

Title	機械工業振興臨時措置法と「自動車部品」
Sub Title	Kishinhou and the auto-parts manufacturing industry in Japan
Author	植田, 浩史(Ueda, Hirofumi)
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	2016
Jtitle	三田学会雑誌 (Mita journal of economics). Vol.109, No.2 (2016. 7) ,p.349(191)- 385(227)
JaLC DOI	10.14991/001.20160701-0191
Abstract	1970年代以降の日本のものづくり基盤産業を政策対象とした機械工業振興臨時措置法は、高度成長期の産業政策で最も有名な政策の一つである。本稿では、機振法と自動車部品産業との関係を、既存研究では十分に描かれていない視点、自動車部品産業の構造の変化、機振法以前の振興策との関係、業界組織である自動車部品工業会の変化、に注目しながら考察した。自動車部品産業への機振法の役割は、自動車部品産業の構造と自動車部品工業会の位置づけの変化の中で、1960年を境に大きく変化している点が示された。 Kishinhou, a 1956 MITI act intended to strengthen the machine industry in products such as machine tools, molds and dies, and autoparts, has been recognized as one of the most effective industrial policies during Japan's high economic growth period. This paper's analysis focuses on how Kishinhou contributed to promoting the auto-parts industry and illustrates how Kishinhou changed its characteristics through the development of the auto-parts industry and its industrial structure during Japan's high economic growth period. The paper also proves that the Auto-Parts Industrial Association, which played an active role in Kishinhou's implementation, changed its members and role along with the development of the industry.
Notes	特集：韓国経済発展の歴史的条件：1960年代日本との比較を中心に
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-20160701-0191

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

機械工業振興臨時措置法と「自動車部品」

植田浩史*

Kishinhou and the Auto-Parts Manufacturing Industry in Japan

Hirofumi Ueda*

Abstract: *Kishinhou*, a 1956 MITI act intended to strengthen the machine industry in products such as machine tools, molds and dies, and autoparts, has been recognized as one of the most effective industrial policies during Japan's high economic growth period. This paper's analysis focuses on how *Kishinhou* contributed to promoting the auto-parts industry and illustrates how *Kishinhou* changed its characteristics through the development of the auto-parts industry and its industrial structure during Japan's high economic growth period. The paper also proves that the Auto-Parts Industrial Association, which played an active role in *Kishinhou*'s implementation, changed its members and role along with the development of the industry.

Key words: Japan, auto-parts industry, MITI, suppliers, *Kishinhou*

JEL classifications: N65, O33

1 はじめに

1956 年に「機械工業の合理化を促進することにより、その振興を図り、もって国民経済の健全な発展に寄与すること」（第 1 条）を目的として制定された機械工業振興臨時措置法による機械産業振興政策は、日本の高度成長期の産業政策の中で最も有名なものの一つである。機械工業振興臨時措置法（以下機振法）は、当初 5 年時限だったが、2 回更新され、1970 年まで継続した。高度成長期

* 慶應義塾大学経済学部
Faculty of Economics, Keio University
ueda@econ.keio.ac.jp

と重なる形で存在した機振法は、高度成長期に急成長した機械工業の発展を支えるとともに、70年代以降の機械工業の発展の基盤形成に貢献したと評価されることが多い。

機振法が注目されたのは、①自動車や電気機械といった耐久消費財を直接の対象とするのではなく、機械工業の基盤となる工作機械、鍛圧機械、金型、機械部品を振興の対象とした、②大企業だけでなく「中小企業」も対象とした⁽¹⁾、③15年という長期にわたった、④対象となった業種では生産性上昇、生産コスト削減が実現された、ことなどによる。対象となった工作機械、金型、自動車部品などの業種が、1970年代以降の日本の機械工業の発展と密接な関係を持っていたことも、機振法が注目される理由であった。

しかし、高度成長期の機械工業に関する研究では、機振法に言及することは多いものの、機振法を直接に対象とした研究は、必ずしも多いわけではない。その中で、本稿で対象とする自動車部品産業と機振法との関係に言及している最近の研究書が尾高煌之助・松島茂編著（2013）『幻の産業政策機振法 実証分析とオーラル・ヒストリーによる解明』（日本経済新聞出版社）と山崎修嗣（2014）『日本の自動車サプライヤー・システム』（法律文化社）⁽²⁾である。両書は、機振法が果たした役割について見方が異なっているものの、どちらも自動車部品産業の発展と機振法との関係を重視し、機振法の役割の重要性を指摘している。ただし、後述するように、機振法以前も含めたこの時期の自動車部品産業の展開と自動車部品産業政策など、機振法の役割やその意味を検討するうえで必要な論点への考察が不十分なために、機振法の歴史的な意義に対する評価には問題がある。

