

(i) 「運賃率、商業マーヂン率表」の品目別運賃率は、0.8～1.2%の間にあるが、この運賃率 $\left(\frac{\text{運賃額}}{\text{機械価格}}\right)$ は、30年表と同じものが多いと思われる。いま30年から35年にいたる運賃(保管料を除く)の上昇率を調べてみると、トラックが10%上昇、国鉄および地方鉄道が16%上昇、通運料金は変わらず、内水面輸送が5～15%下っている。また輸送対象である機械の卸売価格指数は、この間10%上昇しており(30年97、35年107)両者を総合すると、運賃率は30年と35年ほとんど変わらないとみてよいだろう。

(ii) 「商品別運賃収入算出資料」による機械類の総運賃額と機械類の総販売額(総生産額に輸入を加えたもの)から逆算した運賃率は輸送機械0.9%、その他の機械1.4%になっている。輸送機械は別として、その他の機械の運賃率はさきの品目別運賃率と較べて若干大きい。しかしながら品目別運賃率をかりに0.2～0.4%程度ひきあげてと付加される運賃額はそれほど大きなものではない。(注)一般機械の設備投資関連品目の総生産額は、1兆7,600億であるから運賃率を0.4%ひきあげることにより、最高70億円の運賃増になるが、このうち設備投資に含まれるべき運賃額は約 $\frac{1}{2}$ 程度と考えられる。

以上のことから、運賃率は「運賃率、商業マーヂン率表」の品目別運賃率をそのまま使用することとした。

なお、機械類の運賃総額の中に占める保管料の割合は、「

商品別運賃収入算出資料」によれば、わずか5%であるからここでは検討しなかった。

(問題点)

品目別運賃率は明確な算出根拠があつて推計されたものではないので、個々の品目毎の運賃率については問題が多い。元来運賃および保管料の算定基準は、対象貨物の重量か容積のいずれか大きい方又はそのいずれかを加味したものであることになっているから、機械類の品目別の出荷重量(後に輸出入運賃率の項で述べるように容積を加味することが出来れば尚結構である。)が判れば、機械類の運賃総額を出荷重量で按分することにより品目別の運賃額を計算し、これをそれぞれの品目の出荷金額で割ることにより品目別運賃率が計算出来る。しかし国内貨物の出荷重量が、現在の資料では判らないのでこのような計算を行なうことは不可能である。

(6) 輸出入運賃率

輸出入機械類にかかる運賃については、輸出の場合の製造工場から港まで、輸入の場合の港から設備工場または設備地域迄の内陸輸送運賃と輸出入諸掛りの二つに分けて考える。

(i) 内陸輸送運賃率

輸出入機械類は、国内機械類のように生産から最終需要者にわたる迄に何回も輸送されることはほとんどない。運輸省調査資料「物質の地域別需給、流通と貨物輸送」によれば、機械類の出荷額と輸送量(いずれも重量)の比は1:4.9、全貨物のそれは1:2.1になっている。機械

類のうち部品とか小型機械は何回か輸送されるとして、大型機械類は1度しか輸送されないと思われるので、機械類の平均輸送回数4.9では大きすぎる。

そこで全貨物の2回をとって機械類の平均輸送回数と考えると、輸出入機械類の内陸輸送回数は当然1回と考えられるので、運賃率も国内運賃率の $\frac{1}{2}$ でよいことになる。

ただし注文生産の大型機械類で、製産業者と設備しようとする業者の間で直接取引の行なわれる品目(④方式による)については、輸送回数は国内取引の場合でも、輸出入の場合でも一回限りと考えられるので、運賃率は同じとした。

#### (ii) 輸出入諸掛り

さきの「商品別運賃収入算出資料」によると、機械類は、はしけ回漕がまったく行なわれないことになっているが実際には90%程度がはしけ回漕を行なっていること、この資料の輸出入諸掛りは、通常必要と考えられる輸出入諸掛りよりも少ないと思われることなどにより、輸出入諸掛りは別途計算することとした。

