置法の特別償却さらに税法限度外の特別減価償却の計上によって短期、加速度償却が実施された。以上の短期、加速度償却は、とくに急速な設備資産の拡大のもとでは、会計理論にもとづく實質的な減価償却計算にともなう資金の創出の枠を超えて、企業の諸活動を通して実現した利潤を費用化する。そのことは、利潤を企業内に留保すること、換言すれば、租税、配当などの制約をうけずに投資可能な「資金」として確保することにほかならない。このようにして、トヨタ自工、日産自動車では急速な設備資産の拡大、その設備資産の短期、加速度償却、さらに償却資金の即時的な設備資産への投下による設備資産のより一層の拡大が高度経済成長期に実現された。

短期、加速度償却による資金の創出は、費用の過大計上による利潤の留保を意味しており、このためには独占的な高利潤の獲得が前提となる。トヨタ自工、日産自動車では、貿易の自由化を直接的な契機にして、国家と企業が一体となって量産体制が確立された。この内容はすでに指摘したように自動化、集中管理をともなう専用工場の建設であつて、こうした合理化投資によって高収益体制を確立した。さらに、自動車企業の高収益実現のためには、製造原価のなかで大きな割合を占める購入部品価格の引下げのために、部品製造業の合理化が国家資金の導入によって推進された。自動車企業は、部品企業の合理化による部品原価の引下げと、その購入価格の買いたたきによって、乗用車の製造原価を引き下げた。自動車企業は、企業内の合理化と同時に部品企業を合理化することによって高収益体制を確立し、独占的な高利潤を獲得して、これを基礎に短期、加速度償却を実施した。高度経済成長期には自動車需要の拡

大に対応して、継続的に合理化投資が実施され、設備資産の拡大にともなう減価償却資金の拡大が実現され、これによって一層の合理化投資が実施された。

以上の高度経済成長期の減価償却資金による設備資産の拡大は、経済成長率の低下にともなう破綻することになる。すなわち、設備投資の水準が低下することによって、減価償却資金の創出は縮小する。しかしながら、その後も、海外への輸出を中心に生産量を拡大することによって高収益を実現し、これを引当金、別途積立金等によって留保することによって資金を確保した。これらの資金は、関連子会社等への投資、融資に投下され、莫大な投資利益を実現するに至った。また、増資にともなう株式プレミアムを取得することによって強蓄積を進めている。短期、加速度償却による強蓄積の構造は、独占的な高利潤が前提となることはもちろんのこと、設備投資の水準が低下することによって限界につきあたり、それを補完するために引当金等の会計的な操作が利用される。

減価償却による独占的高利潤の留保は、引当金等による利益留保さらに国家および銀行からの借入金、株式発行と株式プレミアム取得による資金の調達と一体となって、より一層の合理化による独占高利潤の実現をめざした設備投資、関連子会社などへの投資のための資金源泉として機能する。以上のように分析してみると、今日の独占的な大企業の実施する減価償却の分析は、わが国の経済成長についての政策、産業政策のもとで展開される過大償却による蓄積の計画、具体的には設備投資と資金の確保の計画との関連で進められなければならないことが明らかになる。

（完）