

1970年代における自動車部品工業育成政策の展開

山崎修嗣

I はじめに

自動車産業に対する政府の保護育成策は、1971年4月の資本自由化によって終焉したという見解が見られる。たとえば、武藤博道氏は、「第3次機振法が発足し、資本自由化に対処すべき自動車部品業に対する合理化のための融資が実施された。体制整備融資および機振法に基く上記の融資は、71年4月の資本自由化により打切られることになる。戦後の自動車産業に対する保護育成策はこの時期をもって終りを告げたといつてよい⁽¹⁾」とされている。また下川浩一氏は、「1966年の第3次機振法では一部に独立系部品メーカーが育ったこともあって、いっそうの量産化、ユニット体制の確立による総合化や設備合理化、技術開発の強化を通じて水平的分業態勢の確立さえ構想されるに至ったのである。もっともこの水平的分業態勢の確立の構想は、当時の通産省が資本自由化に備えて特定産業振興法の下での自動車産業の3グループへの再編構想とも関連したものといわれており、この再編構想の破産と相まって実現しなかつた⁽²⁾」と指摘されている。

しかし、私は、結論的に言えば、組立メーカーに対する再編成策（特に特振法）の終了を持って、保護育成策の終了とみなすことはできないと考える。本稿は、1970年代以降の自動車部品産業に対する通産省の政策（電子工業及び機械工業振興臨時措置法、以下機電法と略す）の展開を分析することによって上記の見解を検討することを課題とする。

II 機電法高度化計画の策定と変更

1970年代に入り自動車産業をとりまく環境は60年代と大きく変化した。「自動車の安全・公害という大きな問題との対決に迫られ、更に一段と自動車部品の総合的生産技術の向上、新製品の開発、生産工法の省力化などの推進を図るため⁽³⁾」、1971年3月末機電法が制定され、同年8月自動車部品製造業の高度化計画が公布施行された。71年に策定され、72、73年に変更された高度化計画を見ると（表1参照）、合理目標として、機振法の時のように、性能・品質・生産費の項目が掲げられている。生産体制の合理化計画のユニット化がより具体化され（表2参照）、推進されたことが窺える。

表1 高度化計画実施状況

高度化計画	昭和46・47年度達成状況									
<p>1. 合理化の目標</p> <p>(1)性能または品質は、安全公害対策の向上を図ることをむねとしつつ、国際水準を上回るものとする。</p> <p>(2)生産費は十分な国際競争力を確保することが出来る生産費とし、これを達成するため附加価値生産性を向上させる。 (目標年平均伸び率8%~10%)</p>	<p>運輸技術審議会「自動車排出ガス対策基本計画」(45.7.22)</p> <p>昭和48年4月以降の生産車</p> <table> <tr> <td>CO</td> <td>…… 1km走行</td> <td>11g以下</td> </tr> <tr> <td>HC</td> <td>…… "</td> <td>1.7g "</td> </tr> <tr> <td>NO_x</td> <td>…… "</td> <td>3g "</td> </tr> </table> <p>(排気量1,600cc級ガソリン乗用車基準)</p> <p>以上に対応出来る公害関係部品の品質・性能は達成された。また、安全関係部品についても品質・性能は途中年次であるが、ほぼ達成可能とみられる。</p> <p>自動車部品の附加価値生産性の向上目標が達成した。(自動車部品経営分析調査によると、附加価値生産性の向上率は46年11.2%、47年11.7%となっている)</p>	CO	…… 1km走行	11g以下	HC	…… "	1.7g "	NO _x	…… "	3g "
CO	…… 1km走行	11g以下								
HC	…… "	1.7g "								
NO _x	…… "	3g "								

