

經濟論叢

第154卷 第6号
中村哲教授記念號

献 辞	浅 沼 萬 里	
戦時期の職員層分析	長 島	修 1
植民地期京城府の都市構造	堀	和 生 24
トヨタ・システム形成過程の諸特質	塩 地	洋 49
マルクスの人間社会理論・序論	榎 本	里 司 62
日本自動車部品工業の階層化と技術革新	山 崎	修 嗣 83
日本の海運・造船業と油送船市場	麻 生	潤 109
アジアにおける在来産業の現代的展開	黄	完 晟 129

中村 哲 教授 略歴・著作目録

平成6年12月

京 都 大 学 經 濟 學 會

日本自動車部品工業の階層化と技術革新

—1960年代における部品工業育成政策の展開—

山 崎 修 嗣

I はじめに

戦後日本の自動車工業は、朝鮮戦争を契機として、トラック部門を中心としながら生産を軌道にのせる。この時期には乗用車生産についても技術導入と一次部品メーカーの育成がなされた¹⁾。

自動車分野における資本・貿易の自由化が問題となる中で、組立メーカーは1960年代に乗用車の量産体制をつくりあげる。乗用車の量産のためには部品の量産体制や技術革新の進展が必要であるが、完成車メーカーと通産省は、大手部品メーカーの選択的育成や一次部品メーカーの二次部品メーカーへの転化を含む部品工業の階層化をすすめる中で、部品工業の量産体制や技術革新を達成した。この時期における部品工業の階層化こそが、日本の自動車工業における部品メーカーの系列的階層構造をつくり出したといえる。

そこで本稿では1960年代における自動車部品工業の再編成過程を分析してみようと思う。60年代の自動車部品工業をめぐっては、完成車メーカーによる部品系列関係の強化をめざす動きと、通産省などによる系列関係をこえた部品工業の再編成をめざす動きとが存在していた。しかし従来の研究では、自動車部品工業と政府の政策展開との関係は明確にされていないので、本稿では部品工

1) この点については、次の拙稿を参照されたい。「日本の自動車部品工業育成策——1950年代の一次部品メーカー育成政策——」京都大学経済学会『経済論叢』, 第144巻3・4号, 1989年, 「日本の乗用車工業育成策——外車組立による技術導入, 国民車構想の展開過程——」京都大学経済学会『経済論叢』, 第144巻5・6号, 1989年。

業の再編成を組立メーカーと政府（通産省）の政策との関係のなかで検討することにする。

II 機械工業振興臨時措置法と自動車部品工業

(1) 貿易・資本の自由化と機振法による部品工業育成政策

1960年代における通産省の自動車工業・部品工業にたいする政策は、貿易と資本の自由化²⁾と、それに対応するための機械工業振興臨時措置法（以下「機振法」と略記する）とに規定されて展開した。そこでまず、機振法とそこでの自動車部品工業の位置づけを明らかにしておこう。

機械工業振興臨時措置法は当初1956年に成立したが、61年と66年にそれぞれ改正、延長され70年まで継続された。そこで機振法は、56年以降を第一次機振法、61年からは第二次機振法、66年以降を第三次機振法と区別される。60年代の自動車部品工業とかわるは第二次および第三次機振法である。第二次機振法の改正（61年3月）は、貿易自由化に対応した機械工業の国際競争力を強化することを目的としたものである。指定業種に共通機械や完成機械など21業種が追加された。自動車工業にたいする政策目標としては完成車メーカーの国際競争力強化、とくにその価格競争力を強めることがかけられ、そのために部品工業の量産体制確立とコストダウンが必要であるとされた。

第三次機振法の改正（66年6月）は、機械製品のいっそうの輸出振興を図るとともに、資本自由化に対処するための体制整備に目標がおかれた。体制整備とは具体的には、各業種別に、合理化カルテルの改正強化または新設、グループ化による生産品種の調整を行うとともに、共同事業を実施する等の構造改善手段をとることや、目標年度の適正生産規模を具体的に策定することなどが決められた³⁾。

2) 自動車関係の貿易自由化は、61年にトラック・バスおよびエンジン部品以外の自動車部品が、そして65年に乗用車輸入が自由化された。自動車部品工業の資本自由化は、1969年3月の第2次自由化時には、タイヤチューブ、バッテリー、バネ、ガラスの4業種が50%対等合弁業種とされた。また当時、完成車にかんする資本自由化は71年10月に予定されていた。

(2) 第二次機振法と自動車部品工業の技術革新

第二次機振法のもとでは(1961年～65年)、自動車部品工業における量産体制の促進と、それによるコストダウンを目標にした援助がおこなわれた。また、育成方法としては50年代から引き続き、有力な一次部品メーカーを選択的に対象とするやり方がとられた。

自動車部品工業では、1950年代の後半以降、ロット生産方式から流れ作業方式への転換が進んだ。60年代に入ると汎用機の半自動化から中心工程における専用機の導入、全面的な専用機化、トランスファーマシンなど連続完全自動化がすすめられ、とくに一部の大手部品メーカーは、大型専用機を相次いで導入していた。

具体的にみておこう。鑄造ではシェルモード鑄造法、モールドマスター機を使用しての薄肉鑄造とアルミガイカストなどに代表されるガイカスト技術(金型を用いての非鉄金属の鑄造法)の開発・改良、熱処理技術では、全工程を連続的に行う連続ガス浸炭法による精度および生産の向上、機械研削部門でも、普通旋盤から多軸自動旋盤への変化をはじめミーリング・トランスファーマシンなどの高性能機械の導入が行われた。プレス部門では、プランキングラインの確立により材料歩留りと労働生産性が向上した。組立部門ではマルチスポット溶接による自動化が行われはじめた。また鍛造では、冷間鍛造法によって、常温のまま、高圧で瞬時に加工することが可能となり、それまでの熱間鍛造後にフライス加工ないしは歯切り加工という熟練を要する工程を省略できるようになった。

個別企業では、津田鉄工所、東海理化電機、日本特殊陶業、日本電装などが冷間鍛造機を1962年に導入している。津田鉄工所の事例では、1955年のはじめ

3) 67年6月の村内直接投資等の自由化についての閣議決定を直接の契機として基本計画の見直しが行われた。その基本計画改定要領は「海外の巨大企業の進出が予想される今日、一企業の枠内でこれらの合理化を促進することは多分に限界があると思われる。このため、機械工業においては、自主的かつ計画的に体制整備の推進を図ることが緊要である。従って、今回の計画の見直しにあたっては、この点に最大の重点をおくものとする」としている。

頃に汎用機を半自動化し、さらに60～61年に自社考案の専用機を導入したが、これらの製造法は棒鋼からネジを削り出す方法であり、生産性は上昇したものの生産額の増加と従業員数は比例的に増加している。ところが冷間鍛造機の導入によって切削加工の所要時間を半分(300秒→170秒)にすることが可能となった⁴⁾。