輸出の場合は、倉庫保管料、沿岸荷役料およびはしけ回漕料を、輸入の場合ははしけ回漕料、沿岸荷役料、倉入料および保管料をそれぞれ計算し合計したものを輸出入諸掛りとした。

#### 算式

$$\begin{array}{l} \text{倉庫保管料、荷役量} \\ \text{およびはしけ回漕量} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{トン当り} \\ \text{標準料金} \end{array} = \text{金額}$$

この荷役量、回漕量、および保管量は、すでに(α)の同種点で述べたように、貨物重量ここでは通関重量そのものではなくて、通関重量をもとに容積をも加味(荷扱いの難易、輸送手段のスペースをくう串等による割増料金)したいわゆる延トンになっている。例えば、付表クにみられるように、原動機ボイラーでは通関重量の3~4倍が、航空機では10倍の重量が料金算定の基準重量になっている。トン当り標準料金は運輸省の「運賃率表」いわゆるタリフによった。

輸出入諸掛りの具体的計算例は付表8のとおりであるが、この輸出入諸掛り総額を、各品目の延トンで按分したものが、品目別輸出入諸掛りである。

#### (c) その他

すでに在庫調整の項で述べたように、注文生産品であつて生産者と設備をしようとする業者の間で直接取引の行なわれるものは、在庫変動がないと考えているので、保管料についても考える必要がない。また輸入機械類の場合は、通関手続上通常2期(1ヶ月)程度は保税倉庫または保税上屋に保管されることになり保管料が支払われているが、これは輸入諸掛りに含めるのが普通であり、通関後は早急に設備をしようとする業者に引取られると考えられるので、納税後の営業倉庫在庫期間はないものと考え図式ではこの2つのグループつまり④および⑤の方式により計算する品目については、引取賃金は支払うが、保管料(国内)

は支払われないものとした。しかし実際にはすでに述べたように、運賃および保管料の合計額の中に占める保管料の割合はわずか5%であり、かつ運賃率(保管料を含む)自体が、せいぜい1%であるから保管料を除いても除かなくても運賃率には殆んど影響がないと考えられるので保管料を含む運賃率をそのまま使用した。

#### (ク) 卸売マーテン

卸売マーテンについては、次の3つのものが考えられる。そのホノは国内流通貨物にかかるもので、推計図式の卸売マーテンと記載されているものがこれである。ホニは輸出貨物にかかるものでいわゆる商社マーテンがこれである。輸出の場合、貨物が製造工場から卸売業者にいったん販売されたのち、貿易商社の手を通じて輸出される例は極めて少ないと思われるので、国内の一般卸売業者のマーテンはかからないと考えてよいだろう。ホニは輸入貨物にかかるマーテンである。このうち例えば重務機械等のように商社から国内の卸売業者に販売されたのちに設備投資になると考えられるものについては、推計図式①～③の方式により、商社マーテンのほか国内の卸売業者のマーテンを加算する必要がある。しかし同じ輸入機械類でも、大型のもので商社が本船々上で設備業者に受渡すするもの、つまり推計図式④に属する機械については、商社マーテンだけを加算し、国内卸売業者のマーテンを加算する必要はないと考えられる。

#### (カ) 国内卸売業者マーテン

国内卸売業者のマーテンは、卸売業者販売原価にマーテン率を乗じて計算する。このマーテン率は、さきに運賃および保管料の項で述べた「運賃率、商業マーテン率表」(別表3)をもとに、昭和35年産業連関表作成作業に関連して、通産省統計調査部商業統計課が作成した「商業部門ホノ次中間報告書」(別表々)、同じく統計解析課調査による「商業部門投入調査表」および有価証券報告書(商社編)を参考に決めることとした。