2. 生産体制の合理化に関する事項

- (1)安全公害対策に資するためユニット化を推進するものとする。この場合のユニット化とは、同種の機能系統に属する部品または相互に関連性のある部品を関連事業者との密接な連携の下に生産することを目的とする。
- (2)安全公害対策を促進するため、自動車製造業者は自動車部品製造業と技術の相互交流および取引関係の合理化に努めるものとする。
- (3)安全公害対策に資するため完成部品製造業とその構成部品製造業との取引関係を合理化するとともに構成部品製造業は、その合理化を促進するものとする。
- (4)自動車部品製造業の健全な発展を図るため関連事業者は産業秩序の確立と相互の協調に努めるものとする。

- (1)ユニット化を推進または計画し、品質・性能を達成するための生産および技術開発について全体計画を作成実施しているグループは27ユニット化グループに達した。
- (2)21ユニット化グループがカーメーカーと技術交流、共同研究を実施
- (3)取引関係、生産の合理化等を推進している企業

完成部品製造業	13 企業
関係構成部品製造業	34 企業
- (4)業界団体などを通して適切な指導をすすめた。

3. その他合理化に関する事項

- (1)安全公害対策に資するため自動車部品の規格化を推進する。
- (2)安全公害対策に係る技術開発体制の整備を促進するため部品製造業および関連企業との共同研究を促進する。

- (1)自動車部品の規格化

安全関係	JIS	新規9件	改正30件
	JASO	37件	29件
公害関係	JIS	—	1件
	JASO	6件	—

(JASOからJISに移行したもの安全14件)
- (2)自動車部品安全公害共同研究所の設立状況

46年度	設立1件(三菱電気他5社グループ)
47	1件(日本発条他6社グループ)

(なお45年度に2件設置されている。計4件で25億円融資推薦)

<p>(3)安全公害対策に資するため、自動車部品製造業は自動車製造業者および自動車部品卸商との連携を図り、補修部品流通センターの設立など補修部品流通機構の整備および合理化を促進する。</p>	<p>(3)自動車補修部品流通センター 46年度設立1件 関西自動車部品流通センター (中央自工他7社グループ) 2億融資推薦</p>
---	---

(出所) 「機電法高度化計画と通産行政」P22～P23、『日本の自動車部品工業』73年度版。

表2 機電法ユニット化試案(自動車課)

政令指定品種	系 統 別	機能系統別ユニット	関 連 部 品
燃焼装置、排出ガス浄化装置および点火装置	1. 燃焼装置	①吸気系統 ②燃焼室系統 ③燃料供給系統	空気清浄器、気化器、エアープンプ、各種センサー等 ピストン、ピストンリング、シリンダライナー等 バルブ、バルブシート、バルブスティムシール等 燃料ポンプ、燃料ろ過機、センサー、リレー等
	2. 点火装置	④点火系統	点火プラグ、配電器、点火コイルセンサー、リレー等
	3. (1～2)、燃料噴射装置	⑤①～④燃料噴射系統	燃料供給、吸気、燃焼、電子制御各種センサー等
	4. 排出ガス浄化装置	⑥排気ガス浄化系統	排気リアクタ、アフターバーナー、エアープンプ、触媒コンバーター、排気ガス再循環およびこれらと組み合わせる触媒、センサー、コントロールバッグ、フィルター、金属材料等
軸受メタル	5. 軸受メタル	⑦軸受メタル	回転部門、軸受メタル、金属材料等

照明器	6. 照明器	⑧照明系統	前照灯、信号灯、標識灯、各種スイッチ取付具、電球、各種センサー等
自動警報装置	7. 過速度警報装置	⑨速度系統	速度計、ケーブルケーシング各種センサー、検出リレー警報器等
	8. 照明断線警報装置	⑩照明断線系統	照明検出リレー、各種センサー、警報器、照明器等
	9. タイヤ空気圧警報装置	⑪タイヤ空気圧系統	タイヤ空気圧検出リレー、各種センサー、警報器
	10. 自動変速機	⑫自動変速機	ディスクサブ ASSY、ランナサブ ASSY、オイルサブ ASSY、インペラーサブ ASSY、クラッチ等
オイルシール	11. オイルシール	⑬オイルシール	回転部門、オイルシール、オイルシール材等
懸架安定装置	12. 懸架装置	⑭懸架装置	シャシーばね、ショックアブソーバー、オイルシールトリリングアーム、各種センサー等
		車高制御装置	シャシーばね、ショックアブソーバー、車高レベリングバルブ、センサー、制御機器等
制動装置	13. 制動装置	⑮油圧式制動装置	シリンダー ASSY、オイルブレイプレートサブ ASSY、デスク ASSY、ブレイクラッキング、ブレイキ倍力装置、センサー、コントロールバルブ、制御機器等
		⑯空気圧式制動装置	エアブレーキ、コンプレッサーブレイキ倍力装置、コントロールバルブ、センサー、制御機器等