また60年代には国際的に自動車部品では、軽合金や合成樹脂などの軽量素材を使用していたが、国産部品はようやく鋳鉄製品から軽合金に変わりつつある段階で、小型軽量化の進展が必要であった。通産省は資金などの側面からこれらの技術革新を支えた。

III 第三次機振法と部品工業の再編成方針

(1) 通産省における部品工業の再編方針

第三次機振法(66年以降)の中心的政策目標は、貿易・資本の自由化への対策として、業界集約をふくむ各産業部門の体制整備をすすめるというものであったが、通産省は自動車部品工業についても業界集約をふくむ体制整備が必要だと判断していた。第三次機振法当時の通産省の自動車部品工業にたいする認識は次のようなものであった。

日本の部品工業は徐々に量産体制を築きつつあり、生産技術も国際的レベルに近づいているが、部品工業には完成車メーカーによる強固な系列関係が存在している。そのため、一部の有力な部品企業もふくめて数品種以下の専門部品の生産に専念するいわゆる単品的商品の専門生産の形態にとどまっている。単品的生産形態ではたとえ市場占拠率がかなり高い場合であっても、1企業当たりの生産額は大きくなり、十分な企業体力を確保することは困難である。技術的には単品ごとの品質・性能がかなり向上しても自動車部品の性能は同一系統の数種の部品ユニットが有機的に結合してはじめて一つの機能を発揮するが

4) 清响一郎・大森弘喜・中島晴彦「自動車部品工業における生産構造の研究(上)」機械振興協会経済研究所「機械経済研究」No. 8, 1975年参照。

ユニット化も遅れている。今後の貿易・資本の自由化のもとで、こうした状態を改善しなければ自動車工業の国際競争力は維持できない、というものであった。

このような認識のもとで通産省は第三次機振法による自動車部品工業育成策の基本を業界の体制整備においた。その内容は次の三点であった。

- ①責任生産体制：完成車メーカー依存型の経営形態から脱却し、経営の自主性を高めるとともに、生産偏重の奇形な体質を、研究開発、設計、生産、販売、アフターサービス等の各部門がバランスのとれた健全な経営形態に改善する。
- ②水平分業体制：ピラミッド形の垂直的な分業関係から、完成車メーカーと部品メーカー（およびグループ）との水平的分業体制を確立する。その中で両者が自己の責任分野を確立し、対等の関係において技術的、価格的に競争し協力する。
- ③単品生産的な専門メーカーから、ユニット化をふくむ総合部品メーカーにする。これにより、技術開発力を備えるとともに、強力な販売組織とアフターサービス体制の整備による品質保証体制の充実を図る。

以上をすすめる上で、ユニット化による生産の総合化ないし、技術開発力の強化のための合併・提携が必要であるとしている。これは、完成車メーカーとも対等に競争し交渉できる自立的な部品メーカーを、旧来の系列の枠をこえた合併や提携で作りだそうというものであり、このような政策が実施されれば、1950年代以来形成されてきたトヨタ・日産をはじめとする完成車メーカーによる部品系列を解体することにつながるものであった。

(2) 系列をこえた部品メーカーの協同行動

通産省が、部品工業の再編成を進めようとした背景には、完成車メーカー毎の系列関係のもとで、それまでのコストダウンのやり方が限界に直面していたという事情があった。それを象徴的に示すのは、1964年に部品メーカーが系列

をこえて統一した要望書を自動車工業会に提出するという事例である⁵⁾。自動車部品工業会は自動車工業会および通産当局との事前協議のうえ1964年11月25日、次の要望書を自動車工業会に手渡した。

自動車部品業界より自動車メーカーへの要望事項 (全文)⁶⁾

1. 価 格

- (1) 部品の価格引下げについては今後も鋭意努力しますが、一面部品企業基盤強化の見地より、その納入価格については合理的、あるいは技術的根拠の上にならば、相互間で十分協議のうえ、決定するものとされたい。
- (2) 発注数量が合理的な生産単位に達せざるものについては原価が割高になるので、価格差を認められたい。
- (3) 自動車の輸出増進のため輸出車用部品の納入価格については特に考慮するが、採算上特に不利におちいる場合においてはお互いに十分協議するものとされたい。
- (4) 主要原材料が高騰した場合には部品価格の改定を認められたい。
- (5) 補修部品の価格は組付部品との関連において合理的な格差を認められたい。

2. 発 注

部品の発注は計画的な長期契約にされたい。なお、発注数量が当初の予定数量よりはなほなだしく減少した場合は価格改定を認められたい。

3. 支 払

部品代金の支払は毎月の納入金額の金額を対象とし、手形決裁の場合はその期間は原則として三ヶ月とし、特に長期のものについての金利は発注者側で負担されたい。

4. 補助部品の販売

保有台数の増加に伴い漸次純正ブランドと部品メーカーブランド (自動

5) これは日本の自動車工業・部品工業の関係では前例のない事態である。

6) 「自動車年鑑」, 昭和四十年版, P 157~158

車メーカーの設計仕様により製造されているものは除く)による二つの流通機構のもとに補修部品の販売を認められたい。

5. 標準仕様

部品のコスト低減をはかるため、でき得るかぎり発注部品メーカーの標準仕様規格を尊重して単位生産量が増大するよう考慮されたい。

6. その他

- (1)部品規格その他共通の問題については部品ごとの部会において、今後検討し提案したいと考えるのでご協力願いたい。
- (2)国産車優先使用普及運動の一環として、自動車メーカーは自社製以外の自動車の使用について差別待遇をつけないでいただきたい。
- (3)自動車メーカーの夏季休暇期間をなるべく集中するよう考慮していただきたい。

1960年代前半までにすすめられた自動車部品工業の育成政策は、一次部品メーカーの量産体制と生産品目の集中をすすめたが、その利益は自動車メーカーの部品単価値下げ計画に組み入れられた。合理化されたコスト分は人件費、材料費の上昇などで吸収されてしまったうえ、自動車メーカーにコスト計算からは管理費が除かれていた。そのため生産額の増大にもかかわらず大半の部品メーカーが赤字を計上していた。この部品工業会の要望書は、組立メーカーの値下げ要求がそのまま系列部品メーカーへの値下げ要求になるという系列関係に修正をくわえ、部品業界と自動車工業会との間で統一した生産、販売関係にかんする「基本的なあり方」を確立しようとしたものであった。こうした動向が通産省が自動車部品工業の再編成という方針をうちだす背景にあったのである。