本稿では、高度成長期の自動車部品産業の展開と機振法との関係について、考察を行う。その際の視点は、次のとおりである。第1に、機振法の振興対象となっている自動車部品産業および自動車部品という商品の特性、そして機振法で重要な役割を果たす業界団体である自動車部品工業会の特性を重視することである。自動車部品には、一般に自動車の組立の際に用いられる組付用部品と自動車が利用された後に使われる補修用部品の二つの種類が存在する。日本のように自動車生産の後発国では、最初に先発国であるアメリカからの輸入車やKD（ノックダウン）生産車が流通し、そのための補修用部品産業が発展した⁽³⁾。日本では、戦前から戦後にかけて国産自動車メーカーの生産が本格化するに伴って組付用部品の需要が増えていく。機振法制定の時期である高度成長期初期は、

(1) 後述するように、機振法の対象となった企業には「中小企業」が多かったが、このことは機振法が「中小企業」を対象とした政策であったことを意味しているわけではない。機振法が対象とした製品分野で「中小企業」の比重が高かったことによるのであり、結果として「中小企業」を対象とすることが多かった、と考えるべきであろう。

(2) 山崎（2014）は、戦後の自動車産業におけるサプライヤー・システムの変遷を敗戦直後から2010年代までまとめたものであり、本稿に関わる重要な論点が含まれている一方、その分析については問題が少なくない。ただし、紙幅の都合により本稿で言及できなかった。

(3) こうした点については植田浩史（2002）「戦前期の自動車部品工業の構造と展開」（『季刊経済研究（大阪市大）』第24巻第4号）、同（2004）『戦時期日本の下請工業』ミネルヴァ書房、を参照。

組付用部品生産が急増し、自動車部品産業の構造が変化している時期であった。機振法と自動車部品産業の関係を見る際には、こうした自動車部品産業の構造変化を看過することはできない。

また、業界団体である自動車部品工業会は、組付用部品と補修用部品、特定自動車系部品メーカーと独立系部品メーカー、専門部品メーカーと加工部品メーカー、自動車部品メーカーと完成車メーカーという多様な関係の中で存在している。時に利害が対立するこうした多様な関係の調整が求められている組織であることには留意しなければならない。

第2に、自動車部品産業あるいは自動車部品メーカーに対する支援は、機振法以前からも行われていた。自動車部品産業を対象にしたものもあれば、中小企業支援の一環として自動車部品メーカーを対象にしたものもあった。機振法の画期性の検討には、機振法以前に行われていた自動車部品産業あるいは自動車部品メーカーに対する支援との関係を考察しなければならない。

第3に、以上の二つの点を踏まえ、本稿では、1950年代初めから機振法制定前後の自動車部品産業の状況、自動車部品産業政策の変遷、そして自動車部品工業会の実態を示し、機振法に期待されていた課題や役割が何であったのか、を当時の時代状況を広く見ていくことを通じて検討する。なお、機振法制定以降、自動車部品産業においては自動車部品産業の量的拡大と産業の特徴の変化、自動車部品工業会の構造の変化などから、機振法の課題と役割を修正させながら展開していく。機振法制定後の環境変化と機振法の役割の変化、そして実際の政策による効果の検討は必要最小限にとどめ、今後の課題とする。

以下、2節では機振法の概要について触れたのち、前述した尾高・松島編著（2013）について紹介し、機振法と自動車部品産業に関する研究課題について考察する。3節では、機振法制定前後の自動車部品産業の構造と自動車部品工業会について検討する。4節では、機振法後の自動車部品産業政策の展開について触れるとともに機振法制定前後の自動車部品メーカーに対する政策について検討し、機振法とどのような関係にあったのか考察する。さらに、機振法制定後の政策の特徴についても論じる。5節では、以上の検討を通して明らかになった点をまとめる。

2 機械工業振興臨時措置法（機振法）

（1）機振法の概要

通商産業省は、機械工業振興臨時措置法（機振法）の制定時、機械工業の振興の方法について、「戦前の機械産業に対する政府の政策がもっぱら最終製品（完成品）に焦点を当てていたのを反省し、基礎機械と機械部品供給産業の強化によって『産業の足腰』を強化すべきだと考えた」とされている（尾高煌之助「序章 機振法序説」尾高・松島編著（2013）所収、3頁、以下尾高（2013a））。その際、対象となった機械は、機械生産のために必要な、①基礎機械（工作機械、電動溶接機、電動工具、切削

工具、切削砥石、金型、工業用長さ針、試験機)、②共通部品(強靱鋳鉄、ダイカスト、粉末冶金、歯車、ねじ、軸受、バルブ)、③特定部品(自動車部品、ミシン部品、時計部品)、3種類18業種であった⁽⁴⁾。基礎機械と共通部品は広範な機械工業に利用されるのに対し、特定部品は部品としての利用先が自動車、ミシン、時計に限られている。また、1950年代半ばの時点で、ミシン、時計が軽機械としてすでに輸出の実績があったのに対し、自動車は輸出実績が乏しかった。機振法が、多くの機械工業に関係する機械工業基礎部門の脆弱性に対処することを目的としていたのに対し、特定部品は、前二者と比べ、そして自動車部品はさらにその中でも特異な位置にあったことは否定できない⁽⁵⁾。さらに、自動車の生産には、基礎機械や共通部品に含まれるものも多く利用されており、機振法で指定される「自動車部品」は現実に自動車に用いられる自動車部品よりも範囲が狭いことにも留意が必要である⁽⁶⁾。機振法の主な内容としては、①指定された機械工業に対しては、該当機種の合理化目標、合理化のための設備の種類、所要資金量、老朽設備のくず化などを内容とする合理化基本計画と、計画の実施のための毎年度の合理化実施計画を策定する、②政府は実施計画遂行に必要な資金の確保に努める、③共同行為の指示、④機械工業審議会の設置、などがある⁽⁷⁾。特定機械融資については、日本開発銀行が担当することとなり、市場よりも有利な条件(利率6.5%、期限は10年程度など)で貸出が行われることとなった。