衝突衝撃吸収装置	14. 衝突衝撃吸収装置	㉑一次衝突衝撃吸収装置 ㉒二次衝突衝撃吸収装置	バンパー、各種エネルギー吸収装置、センサー等 ステアリングホイール、同コラムギヤーハウジング、コラムシフトコントロール等
後方確認装置およびワイパー	15. 後方確認装置ワイパー	㉓後方確認装置 ㉔ワイパー	ベリスコブミラー、テレビ視認装置等 ワイパーモーター、ブレード、アーム、スイッチ、各種センサー等
乗員拘束安全装置		シート系統 受動抑止装置	シートスプリング、各種センサー、シートスライド、シートリクライナ、シートベルト、ベルトアンカレッジ、シート材、内装材 エアバック、各種センサー、ばね等

(出所) 「機電法高度化計画と通産行政」P24、『日本の自動車部品工業』73年度版。

高度化計画の指定計画の中で社会的にその解決が迫られている公害関係部品 14 品種が、1973 年 3 月末で期限切れとなるため、72 年 3 月電子・機械工業審議会計画部会自動車部品分科会が開催され、高度化基本計画の一部改正(案)についての審議が行われた。その結果、公害関係部品の 1975 年度までの延長が了承され同法の適用がうけられることとなった。高度化計画の指定品種の中で、74 年 3 月末で期限切れとなる 5 品種(軸受メタル、自動変速機、オイルシール、ワイパー、タイヤチェーン)および 76 年 3 月末で期限切れとなる 1 品種(後方確認装置)について、73 年 2 月電子・機械工業審議会計画部会自動車部品分科会が開催され、同高度化基本計画が一部改正された。その結果、74 年 3 月末で期限切れとなる 5 品種の部品は品質・性能とも一応 73 年度の目標値を達成したので削除することとし、76 年 3 月末で期限切れとなる後方確認装置については 73

年段階では実用化された製品が開発されていないため削除された。

74年度は、高度計画の全指定品種が76年3月末で期限切れとなるため、とりあえず73年末の中央公害対策審議会の答申にもとづく自動車排出ガス規制基準に合わせる必要のある、公害対策関連部品の指定品種について、見直しを行い78年3月末まで延長することとなった。

こうした高度化計画の背景には通産省における次のような部品行政の基本方向がある。

① 自主的生産体制

完成車メーカー依存型の経営形態から脱皮し、経営の自主性を高めるとともに生産偏重の体質を研究開発・設計・生産・販売・アフターサービスなどの各部門のバランスがとれた健全な経営形態に改善する。

② 水平分業体制

完成車メーカーと部品メーカーによる水平分業体制、すなわち両者が自己の責任分野を確立し協力する体制を確立する。

③ 総合部品メーカー体制

単品生産的な専門メーカーから、ユニット化を基礎とした総合部品メーカーへ転化する。これにより総合技術開発を促進する。

つまり日本の自動車工業発展のためには、わが国の部品工業の現状からみて、①自動車設計上の機密に属するもの、②自動車の性能上の重要部品、③生産加工に膨大な設備投資を必要とするものなどを除き、専門メーカーとしての自主技術の開発および経営能力のある部品メーカーを育成し、品質・性能・価格などの面で自動車メーカーの要請にこたえることのできるような部品メーカーの育成強化を図ることが、投資効率的な見地からみても望ましい生産形態と考えられていた⁽⁴⁾のである。