それでは、実際の自動車部品工業の再編成がどのように進展したのか、また通産省の政策はどのような役割をはたしたのかを次に検討しよう。

IV 部品工業の再編成と機振法による育成政策の展開

(1) 部品工業の系列体制の再編成

1960年代後半に入ると、完成車メーカーの再編成に対応して、部品業界でも再編成が進んだ。60年代から70年代初頭にかけて自動車部品工業の合併・提携が多数おこなわれたのであるが、これを第三次機振法のかかげた業界体制の整備という点からみると次のような特徴を指摘できる。まず、合併・提携は一次部品メーカーと二次、三次下請部品メーカーとの間での合併・提携が多いことである。そして、一次部品メーカー間で合併・提携がおこなわれた場合でも、その大半は大手部品メーカーと中小部品メーカーの間でのものであり、結果として業界シェアに大きな変動を与えていないことである。

つぎに合併・提携の「核」となったのはどのような企業であったかをみるために第1表「自動車部品工業のグループ化の状況」、第2表「自動車部品の主要合併提携にみるパターン」をみてみよう。これによると主要な再編成は、①トヨタ・日産系列部品メーカー内部またはこれを中核とする再編成、②大手独立部品（専業、兼業）メーカーを中核とする再編成であって、第三次機振法が構想した系列をこえた提携・合併による部品業界再編成はほとんど見られないことがわかる⁷⁾。つまり、部品工業の再編成はトヨタ・日産系列部品メーカーまたは大手独立部品メーカー優位のもとに展開したのである。

このような結果になったのは、それぞれの品目の生産において一次部品メーカーとそれ以外との企業間格差が大きかったため、業界再編成がすでに優位にあった部品メーカーによる二次・三次下請けメーカーの系列化を促進したからである。部品上位3社のシェアは1963年上期で43品目の単純平均で89%ときわめて高く、68年上期においても87%とほぼ同水準で推移している。さらにこの上位3社のほとんどはトヨタ・日産の各系列部品メーカーと大手独立系部品

7) 第三次機振法が構想した再編成に該当する事例としては、市川製作所と白光舎の合併による市光工業の設立がある程度である。

第1表 自動車部品工業のグループの状況

グループ名	構 成 員	資本金 (百万円)	生産高 (百万円)	グループにおける 事業の内容
電装グループ	日 本 電 装(株)	5,000	45,111	電装品, 放熱器, 計器類, 燃料ポンプ, ヒーター, クーラー, 点火プラグ
	三共ラジエーター(株)	100	1,140	放熱器, カーヒーター, オ イルクーラー
	京 三 電 機(株)	60	947	燃料ポンプ, ガソリンスト レーナー, バキュームアン ドバンサー
	(株)東海理化電機製作所 (有)東京濾過工業所	400 (200) 千円	4,696 66	各種スイッチ, ロック他 空気清浄器, 油清浄器, 燃 料濾過器
	計 5 社		51,960	
日立グループ	(株)日 立 製 作 所	78,976	13,834	電装品, 点火コイル, 点火プ ラグ, 気化器, カーヒーター, カークーラー, カーラジオ
	国 産 電 機(株)	463	1,266	電装品, 小型モーター
	(株)阪神変圧器製作所	32	627	点火コイル
	自動車電機工業(株)	125	2,431	モーターワイパー, スイッ チ, カークーラーモーター
	ト キ コ(株)	1,800	5,462	ショックアブソーバー, プ レーキシリンダー, プレー キアッシー
	日本ブレーキ ランニング(株)	50	580	ブレーキランニング, ク ラッチフェーシング, プ レーキシューアッシー
計 6 社		24,200		
三菱グループ	三 菱 電 機(株)	43,200	10,404	電装品, マグネット, カー ヒーター, ラジオ, 燃料ポ ンプ
	ダイヤモンド電機(株)	3	495	点火コイル
	(株)三ツ葉電機製作所	130	2,634	蓄音機, ワイパー, スター ター他
	計 3 社		13,533	

小糸グループ	(株)小糸製作所	2,980	10,654	照明器, エアークリーナー, ホイルカバー
	(株)今仙電機製作所	100	3,279	警音器, 照明灯器, スイッチ, 密昇降器
	スタンレー電気(株)	1,001	6,718	シールドビーム, 電球, 電 装品
	東海電装(株) 計 4 社	1	704	方向指示器, 電灯, 停止灯
			21,355	
市光グループ	市光工業(株)	1,400	12,177	各種灯器, ワイパーレート, バックミラー
	(株)大嶋電機製作所	20	459	尾灯, 灯器, スイッチロッ ク, 方向指示器, 反射器, ヘルメット
	東京芝浦電気(株)	71,966	5,055	シールドビーム, 電球, カークーラー
	計 3 社		17,691	

(注) 生産高は、自動車部品工業会調べによる1967年の実績数値である。

(出所) 通産省重工業局資料より

メーカーとから構成されている。部品メーカーをトヨタ系列、日産系列、大手独立専業、大手独立兼業、その他の5つの形態に分類して、63年上期と68年上期との生産シェア推移をみると、トヨタ・日産系列と大手独立（専業、兼業）メーカーは約8割のシェアを有し、しかもそのシェアは63年上期75%から、68年上期78%へと3%増加している。つぎに、トヨタ・日産系列部品メーカーは約4割のシェアを有し、これもそのシェアを63年上期トヨタ系列21%+日産系列18%=39%から68年上期トヨタ系列25%+日産系列18%=43%と4%増加している⁸⁾。

このようにトヨタ系列、日産系列、一部の独立系部品メーカーの三者が部品業界において優位な地位を占めていて、再編成はそれぞれを核として行われたのである。

8) シェアの推移は、日本開発銀行『自動車工業資料集』1965年6月より集計した。

第2表 自動車部品の主要合併提携によるパターン

合 併				
パターン	時期	参加会社名 (中核会社)	参加会社名	新会社名
トヨタ系列内部の再編成	65年8月	愛知工業	新川工業	アイシン精機
日産系列内部の再編成	65年5月	東洋プラススク リュウ	三上鋳螺	東洋プラスス クリュー
	66年11月	大井製作所	梶山金属	大井製作所
	66年12月	鬼怒川ゴム	名取ゴム	鬼怒川ゴム
	68年1月	日本ダストキーパー	浅井製作所	キーパー
大手独立部品メーカー を中核とする再編成	68年10月	市川製作所	白光舎工業	市光工業
中小独立部品メーカー を中核とする再編成	69年4月	神戸電機	日本蓄電池	新神戸電機
提 携				
パターン	時期	参加会社名 (中核会社)	参加会社名	
トヨタ系列内部の再編成	69年7月	三 五	横須賀工業	
日産系列内部の再編成	63年5月	大井製作所	城南製作所	
	63年6月	大和工業, 万自動車工 業	三池工業 (窓口会社サンワ工業 の設立)	
	66年9月	山 川 工 業	永田工業 (窓口会社山 永工業の設立)	
トヨタ系列部品メーカー を中核とする再編成	67年4月 67年12月 68年2月 68年11月	日 本 電 装 三 五 堀 江 金 属 日 本 電 装	山共ラジエーター 興立産業 興立産業 京三電機	
大手独立部品メーカーを 中核とする再編成	65年9月 66年3月 67年1月 67年11月 68年6月	大 同 メ タ ル 日本エアブレーキ 大 同 メ タ ル 萱 場 工 業 小 糸 製 作 所	ナガトメタル 埼玉機器 日本メタル 日発精器 今仙電機	