したがって「運賃率、商業マーテン率」の品目別マーテン率とちがうものがあつたり、あらたにマーテン対象品目として追加したものもある。

(i) 別表々の「商業部門、ホノ次中間報告書」のマーテン額は、法人企業統計、個人企業経済調査、中小企業基本調査、スーパーマーケット調査等にもとずき商業統計課が推定したものであるが、マーテン総額としては、もつとも実際に近い金額であると思われるので、この表の機械取扱業のマーテン額(3.054億円)を一応マーテン総額のみやすと考える。

(ii) 機械類の品目別生産額に、上述の「運賃率、商業マーテン率表」をもとに推定した品目別卸売マーテン率(販売額マーテン率であるから仕入額マーテン率に修正した)を乗じて、品目別卸売マーテン額を計算し、これを合計した計算マーテン額と(i)のマーテン総額とを比較してみると、付表9のようにおおむね一致した。従つて、こ

の表の品目別マーチン率は30年の産業連関表ベースのものであるが、35年に適用することも出来るので、品目別のマーチン率はこれによることとした。

ただし、運費率と同様、昭和35年産業連関表のマーチン・マトリックスが完成すれば検討のうえこれにかえることを考えている。

(iii) 次に商品の回転度とマーチン率の関係についてみると、推計図式では例えば③方式についてみると製造業者→卸売業者→設備業者の一回転しか図示されていないが、実際の流通過程では、卸→卸、卸→小売→卸のように、何度も同一商品が回転し、マーチンは最初の卸売業者の仕入価格に対して、一回転のものの何倍かに達していると考えられる。

従って、(ii)のマーチン率は、当然この何回転かのすべてのマーチン額を含むものになっている筈である。

いま機械類の取引形態を付表ノ「商業部門投入調査表」によってみると、生産者→④→製造業者の一段階および生産者→⑤→卸→製造業又は小売業者の二段階取引が圧倒的に多く、そのマーチン率(○印のついている卸売業者の)も前者が3.8%、後者が5.5%になっていること、また次に述べる商社の機械類の輸入はそのほとんどが一段階取引であり、かつマーチン率も5%であることなどから、(ii)の品目別マーチン率(8~13%の間)は、各段階のマーチンを充分カバーしてい

るものといえるし、またそれぞれのマーチン率の関係から、商品の回転数はおおむね二回と考えることが出来る。

(iv) 卸売業者仕入額マーチン率を、コモ法方式に適用する場合には、次の注意が必要である。すなわち卸売業者仕入額は、一般的には

製造業者出荷額+卸売業者引取運費

になっていると思われる。コモ法による推計方式では、製造業者出荷額そのものにマーチン率をかけることになるので、厳みつには出荷額にかけるマーチン率は(対仕入額マーチン率+運費率)に近いものになるはずである。具体的な取扱いとしては、別表3の品目別マーチン率の端数を切り上げて前述の(i)および(ii)の検討を行なった結果、両者がおおむね一致したので、出荷額にそのまゝマーチン率をかける方法によった。

(問題点)

マーチン額、マーチン率は、これを品目別に細分化すればするほど、不正確になる。例えば一般機械取扱業者は、取扱う機械類にかかるマーチン総額は計算出来ても、品目毎には計算が困難であり実際上も区別してはいない、従って統計上も一般機械器具、電気機械器具といった大きな分類にならざるを得ない。この点を考慮して、ここでは信頼度に問題がある品目別マーチン率により計算したマーチン総額と、かなり信頼度の高いマーチン総額をテストしてみ

たが、総額としておおむね一致しても、品目別には問題が多く、また修正することも現在不可能である。

(b) 輸出機械類にかかる商社マーゲン

輸出入機械類にかかるマーゲンは、取扱商社が国内の一般卸売業者よりも規模が大きく、かつ流通経路も短いので、国内機械類にかかるものよりかなり低いことが予想される。これらの点を考慮して輸出入マーゲンを国内流通マーゲンと区別することにした。