III 研究開発組合

1967年以降には機振法のもとで機能部品を中心とした部品のユニット化による総合部品メーカー構想が出現した。その構想を具体化するものと

して、電装およびその関連部品部門に「日本電装グループ」「日立製作グループ」および「三菱グループ」、照明器部門は「小糸グループ」「市光グループ」、ばね関係部門に「日発グループ」が出現した。それが機電法の『国産技術振興資金融資制度』による『自動車部品安全公害共同研究所』の創設へと発展するわけである。

研究所は、「自動車の安全化または自動車に係る公害防止に資するため、当該自動車部品ユニットに関連する新技術または新製品の研究開発をシステム的方法により行うことを研究目的とし、複数の企業が共同で研究所を設立する場合、その推進を開発銀行融資を通じて図っていくこと⁽⁵⁾」とし、次の点が考慮された。

1. 共同研究計画の内容が適切であり、安全公害対策の研究開発項目が研究開発の内容として含まれていること。
2. 参加企業の経費分担義務または出資義務が契約により明確化しており、かつ、参加企業からの研究者の身分、研究成果の帰属が明確であること。
3. 共同研究所の規模、施設等が当該共同研究開発の内容からみて適切であり、原則として50名以上の研究員を有すること。
4. 研究組合、その他法人を設立するなど共同研究が長期的に実施できる独立的、組織的基礎を有すること。
5. 研究所には、当該研究開発の対象たる自動車部品ユニットの構成部品の相当部分について現に生産している企業が参加していること。
6. 参加企業が共同して行われなければ、当該研究開発を効果的に実施することが期待できないものであること。

その結果、70年度末には日本電装(株)などトヨタ系部品メーカー10社による日本自動車部品総合研究所(社長白井武明-日本電装(株)副社長)・日立製作所と日産系部品メーカー5社による自動車公害安全機器研究組合(理事長久米平助-日立製作所自動車機器事業部長)が設立され、続いて71年に入り三菱グループ5社による総合自動車安全公害研究組合(理事長松田新市-三菱電機(株)常務取締役・電装品事業部長)、72年度に横浜自

自動車部品共同研究所（日本発条他6社グループ）、74年度に自動車部品安全公害共同研究所（曙ブレーキ他5社グループ）が設立された。これらの研究所には、日本開発銀行から約26億円融資された。⁽⁶⁾

参加した企業群は、トヨタ系列、日産系列と独立系3グループであり、これらの企業は、研究開発力を増強することを通じて蓄積基盤を安定化させたと言えよう。

IV 組立メーカーの戦略と高度化計画に基づく政策融資

(1) 組立メーカーの戦略

日本の主要産業のなかで、とくに高度成長の重点産業として発展をとげてきた自動車産業も1970年代に入って決定的な転換期をむかえた。国内需要の停滞が顕在化し、しかも需要の主体が新規需要から代替需要に代わっており、更に安全・公害問題での告発を受けて1971年には排ガス規制の実施方針が打ち出されたのである。その中で、「不況下で生産量が減少しても十分に利益を出せる体制」、「金利負担などに悩まされない企業体質づくり」をめざして合理化、省力化の推進が徹底して追求されるに至った。

この生産合理化運動の特徴は、それが組立メーカーだけでなく主要な部品メーカーをもまきこみ、自動車産業総体として一体化して進められた点である。それは、第1に自動車産業の原価構成に占める購入部品費の割合は60～70%に達しており、コストダウンの実現には購入部品費の削減が重要な位置を占めること。また部品工場はカーメーカーの組立工場と一体化して分工場化しており、円滑かつ安価な部品納入がカーメーカーの大量生産にとって不可欠であること、第2に技術導入によって高い技術水準をもつに至った部品メーカーは既にほとんどが資本参加によってカーメーカーの子会社化しているが、ここでの企業体質を強化することはグループ全体の収益性を改善し、排ガス対策など技術的競争力強化を実現する上でも重要であること。以上の理由から単純な部品納入単価の引き下げではなく、省力化、合理化の徹底した追求がカーメーカー主導のもとで全面的に推進