	69年2月	小糸製作所	スタンレー電機
	69年3月	スタンレー電機	東海電装
	69年3月	市光工業	大嶋電機
	69年7月	トビー工業	プレス工業
大手兼業部品メーカーを 中核とする再編成	68年3月	日立製作所	阪神変圧器
	68年5月	日立製作所	国産電機
	69年3月	日立製作所	日本気化器

(出所) 【日本経済新聞】【自動車新聞】より

(2) 完成車メーカーによる部品系列の再編成

つぎに三者間の再編成、すなわちトヨタ・日産系列の枠を脱皮した実質的な再編成が1件も行われなかったのはなぜだろうか。それはトヨタ・日産がこの時期にそれぞれ部品工業にたいする系列化をむしろ強め、既存の系列関係を維持しながらその系列内部の再編成をすすめたからである。

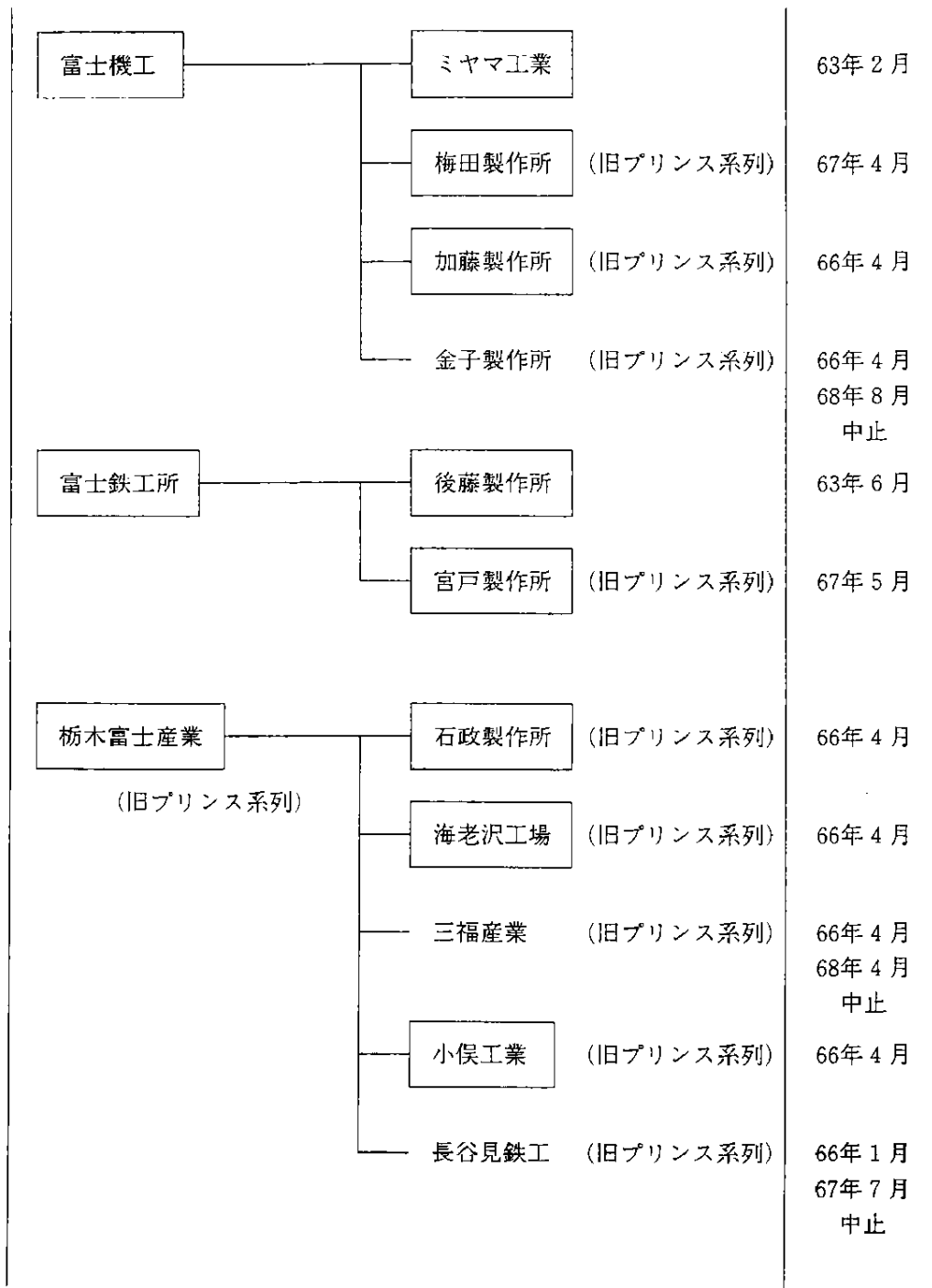
1960年代はトヨタ・日産をはじめとする完成車メーカーが、量産体制を確立していった時期であるが、量産化の進展とともに部品の購買活動や系列関係の整理がもとめられるようになっていた。この動きはとくに日産自動車に顕著であったので、同社の事例で具体的にみておこう。