輸出マーゲンの算出資料は、主として有価証券報告書により、前述の国内マーゲンを参考として決めた。有価証券報告書(商社編)の機械部門の仕入高利益率を調べてみると、付表ノノにみられるように2.5%である。また「商業部門投入調査表」(付表ノノ参照)によると、生産者→卸→輸出の場合のマーゲンは11.6%になっているが、これは過大であると思われる。すなわち次の輸入マーゲン率が5%であり一般に輸出マーゲンは輸入マーゲン率より低いこと、および国内の卸マーゲン率(10%程度)より輸出マーゲン率が高いとは考えられないこと等により、輸出マーゲンは輸出価格の2.5%と考えた。

この輸出マーゲン率により計算した商社マーゲンは、前の修正運賃(5)の(6)の(i)とともに、輸出FOB価格から差し引くべきものである。

(c) 輸入機械類にかかるマーゲン

輸入機械類にかかるマーゲン率は、輸出の場合と同じく主

として有価証券報告書による。付表ノノによると商社の輸入マーゲン率は輸入価格の5%であるが、「商業部門投入調査表」(付表ノノ参照)によると輸入→ $\textcircled{\text{卸}}$ →卸の卸マーゲン率(○印の卸)は2.8%、輸入→ $\textcircled{\text{卸}}$ →メーカーの卸マーゲン率は16.5%になっている。輸出と同様国内マーゲン率との関係を考慮して、ここでは輸入の商社マーゲン率を5%と考えた。(同じ調査の生産者→卸→卸のマーゲン率は5.5%、生産者→卸→メーカーの卸マーゲン率は3.8%になっているが、この程度のマーゲン率が一段階取引のマーゲン率としては適当と思われる。)

このマーゲン率により計算した輸入マーゲンは、次の輸入の項で、輸入諸掛りとともに輸入CIF価格に加算されて、卸売業者購入額または設備業者購入額になる。

さて輸入機械類のうち、大型機械については、上に述べたようにCIF価格に商社マーゲンおよび輸入諸掛りを加算するだけでよいが、事務機械等の小型の機械で商社から国内の卸売業者に販売されると考えられるものには、さらに卸売業者の国内流通マーゲンを加算しなければならない。しかし、輸入機械類を、国内の卸売業者が商社から購入した場合、さらに他の卸売業者に売るようなことは少なく、ほとんどのものが直接設備をしようとする業者に販売する(一段階取引)と考えられるので、(7)の(a)の(iii)から国内流通マーゲンの $\frac{1}{2}$ を加算することとした。

(問題点)

輸出および輸入マーチン率は、どの品目についても輸入の場合5%、輸出の場合2.5%とした。しかし実際には品目によりマーチン率は大きく違っていると考えられるが、資料が得られないのでそのままとした。

#### (7)-2 小売マーチン率

小売マーチンは、①方式に属する機械類つまり耐久消費財にかかるものであるが、設備投資に向けられる割合も小さいので、卸売マーチンのように特別検討を加えず、別表3「運賃率商業マーチン率表」の小売マーチン率をそのまま使用することとした。

#### (8) 輸入調整

輸入機械類については、通関統計の一般輸入から再輸出を除いたものについて、国内機械類とは別個に推計を行なう。国内貨物の製造業者出荷額に相当するものは、通関価額でありCIF価格で評価されている。

注 35年度の輸入貨物の受渡し条件を為替取引の面からみると、FOB 39%、C&F 30%、C&I 3%、CIF 28%になっているが、通関に際しすべてCIF価格に換算されている。

- 従って、本船々上で受渡し完了すれば、その後の本船荷役料(定期船で輸送する場合は、船内荷役料は運賃の中つまりCIF価格に含まれている。機械類は定期船で輸入されることが多いので、ここでは、輸入についての船内荷役料を計算していない。)はしけ回着料、沿岸荷役料、上屋または保税