されることになったのである。⁽⁷⁾

当時から本田技研を除く各組立メーカーは協力企業の組織をもっていたが、本格的な系列としては、トヨタ系列、日産系列、その他の第三グループ（独立専業・兼業部品メーカー）に分けることができる。電装品についてみるならば、それぞれ日本電装、日立製作所、三菱電機が相当する。系列化による親企業の指導育成策によって企業基盤を確立したトヨタ、日産系の部品メーカーの中には、専門部品メーカーとして、量産格差→コスト格差を背景に、他系列に市場を拡大したり、他系列の下位企業と提携関係をつくり、生産、販売、技術の面で経済性を高める傾向がこの時期に進んだ。⁽⁸⁾

(2) 高度化計画に基づく政策融資

研究開発共同組合にみられたトヨタ・日産・独立系部品メーカーに対する選択的育成は、個別部品メーカーに対する政策融資においても見出すことができる。表3のように機電法融資対象会社（日本開発銀行分）は全部で42社であるが、トヨタ系7社、日産系15社、独立系8社で合計30社を占める。融資対象メーカーは全部一次部品メーカーであるが、表4に見られるように中小企業公庫融資分についてもほとんどが一次部品メーカーであり、第3次機振法にみられた有力一次部品メーカー以外には融資しない傾向がより顕著に現れていると言えよう。

V ポスト機電法問題

通産省は、石油ショックに端を発した日本経済の与件の変化によって、自動車工業は低成長への移行を余儀なくされ、部品工業の積極的な対応が強く求められているという認識のもとで、「機電法期限切れ後の政策の方向づけはこの部品工業の対応を助長することに主眼が置かれるべきであり、従来の自由化対策・安全公害対策中心の部品工業政策から、さらに発展して中小企業対策、中堅企業対策も含めたきめ細かい政策が必要となる。と

表3 機電法融資会社一覧表 (日本開発銀行融資分)

	会 社 名	融 資 年 度
◎	自動車電機工業(株)	71・72・73
◎	ナイルス部品(株)	71・72・73・74・75・76
	チーゼル機器(株)	71・73
	東京濾器(株)	71・72・73・74・75・76
◎	(株)土屋製作所	71・72・73・74・75・76・77
○	(株)小糸製作所	71・73・75・77
◎	市光工業(株)	71・72・73・74・75・76・77
□	日本オイルシール工業(株)	71・72・73・74
□	曙ブレーキ工業(株)	71・73・74・75・76・77
	三輪精機(株)	71
□	理研ピストンリング工業(株)	71・73・76・77
	三国工業(株)	71・72・73・74・75・76・77
◎	(株)日本気化器製作所	71・72・73
◎	日本プラスト(株)	71
◎	富士機工(株)	71・72・73・74・75・76・77
◎	厚木自動車部品(株)	71・72・73・74・75・76・77
◎	栃木富士産業(株)	71
○	田中計器工業(株)	71・72・73
□	日本発条(株)	71・72・73・74・75・76・77
○	白木金属工業(株)	71・72・73・74・75・76・77
◎	池田物産(株)	71・72・73・74・75・76・77
○	(株)東海理化電機製作所	71・72・73・74・75
○	日本電装(株)	71・72・73・74・75・76・77
	日信工業(株)	72・75・76・77
	横浜機工(株)	72・77
◎	日本ダイアクレバイト(株)	72・73
◎	日本ラジエター(株)	73・74
	(株)京浜精機製作所	73
○	愛三工業(株)	73・74・75・76・77
	富士バルブ(株)	73・74・76・77
□	帝国ピストンリング(株)	73・74・75・77
	(株)昭和製作所	73・74
	桐生機械(株)	73
	本田金属技術(株)	74・76
	本田金属工業(株)	77
◎	日産工機(株)	74
□	荻場工業(株)	75・76・77
◎	立川スプリング(株)	75・76・77