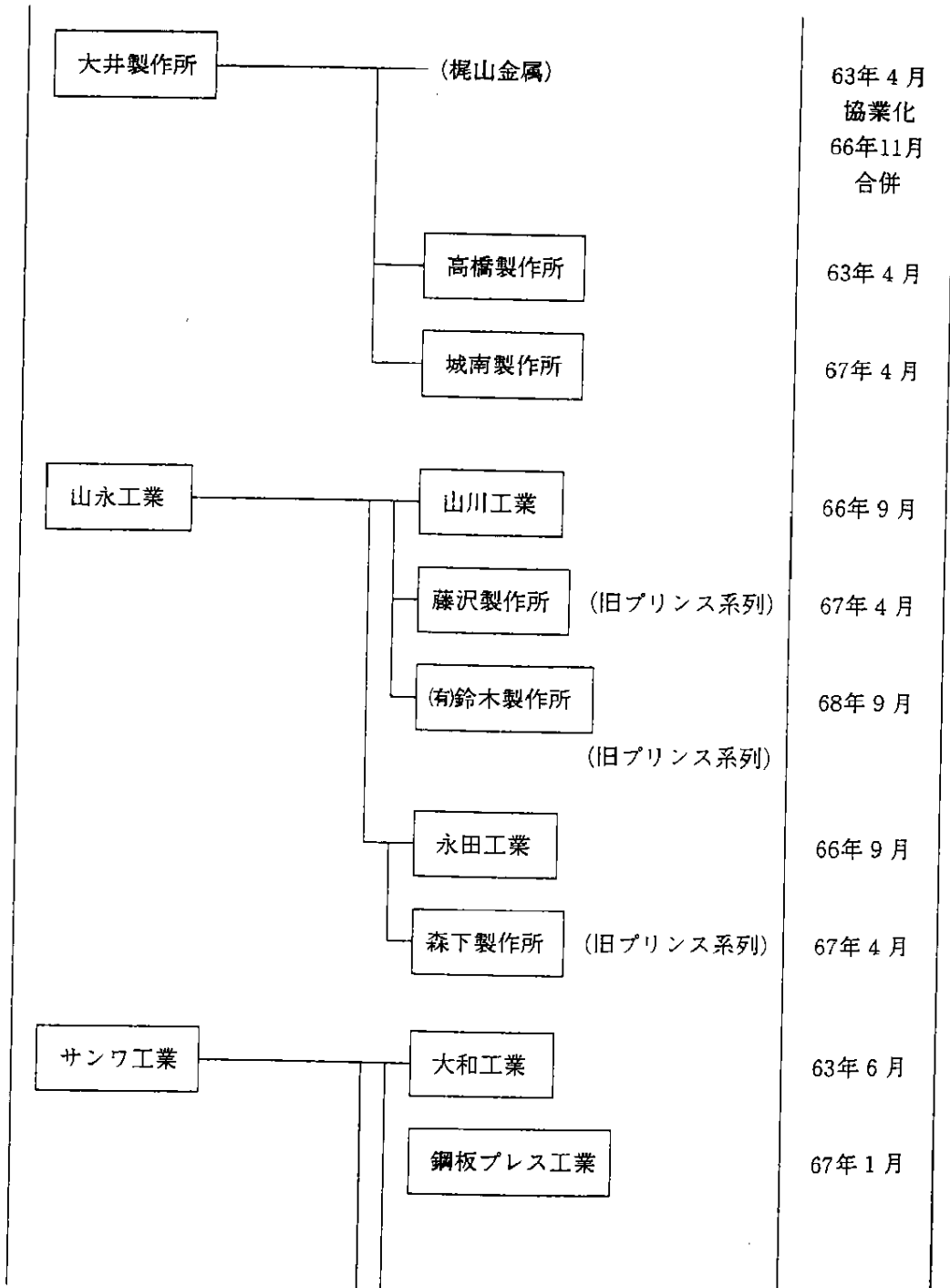
第1図は「日産自動車関係自動車部品合併・提携状況」であるが、同社はプリンスとの合併を前後して、系列下請メーカー（プレス機械加工部門）の統合や、一次下請け会社の整理をすすめ、本社の購買活動を再編していく。また65年には旧プリンス系列の部品メーカーを自社の系列部品メーカーと提携・合併させて二次下請化した。

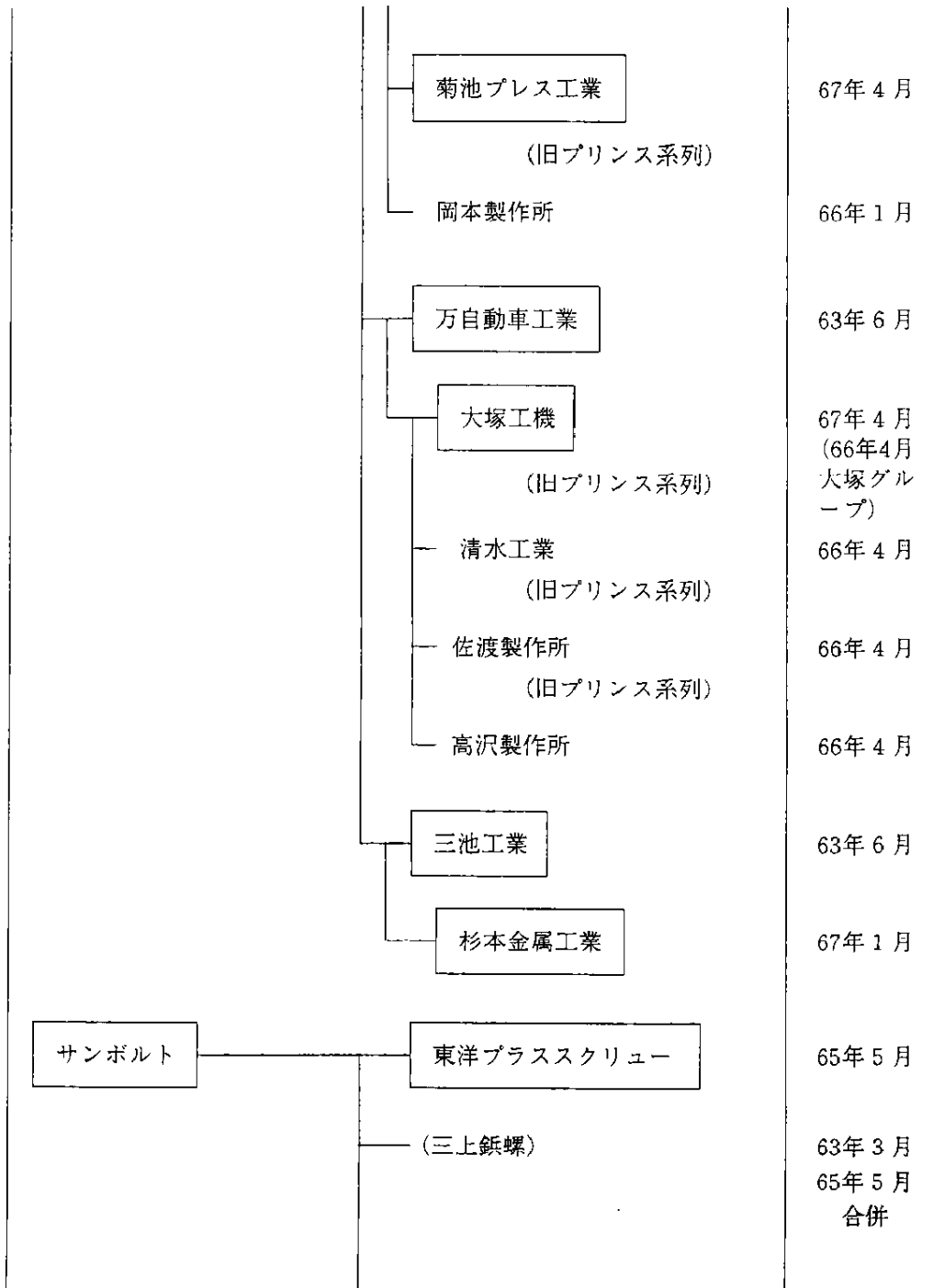
同社の系列部品メーカーの組織である宝会も組織改変された。宝会はそれまで4部会編成であったが、従来の宝会会員118社をグループ委員44社に絞り、体制整備を前提とした業種別企業グループ制を敷いた（第3表参照）。これらのうち、中核メーカーには資本参加や役員派遣をすすめるなどして、支配を強めた。資本参加を具体的にみると、富士鉄工（出資比率25%）、富士機工（同25%）、山川工業（同25%）、池田物産（同25%）、日本プラスト（同25%）、市