倉庫保管料などのいわゆる輸入諸掛りを商社マーチンとともに輸入原価である通関価格に加算しなければならない。この輸入諸掛りは、国内貨物の運賃および保管料とまったく異なるので、すでに述べたように運輸省の「商岳別運賃収入算出表」の「外洋輸送より得た生産額」を参考に別途計算したものによる。また商社マーチンも、すでに述べたとおり国内卸マーチンとはちがうものを採用することになる。

これらの合計額に関税を加えたものが輸入商社販売額であり、同時に国内卸売業者仕入額または設備業者購入額でもある。すなわちこれらの輸入機械類は、2つの流通経路をとって設備投資になるものとする。一つは自動車、民生用機器などのように、商社からさらに国内の卸売業者の手を通じて消費または設備投資に何かうものであり(⑤-a方式)、他は大型機械類のように、商社から直接設備をしようとする業者に販売され設備投資となるもの(⑤-b方式)である。

#### (a) ⑤-a方式

このグループに属する品目は、商社販売額に修正運賃(6)の(6)の(i)参照)と修正マーチンを加算(7)の(c)参照)したのち、推計図式の①~③方式の該当する品目の卸売業者販売額に加算すればよい。以上の計算は国内機械類とまったく同じである。

#### (b) ⑤-b方式

このグループに属する品目は、商社の販売額即設備業者等の購入額になるので、商社販売額を推計図式の④方式の、

該当する品目の設備業者等購入額に加算すればよい。以後の計算は国内機械類とまったく同じである。(引取運賃については(6)の(a)の(i)を参照)

#### (9) 需要者別配分比率

自動車、民生用電気機器などのように、卸売業者または小売業者を通じて消費または設備投資に向ういわゆる耐久消費財とか、モーター類のように卸売業者を通じて販売されるが、他の機械類の部品にもなり、同時にそのまま設備投資となるもの(一部は建物構築物の材料として建設を迂回して設備投資となるものもある。)については、それぞれ需要先別に配分しなければならぬ。別表1の品目分類表の設備投資対象品目の中で内生部門(他の機械類の材料となるもの)および外生部門(最終需要)の消費・建設迂回の欄に○印のついている品目がこの対象になる。

そこでまずホノ段階として、内生および外生の各部門別の配分比率を決定し、次に耐久消費財(図式の⑦方式に属するもの)については、設備投資向比率のうちどれだけが小売業を至由するか、つまり卸小売別比率を決めることとする。

#### (a) 内生および外生の各部門別配分比率の決定とその問題点

全品目について販売先別統計が得られないので、はじめに機械統計年報、業界資料などで配分比率の判るものはそれにより、判らないものは通産省統計調査部機械統計課の産業連関表担当官と協議して一応の比率を決め、次に産業連関表作成作業の進行にともなって、各品目の生産額を内生および外

生の各部門に前記比率によって配分した結果、不都合が生じた品目については修正して最終の比率を決定した。この比率は別表12のとおりである。

この配分比率を決定するにあたっては、例えば自動車、自転車、自動二輪車のように業界資料が完備していて、かなり正確に配分比率を判断することが出来たもの、電動機のように標準電動機は殆んど内生(部品)向けであるが、特殊電動機は内生には向けられないと考えて配分比率を決めたもの、冷蔵庫・テレビのように或程度以上の規格のものは消費には向かないから設備投資であると判断したもの(電器工業会調査資料を参考にする)などを除けば、殆んどどの品目の配分比率は、上記資料によって決めることが出来ない。そこで上述のように一応の比率を定めておいて、産業連関表の投入側(材料としての購入側)と産出側(製品としての販売側)の相互チェックにより配分比率を決めざるを得なかった。

さて、生産された機械類は、部品として他の機械類の材料になるか、輸出されるか、消費されるか、設備になるか(建設を迂回するものを含む)または売れ残って在庫になるかの如いであるが、なお残る部分は産業連関表上産出側の分類不明として残っているので、この分類不明の大きい品目の配分比率はかなり不正確なものといえるだろう。産業連関表でもこの配分比率がもっとも弱いというであり、その年表の作成の際には、特別調査をやる必要があるとの意見もある。しかし現在得られるかぎりの資料では、内生および外生