□	日本ビストリング(株)	75
□	住友電気工業(株)	75・76・77
◎	トキコ(株)	76・77
○	中央発条(株)	77

(出所) 各年度日本自動車部品工業会「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

□・・・独立系部品メーカー

特定組立メーカーによる株式取得率 30%以上または納入先別売上高比率 40%以上の部品メーカーを『日本の自動車工業 (昭和 52 年度)』のデータより系列メーカーとした。無印は、他メーカー系列の部品メーカーである。

表 4 機電法融資会社一覧表(中小企業金融公庫融資分)

会 社 名	融 資 年 度
特殊工作(株)	71
(株)堀切パネ製作所	71
久代石綿工業(株)	71
(株)阪神変圧器製作所	71・74・75・76・77
日本ガスケット(株)	71・73
富国ゴム工業(株)	71・75
富士金属(株)	72
ダイヤモンド電機(株)	72・75・76
鳥取ダイヤモンド電機(株)	72・75・76
石川ガスケット(株)	73
(株)浅越製作所	73
サンヨーハイデリット工業(株)	73
三輪精機(株)	74
日産スプリング(株)	75
吉井工業(株)	76
豊田プレス工業(株)	77

(出所) 各年度日本自動車部品工業会「事業報告書」より作成。

りわけ、部品工業の生産体制の安定化、自主技術の確立、そして国際的展開に対する政策の推進が重要であり、このための施策について総合的検討を行うことが適当である。」と保護育成策の継続を強調している。その際、⁽⁹⁾部品工業の目指すべき基本的方向として①自主的生産体制、②水平分業体

制、③総合部品メーカー体制をあげている。これら3点は、機振法の時から、目標として掲げられたものであり、機電法に受け継がれただけでなく、さらに機情法に引き継がれていった。継続性は、通産省と部品メーカーとの間で話し合われた次のような議事録を見るとさらに明確になる。

「機情法は機電法とあまり変わりばえのしない法律となってしまったが省資源、省エネルギー問題ソフトウェア振興等を追加し、本国会に提出され審議中である。同法も機電法と同じく高度化計画に伴う資金確保の条文があり、すでに昭和53年度の財源としては100億円が財投資金によって準備されている。自動車部品製造業としては機情法が施行され次第指定業種として機電法と同様に高度化計画を策定し同法の適用をうけて部品製造業として高度化をはかっていきたいと考えている。その高度化計画の作成に当たっては、会員会社の協力が必要なので種々のご意見、ご希望をお聞かせ頂きたい。また、同時に積極的に作成する気持ちになってほしい。⁽¹⁰⁾」

「機情法は、機電法の延長として考えられ大幅な変更はないが、新たに電子機器関係のソフトウェア業の追加、税制面での優遇措置についての見直しが行われており、その運用にあたっては機情法の公布施行は7月1日付で行われる予定であり、7月末には審議会を開催して業種指定が行われる予定である。⁽¹¹⁾」

こうした会議が、通産省と有力一次部品メーカー（特にトヨタ系列、日産系列、独立系）との間でもたれ、具体的な政策となっていったのである。

VI おわりに

通産省の組立メーカーに対する直接の保護育成策は、70年代に入り行われなくなった。しかし本稿で分析してきたように、自動車の原価構成の60～70%を占める部品産業に対しては、60年代の機振法に引き続いて機電法によっても保護育成された。その内容も機振法を継承し、生産体制の実態をふまえてトヨタ系列・日産系列・独立系の有力一次部品メーカーに対するものであった。通産省のめざした「水平分業体制」とは、部品メー