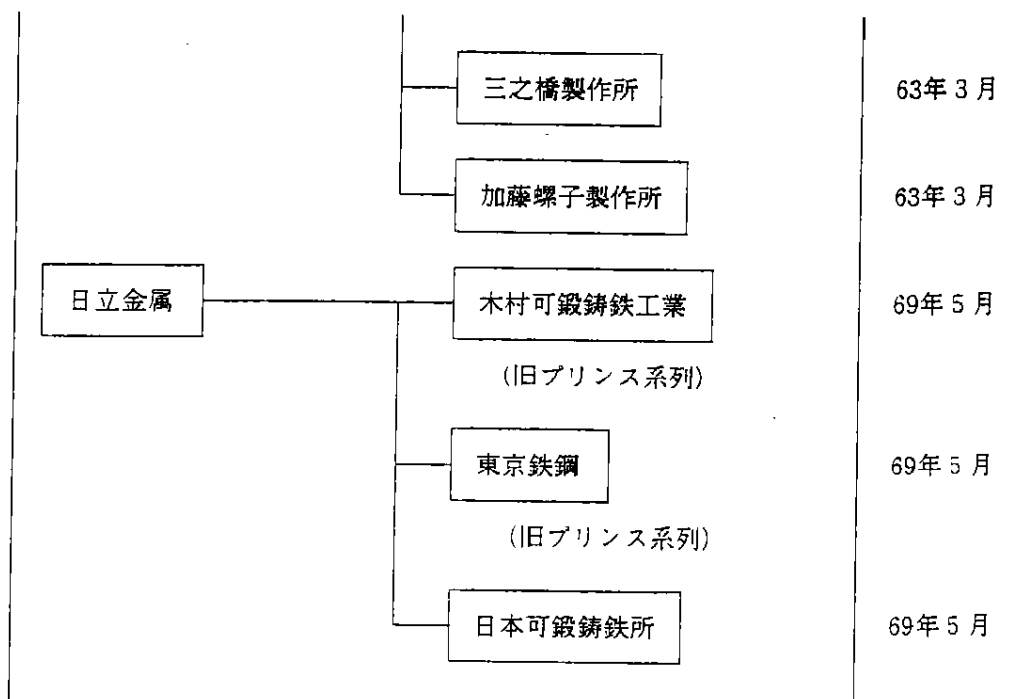
第1図 日産自動車関係自動車部品合併・提携状況

窓口メーカー	構成・従属メーカー	時期
市光工業	(市川製作所)	68年10月 合併
	(白光舎工業)	
	ライフ電球	68年7月
	大和産業	68年7月
	花井電機 (旧プリンス系列)	66年7月
土屋製作所	上野工業	63年1月
橋本フォーミング工業	大田製作所	69年3月
鬼怒川ゴム工業	(名取ゴム工業)	66年12月 合併
	嶋田チャンネル製作所	
キーパー	(浅井製作所)	67年4月 協業 69年1月 合併









- (注) 1. は1970年時点で取引している提携メーカー
 2. () は合併した(された)メーカー
 3. 無枠は提携後取引中止、または二次下請となったメーカー
 (出所) 日産自動車資料より

光工業 (同11.9%), 鬼怒川ゴム (同12%), 万自動車 (同25%), 大和工業 (同25%), 橋本フォーミング (同25%), 大井製作所 (同25%) となっている⁹⁾。

日産は、大手独立メーカーを中心に組織されている晶宝会にたいしては、外資部品メーカーとの提携ないしは合併会社設立に慎重な態度をとるよう要望し、提携相手として宝会メーカーないしは日産と近い日立の系列部品メーカーを選択するよう要求している。

日産系列部品メーカー内の再編成において部品のユニット化はあまりすすん

9) この時期の日産自動車の部品メーカー対策全般については、日産自動車社編『日産自動車社史』P57~70, 1975年を参照されたい。

第3表 日産自動車系列内生産体制状況

第1グループ (電装品, 補機7社) ◎日本ラジエーター ○関東精機 土屋製作所 自動車電機工業 ナイルス部品 国産金属工業 帝国電波	第4グループ (内装10社) ◎市光工業 ○池田物産 ○鬼怒川ゴム工業 日本プラスト 橋本フォーミング工業 マルイ工業 キーパー 寿屋フロント 立川スプリング 河西工業
第2グループ (ユニット加工, 切削9社) ◎厚木自動車部品 ○富士機工 富士鉄工所 リズム自動車部品製造 大金製作所 東京測範 富士バルブ 日本ダイアクレバイト 栃木富士産業	第5グループ (鋳鍛造4社) ◎東京精鍛工所 ○桐生機械 新日本鍛工 第一鍛造
第3グループ (外装, プレス7社) ◎山川工業 ○大井製作所 万自動車工業 三池工業 大和工業 東京プレス工業 高田工業	第6グループ (ボルト, ナット, ネジ, スプリング6社) ◎加藤発条 ○サンボルト 布施螺子工業 大川精螺工業 佐賀鉄工所 東京螺子製作所
	第7グループ (車体2社) ◎高田工業 殿内製作所

(注) ◎は委員長会社, ○は福委員長
 (出所) 日産自動車資料より

でならず, 富士機工グループにおいてステアリングアッセンブリーにユニット化がみられる程度である。ユニット化のための再編成が進展しなかったのは, ①完成車メーカーが従来社内でアッセンブリーしていたものを, コスト品質管理面等から部品メーカーにユニット化して納入させるに適したものが比較的少

ないこと、②再編成が、購買活動の効率化をはかるための窓口の集約化を意図して行われていること、③ユニット化を行った部品があってもそれが部品メーカーの再編成にまで進展していないこと、などによるものであろう。

以上のように日産自動車は全体として部品会社との系列関係を強化しているのであって、それは直接取引する系列会社を絞りながら、二次・三次下請け会社をそれら中核部品会社との系列関係におくという形ですすめられたのである。これにたいしてトヨタ自工の場合には、限られた地域内で部品企業を育成してきたので、一次部品メーカーの整理をふくむ系列内生産体制の整備は、日産にたいして先行していた。このため、系列内再編成は65年の愛知工業と新川工業の合併によるアイシン精機設立がある程度で、むしろトヨタ系列部品メーカーの優位のもとに、他の中小部品メーカーを系列化するという方向で系列化が強められていったのである。