のどの部門が過小であり、どの部門を修正してよいかを判断することは困難である。さきのマーチン率とともに、最終設備投資額に大きく影響を与える項目の一つである。

(6) 耐久消費財の需要先別配分比率の決定

(a)により需要先別の配分比率を決定し、各品目に適用する場合、②～④方式に属する品目は、卸売業者を通じて設備投資となるか、または卸売業者を通じないで設備投資になるので、配分比率をそのまま直用することが出来るが、耐久消費財(②方式に属する品目)の場合はそのまま適用出来ない。すなわち同じ設備投資になるものでも、卸売業者だけの手を通じるものと、さらに小売業者の手を通じるものがあるからである。

そこで商業統計表により卸売業者の販売先を調べてみると、付表13のように卸売業、小売業、工場官公庁および直接消費者の4つになっている。卸売業の売却先は、最終的には後の3者であると考えて調整した販売先別比率と(a)の各需要部門の配分比率を比較検討して付表14のように卸、小売別設備投資向配分比率を決定した。なお各部門別配分比率の決定にあたっては(a)を基準とした。例へば電気炊たく機についてみると、(a)の配分比率は家計消費80%、資本形成20%になっている。一方(b)の配分比率は、電気機器取扱業として小売業向51%、工場官公庁向け7%、直接消費者向け2%になっている。そこで資本形成20%および直接消費者向け2%は卸売業者だけの手を通じて設備投資および

消費になり、残り78%は小売業者の手を通じて全部消費になると考えた。

(問題点) 商業統計表による販売先別調査は、例へば電気機器取扱業となっていて、品目別の調査になっていない。そこで電気機器の小売向比率はすべて同じとしたのであるが、この取扱業と取扱業に含まれる品目との介在の問題はマーチン、在庫変動とまったく同様のものである。

(7) 据付費等

(1)～(4)迄の手続きを全て推計した機械装置のうち、耐久消費財、輸送用機器、農業機械等を除くものについては、据付および組立工等が行なわれたのち、最終設備投資となる。この据付、組立工事費は付表15のように、建設工事施行統計および法人企業投資実績調査にもとずき推計したものであるが、資料が薄いため問題がないわけではない。しかしこの据付、組立工事費は、建物・構築物等のいわゆる建設投資の中の「その他建設」の「その他」から、機械装置の付帯工事として機械装置に移しかえたにすぎないので、総固定資本形成としては増減がない。従って問題がないようではあるが、金額が大きいため機械装置あるいは建物・構築物の推計値体に大きく影響を与えることになる。そこで機械装置と建物・構築物の構成比あるいは機械装置に対する据付、組立費比率等を検討し、要すれば修正することも必要とならう。

なお推計図式中、③～④方式では据付費等を加算し最終設備投資額を推計することになっている。35年の産業連



関係との調整作業において、組立費については若干問題が残っていたので、35年のエモ法による設備投資推計作業では、据付費だけについて付表ノ6のように品目別の据付費比率を計算して品目別の設備業者等購入額に加算し、最終設備投資額を推計した。

しかし表草形式上機械類は、一般機械装置、輸送用装置および器具備品の3つに分ければよいことになっていること、又据付費等は機械装置に付帯する工率費であるので、しいて品目別に計算する必要はなく、後で一括して一般機械装置に加算してもよい。

#### (1) 修繕費

設備投資となる大改造、大修理については次のように考えた。

##### (a) 船舶および航空機

船舶については、すでに出荷額の項で述べたように、改造、修理の一定額を設備投資となる大改造、大修理と考えて出荷額の中に含めているので、ここでは考える必要がない。航空機については、生産額(出荷額)の殆んどが軍用機であって設備投資となる民間航空機の出荷額が極めて少ないので、特別に修理費を出荷額に加算しなかった。