カーの組立メーカーからの「独立」を意味するものではなく、自動車の国際競争力増強を可能とする「効率的」な生産体制を意味していたのである。

注

- (1) 武藤博道「自動車産業」小宮隆太郎・奥野正寛・鈴木興太郎編『日本の産業政策』P285～286、東京大学出版会、1984年12月。なお著者自身の第3次機振法の評価については、拙稿「日本自動車部品工業階層化と技術革新—1960年代における部品工業育成政策の展開—」京都大学経済学会『経済論叢』、第154巻第6号を参照されたい。
- (2) 下川浩一「技術革新の嵐の中で—自動車部品メーカーの事業環境変化と技術革新の展望」『日本の自動車部品工業』1982・83年版P70～P71。
- (3) 日本自動車部品工業会『事業報告書昭和46年版』P19。
- (4) 通産省は、当時の生産形態について次のように認識していた。

「a、専門部品メーカー

専門自動車部品メーカーとは、特定の自動車部品を専門的に生産し、少なくとも当該部品の設計・生産について常に技術的に高い水準を有しており、複数の自動車メーカーに対して部品の供給を行い、研究開発などの自主的な経営活動を行える企業であり、最も望ましい自動車部品メーカーである。したがって、機振法の施行にあたっては、専門部品メーカーの育成強化に力が注がれてきた。現在、日本の自動車産業の国際競争力が確立した背景には、こうした専門部品メーカーの育成が大きな要因の1つであると考えられる。

b、系列部品メーカー

自動車部品メーカーのいま1つの形態として、系列部品メーカーがある。

その特長は大別して、①自動車メーカーの資本系列下にあるもの、②自動車メーカーから役員などの派遣を受けているもの、③自動車部品の受注依存度が自動車メーカーに対して非常に高いもの、などに分けられる。

自動車の生産が上位企業に集中している傾向から、専門部品メーカーの中でも、③のような自動車メーカーへの受注依存度が次第に高くなるものがみられると

もに、その企業数も増加しつつあることが注目される。

c、自動車メーカーによる部品の内製

自動車生産の停滞や減少に伴い、自動車メーカーの生産設備に余力が生ずる場合、次第に自動車部品の内製化への傾向が現われるとみられる。なかんずく、量産車種用の部品はすでに経済生産単位に達しているものが多く、うち専門技術を必要としない省力化機械による量産可能な部品については、内製化に移行する可能性が非常に高い。

最近、自動車メーカーには、こうした内製化の傾向がみられるが、これによって影響を受けるのは主に単純な部品を製造している中小部品工業であり、大企業の社会的責任性の見地からも慎重な配慮が必要であるとともに、一方自動車部品産業においてこの意味からも専門的技術開発が一段と必要になると考えられる。」通産省機械情報産業局自動車課編『転換期の自動車産業』産業構造審議会機械産業部会基本政策小委員会自動車産業分科会報告、76年7月、P95～96。

- (6) 通産省重工業局自動車課「自動車部品行政の方向と施策」『日本の自動車部品工業（昭和47年版）』P29。
- (6) 融資額については、日本自動車部品工業会『事業報告所昭和50年度版』P412。
- (7) この時期のトヨタの仕入先の経営体質強化については、『創造限りなくトヨタ自動車50年史』P486～487、日産については、『日産自動車社史1964～1973』P427～429、『日産自動車社史1974～1983』P104～107を参照されたい。
- (8) 組立メーカーによる部品メーカーの系列化競争については、自動車年鑑昭和46年版P108～110、47年版P184～186、48年版275～276、49年版294～295を参照されたい。
- (9) 通産省機械情報産業局自動車課編『転換期の自動車産業』産業構造審議会機械産業部会基本政策小委員会自動車産業分科会報告、76年7月、P99。
- (10) 「特定機械情報産業振興臨時措置法（機情法）案に関する打合せ会議事録」参加者、通産省機械情報産業局自動車課 大湯孝明、部品メーカー29社32名、部品工業会2名、日本自動車部品工業会業務部長大河原義広氏の発言、日本自動車

部品工業会『事業報告書昭和53年版』、P183～184。

- (11) 「第4回機情法検討委員会議事録」78年6月21日開催、通産省機械情報産業局総務課菅野事務官の発言。日本自動車部品工業会『事業報告書昭和53年版』、P185～186。