(3) 通産省の妥協とトヨタ・日産・独立系部品メーカーに対する選択的育成

通産省が第三次機振法で構想した自動車部品工業の再編成方針は、このようなトヨタ・日産の動きと対立するものであり、結果として通産省は構想の大幅な妥協と修正をせまられた。通産省による援助は、大手部品メーカー、特にトヨタ・日産系列の部品メーカーと独立系部品メーカーに選択的に行うというものとなった。それを資金援助の面から確かめるために、第4表で開銀融資の動向をみてみよう。ここにみられるようにトヨタ系列部品メーカー13社、日産系列部品メーカー10社、独立系部品メーカー18社には年次を重複して融資がなされていることがわかる。例えば日産系列の厚木自動車部品株式会社は、62年度を除き、61年度から70年度まで対象工程の追加が認められて融資を受けている。それに対していすゞ系列部品メーカー4社、日野自動車系列メーカー2社などトヨタ・日産以外の系列部品メーカーは50年代と比較しても援助を受けていない。

中小企業金融公庫による援助（融資）は、2次部品メーカーに対して行われたことが従来からも指摘されてきた。それは事実であるが、その内容を第5表

第4表 機振法融資会社一覧表 (日本開発銀行融資分)

	会 社 名	対 象 工 程	融 資 年 度
□	曙ブレーキ工業株式会社	ブレーキ装置	61・62・63・64・65・
		クラッチ表張	66・67・68・69・70
◎	日本ラジエーター株式会社	放 熱 器	61・62・63・64・66・
		消 音 器	67・68・69・70
□	日本発条株式会社	シャシーばね	61・62・63・64・65・
		シート用ばね, 線ばね	66・67・68・69・70
◎	富士バルブ株式会社	吸気および排気弁子	61・64
○	愛三工業株式会社	気 化 器	61・62・63・64・65・
		吸 排 気 弁 子	66・67・68・69・70
□	車輪工業株式会社	車 輪	61・62・63
○	名古屋ゴム株式会社	かじ取りハンドル	61・62・63・64
		防振および緩衝ゴム	
◎	立川スプリング株式会社	自動車用シートばね	61・62・63・64・65・
			66・67
□	日本オイルシール工業株式会 社	油 止 め	61・62・63・64・65・
			66・67・68・69
◎	関東精器株式会社	計 器	61・62・63・64・65・
		ケーブルケーシング	66・67・68・70
	小糸電機株式会社	シールドビーム	61
□	日本ピストリング株式会社	ピストリング	61
	日鍛バルブ株式会社	吸気および排気弁子	61・64・65・66・67・
			70
	日本エヤーブレーキ株式会社	ブレーキシリンダー	61
	(株)日本気化器製作所	気 化 器	61・63・64・66・67
◎	日本ダストキーパー株式会社	油 止 め	61・67
☆	白光舎工業株式会社	照 明 器	61・63・67・68
○	理研ピストリング工業株式会 社	(鑄 鍛 造 品) ピストンリング	61・62・63・64・65・
		シリンダーライナー	66・67・68
□	白木金属工業株式会社	窓 わ く	61・62・64・65・66・
		ドアー, 窓作動装置	67・68
□	(株)市川製作所	照 明 器	61・62・64・67・68
◎	(株)大金製作所	ク ラ ッ チ 装 置	61・62・63・64・65・
			66・67・68・69・70

○	日本電装株式会社	電 装 品	61・62・63・64・65・ 67・68・69・70
□	泉自動車工業株式会社	ピ ス ト ン	61
□	大同メダル工業株式会社	軸 受 メ ダ ル	61・62・63・64・67・ 68・70
	日興電機工業株式会社	電 装 品	61・63・65
◎	厚木自動車部品株式会社	ピ ス ト ン	61・63・64・65・66・ 67・68・69・70
		クラッチ装置	67・68・69・70
		ポンプ, ステアリング	
□	中央発条株式会社	シャシーばね	61・63・64・67
	(株)今仙電機製作所	警 音 器	61・62・64・68
	(株)三ッ葉電機製作所	警 音 器	61・63
○	臼井国際産業株式会社	ブレーキパイプ	61
☆	ヂーゼル機器株式会社	燃料噴射装置	61・62・67
	北日本精工株式会社	ステアリング装置	61・63・64・65
	帝国ピストリング株式会社	シリンダーライナー	61・63・65・66・67
		ピストンリング	
○	(株)土屋製作所	燃料濾過器, 空気清浄,	62・63・64・66・67・ 69・70
		油 清 浄 器	69・70
	新川工業株式会社	クラッチ装置	62・63・64
☆	自動車機器株式会社	かじ取り倍力装置	62
		ブレーキ倍力装置	
□	萱場工業株式会社	ショックアブソーバー	62・63・65・66・67
□	太平洋工業株式会社	バルブインサイド	62・64・65
		タイヤバルブ	62・66
☆	プレス工業株式会社	自動車用プレス部品	62・63・64・65・68・ 69・70
○	東京プレス工業株式会社	自動車用プレス部品	62・64・65・66・67・ 68
○	ナイルス部品株式会社	ス イ ッ チ 類	62・67・68・69・70
○	鬼怒川ゴム工業株式会社	防振および緩衝ゴム	62・63・64・65・66・ 67・68
		自動車用ゴム	67・68
		合成樹脂部品	
□	(株)東海理化電機製作所	ス イ ッ チ 類	62・63・64・66・67・ 68・69・70
	有信精器工業株式会社	スイッチ類, 計器	62・66
		ドア窓作動装置	

□	橋本鉄工株式会社	窓 わ く	62・63・64
□	日本特殊陶業株式会社	点 火 プ ラ グ	62・63
□	(株)小糸製作所	照 明 器	63・64・65・66・67・ 68・70
◎	大豊工業株式会社	軸受メダル, プッシュ	63・66・67・68・69
△	(株)式部鉄工所	自動車プレス部品	63・64
○	豊田鉄工株式会社	ブレーキ装置	63・65・66
□	東京濾器株式会社	プ レ ス 部 品	
		燃料濾過器, 空気	63・64・65・66
		清浄器, 油清浄器	
□	輸送機工業株式会社	車 輪	63
□	トピー工業	車 輪	64・65・67・68・69
□	住友電気工業		64
	自動車電機工業	スイッチ, 窓ふき	64・66・67・68・69
	トキコ(株)	ブレーキ装置	65・68
○	京三電機(株)	ショックアブソーバー	
○	堀江金属工業(株)	燃料濾過器・空気油清	65・68・69
◎	富士械工(株)	浄器, 燃料ポンプ	
		自動車用プレス部品	65
		かじ取りハンドル	70
		ステアリング装置	
◎	池田物産(株)	自動車用プレス部品	66・67・68・69
○	矢崎計器(株)	自動車シート	66・67・68・69・70
	栃木富士産業(株)	計 器	66・67・68
		ポンプ, プロペラシャ	68・69・70
		フト, ユニバーサル	
		ジョイント	
△	三共ラジエター(株)	放 熱 器	68・70
	キーパー(株)	オイルシール	68・69・70
	日本ライントツ(株)	ガ ス ケ ッ ト	68
	市光工業(株)	照 明 器	69・70
	三国工業(株)	気 化 器	70