##### (b) その他の機械類

他の機械類については、各品目とも修理補修が行なわれ、その一部は設備投資になると思われる。しかし乍ら産業連関表の調整作業では、部品の単価も高く設備投資となる割合が比較的多いと思われるような機械類の部分品・取付具はすべ

て設備投資となり、逆の場合はすべて設備投資にならないものとして取扱った。品目分類表で資本形成の欄に○印のついている部分品取付具が、この設備投資になると考えられるのであり、すでに設備業者購入額までの計算は終わっている。

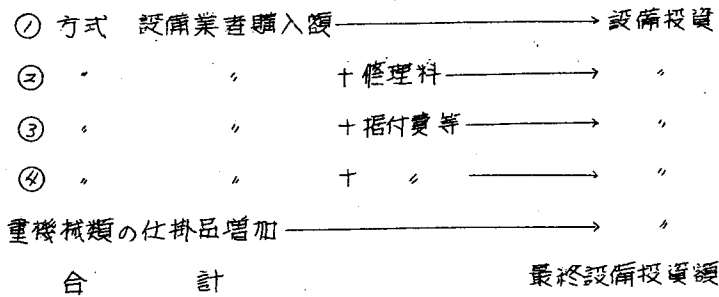
しかしこれでは資材費だけが設備投資になることになるので、さらに人的至費である修理料(労賃、利潤等)を加算しなければならない。この修理料は、工業統計表産業編の修理料収入によることとした。(付表ノ7参照)

#### (2) 重機械類の仕掛品増加

発電機、船舶等注文生産の大型機械類の仕掛工率の増分については、投資部会の結論にもとづき、設備投資として別途加算しなければならない。(産業連関表ではSNA方式にもとづき在庫投資と考えている。)工業統計表の産業編から発電機、電子応用装置、鉄道車両、船舶、航空機製造業の仕掛品増加額を求め、このうちの国内業者発注分を設備投資として計上することとした。外国業者の発注分は、あきらかに在庫と考えられるので除くこととするが、ここでは船舶についてのみ35年の出荷額と輸出額の比率50%を適用し、調整を行なった。なお船舶、鉄道車両の出荷額は、運輸省の資料によったが、仕掛品については運輸省に資料がないので、工業統計表によることとした。(付表ノ8参照)

#### ※ 集計

以上の計算手続きを終ったものを合計すれば、機械装置、器具備品の最終設備投資額となる。図示すれば



になるが、修理料および据付費等は品目別に加算せず、仕掛品増加のようにとり出して一括加算する方が計算は容易である。

#### 5 資本財種類別の表章について

推計が終ると、投資動定の表章形式に従って一般機械装置、輸送用機器および器具備品、の3つに分類する必要がある。この分類は、国富調査の分類にもとうき次のように考えた。

##### (a) 機械装置

原動機ボイラー、工作機械、金属加工機械、鉱山土木建設機械、化学機械、せんい機械、(その他の編組機械を除く)、特殊産業機械、一般産業機械(娯楽機等を除く)、発電機、送配電機器、電動機、その他の産業用重電、電子管応用装置(ブラウン管、送信管、X線管を除く)電気通信機器(電話機を除く)、電気計測器、医療機械、建設用金属製品のうち鋼梁、その他の光学機器のうち映画用機器およびその他の金属製品のうち化学タンク・醸造タンクとする。

##### (b) 車両運搬具

自動車、自動二輪車、三輪車、自転車リマカー、鋼船、木船、鉄道車両、産業車両、航空機およびトラクターとする。

##### (c) 器具備品

(a)および(b)以外の機械、家具、金属製品、じゅうたん、だんつう、楽器とする。

##### (d) 重機械類の仕掛品増加

前述の重機械の仕掛品増加額がこれに相当するが当然これは機械装置に含めることになる。

なお、据付費等を一括加算する方式をとる場合、設置工事はすべて機械装置に限られるので(a)の機械装置に別途加算すればよい。