(出所) 各年度開録・部品工業会「事業報告書」より作成。

○……トヨタ系列部品メーカー

◎……日産系列部品メーカー

☆……いすゞ系列部品メーカー

△……日野系列部品メーカー

□……独立系部品メーカー

第5表 機振法融資会社一覧表 (中小企業金融公庫融資分)

会 社 名	対 象 工 程	融 資 年 度
ナイルス部品株式会社	ス イ ッ チ	61・63
(株)大井製作所	ドア窓作動装置	61・63
(株)城南製作所	ドア窓作動装置	61・63・67・70
加藤発条株式会社	線 ば ね	61・62・63
昭和精機株式会社	燃 料 ポ ン プ	61
石野ガスケット工業株式会社	ガ ス ケ ッ ト	61・62
大阪ガスケット工業株式会社	ガ ス ケ ッ ト	62
興立産業株式会社	プ レ ス 部 品	61
名取ゴム株式会社	防振ゴム・緩衝ゴム	61
小島プレス工業株式会社	プ レ ス 部 品	61
久野産業株式会社	プ レ ス 部 品	61
碧海工機株式会社	プ レ ス 部 品	61
日本濾過器株式会社	燃料濾過機, 空気清浄器, 油 清 浄 器	62・63
(株)阪神変圧器製作所	点 火 コ イ ル	62・63・67・68・70
泉自動車株式会社	かじ取りハンドル	62・63
(株)千曲製作所	ブレーキシリンダー	62
(株)東郷製作所	線 ば ね	62・63・68・69・70
豊田鉄工株式会社	ブ レ ー キ 装 置	62
(株)天尾製作所	ドア窓作動装置	62
京三電機株式会社	燃 料 ポ ン プ	63
(株)高橋製作所	自動車用プレス部品	63
永田部品製造株式会社	ドア及び窓作動装置	63
日本プラスト株式会社	かじ取りハンドル	63
日本ブレーキライニング株式 会社	ク ラ ッ チ 表 張 ブ レ ー キ 表 張	63
イクヨ化学工業株式会社	防振ゴム・緩衝ゴム	63
日新工業株式会社	自動車用プレス部品	63
(株)堀切バネ製作所	線ばね・シャシー用ばね	63・67・69
(株)深井製作所	自動車用プレス部品	63・69
武蔵プレス工業株式会社	自動車用プレス部品	63・67
三矢精工株式会社	軸受メタル・プッシュ類	63
日清工業株式会社	ピ ス ト ン	63
自動車電機工業株式会社	窓 ふ き	63

(株)三上製作所	自動車用プレス部品	63・65
(株)片山工業所	自動車用プレス部品	63
(株)梶山金属製作所	自動車用プレス部品	63
三池工業株式会社	自動車用プレス部品	63
志永工業株式会社	自動車用プレス部品	63
堀江金属工業株式会社	自動車用プレス部品	63
(株)三五	クラッチ装置	63・67
金井車輪工業株式会社	車輪	63・67
桜興業株式会社	ピストン	63・65・66・67
西大路産業株式会社	自動車用プレス部品	63
丸五ゴム工業株式会社	防振ゴム・緩衝ゴム	63・68
金星工業(株)	放熱器、電装品・ブラケット・プレス部品	65・67・68・69・70
金井車輪工業(株)	車輪	65
加藤発条(株)	自動車用線ばね	65・66・67
(株)啓愛社製作所	自動車用プレス部品	65・67
興立産業(株)	消音器・排気管	65
日本ガスケット(株)	ガスケット	65・67・68・69
享栄工業(株)	自動車用プレス部品	65・66
西大路産業(株)	自動車用プレス部品	65
(株)浅賀井製作所	自動車用プレス部品・ドア部品	66・67・69
(株)笠松金属工場	消音器・排気管・自動車用プレス部品	66
岡山メッキ工業(株)	自動車用プレス部品	66
須川板金工業(株)	ブレーキ部品	67
第一プレス工業(株)	ブレーキ部品	67
杉本金属工業(株)	自動車用プレス部品	67
石川ガスケット(株)	ガスケット	67
水島プレス工業(株)	ハンドル	67
(株)藤生製作所	ステアリング部品	67
富国ゴム工業(株)	ワイパーブレード	68
永田工業(株)	プレス部品	68・70
(株)イシカワ製作所	シートフレーム	68
川添工業(株)	ラジエーター部品	68
横浜機工(株)	シャシー用ばね	68
杉本金属工業(株)	プレス部品	68

太平洋精工(株)	タイヤバルブ	68
	バルブインサイド	
山崎工業(株)	プレス部品	68
東海プレス工業(株)	プレス部品	68
愛知金属工業所	気化器部品	68
(有)加藤製作所	気化器部品	68
(有)石光製作所	気化器部品	68
東豊工業(株)	ブッシュ	68
(株)協栄製作所	プレス部品	68
サカエ理研工業(株)	スイッチ類	69
(株)松田電機工業	スイッチ類	69
旭鉄工(株)	クラッチ装置	69
(株)近藤製作所	ブレーキホース用口金	69
奥田工業(株)	ブッシュ	69
杉野プレス(合)	プレス部品	69
(株)松尾製作所	ばね	69・70
(株)大嶋電機製作所	照明器	69
(株)タカノ製作所	ばね	69
(株)タカク製作所	線ばね	70
千代田工業(株)	プレス部品	70
太平洋精工(株)	タイヤバルブ	70
石川工業(株)	シートフレーム	70
(株)内藤工機製作所	プレス部品	70

(出所) 各年度開銀・部品工業会「事業報告所」より作成。

でみると融資を数年次にわたって受けることができたのは、有力な1次部品メーカー（トヨタ・日産・独立系）に限られることがわかる。

V おわりに

こうして完成車メーカーと通産省は、大手部品メーカーの選択的育成や一次部品メーカーの二次部品メーカーへの転化を含む部品工業の階層化をすすめていったが、この系列的階層構造はその後継続して日本の部品工業の特質となった。その梃子となったのは機振法（第三次）の育成政策、資金融資であった。

とくに強調すべきは、政府（通産省）の育成政策は、部品メーカーが一般的な意味で発展する上ではなく、トヨタ・日産系列および一部の独立系部品メーカーが部品工業において系列化をすすめる上で決定的な役割を果たしたということである。