当初5年時限としてスタートした機振法だったが、その後2度更新され、1970年度まで存続した(第1次～第3次)。機械工業をめぐる環境変化に対応して、機振法は対象業種、目的と課題を変化させていくとともに、特定機械融資実績は増大した(表1)⁽⁸⁾。その中で、自動車部品の比率は1956～60年度には13.1%であったが、61～65年度にはトップの35.2%、66～70年度にはさらに高くなり54.2%となっている。自動車産業の急成長に伴って、機振法における自動車部品の位置づけは高

(4) その後1958年8月に、ガス切断機、鍛圧機械、風水力機械、鉄道車両部品が新たに加えられた(橋本寿朗(1990)「機械・電子工業の育成」(通商産業省通商産業政策史編纂委員会『通商産業政策史』第6巻、通商産業調査会、第5章「産業合理化の推進と新産業の育成」所収)571頁)。

(5) 機振法制定時に作成された通商産業省重工業局編(1956)『機械工業振興の方途：振興臨時措置法の解説及び運用』(通商産業調査会)には、「輸出完成機の部品」として、次のような説明がされている。「ここで輸出完成機とは、現に相当量輸出されているものおよび将来相当量の輸出が期待されるものの両者を含むもの……わが国の機械類輸出は、……例えば自動車部品とか電気通信機械部品のような総合工業の部品部門であつて完成機メーカーとの関連を考慮しつつ部品部門を育成する必要がある機種が一方で採り上げられねばならないが、他方、わが国の機械輸出において戦後驚異的な国際競争力をもつて台頭した軽機械類の部品部門が、特に重視される必要がある。」(109頁)。

(6) 機振法では共通部品とされていたが、自動車部品として利用されることも多かった軸受産業の有力企業である日本精工が自動車部品工業会会員になったのは1963年、光洋精工は64年であった。

(7) 機振法の内容については、前掲『機械工業振興の方途』、日本開発銀行(1963)『日本開発銀行10年史』などを参照。

(8) 尾高(2013a)は、第1期(1956～60年度)は、「設備の近代化」と「生産技術の振興」による生産費の2割削減、第2期(61～65年度)は、「輸出振興」のための生産費のさらなる1割5分の削減、そして第3期(66～70年度)は「業界を通じての体制強化」が目的だったとまとめている(1頁)。

表 1 特定機械融資実績

(百万円)

業種	1956～60 年度	1961～65 年度	1966～70 年度	計
基礎機械	5,654	8,831	3,060	17,545
工作機械	2,630	3,765	480	6,875
油空圧機械		755	1,720	2,475
工具（含研削砥石）	1,477	2,009	415	3,901
風水力機械	185	762	305	1,252
金型	397	345	30	772
鍛圧機械	456	230	10	696
その他	509	965	100	1,574
共通機械	3,055	7,683	7,310	18,048
軸受	275	2,745	2,400	5,420
銑鉄鋳物	606	1,050	1,865	3,521
鋳鍛鋼		400	60	460
ねじ	339	817	1,025	2,181
鍛工品		650	680	1,330
歯車	886	765	300	1,951
ダイカスト	535	656	485	1,676
その他	414	600	495	1,509
特定部品・一般機械	1,900	14,905	21,420	38,225
自動車部品	1,388	11,044	17,215	29,647
鉄道車両・同部品	126	190	1,520	1,836
鉱山土木建設機械		1,280	250	1,530
内燃機関		865	640	1,505
事務用機械		910	80	990
その他	386	616	1,715	2,717
合計	10,609	31,419	31,790	73,818
自動車部品比率（％）	13.1	35.2	54.2	40.2

出所）『日本開発銀行 25 年史』454 頁より作成。

くなっていたことがわかる。また、56～60 年度の「機振法貸付対象企業 294 社のうち約 6 割の 171 社は、36 年 5 月現在において資本金 1,000 万円以下または従業員 300 人以下の中小企業」が占めていた（日本開発銀行（1976）『日本開発銀行 25 年史』、454 頁）。中小企業への貸付が多かったことから、第 2 次機振法以降、日本開発銀行とともに中小企業金融公庫に特定機械貸付の実施が認められることになる（中小企業金融公庫（1974）『中小企業金融公庫 25 年史』、174 頁）。

（2）自動車部品産業に対する機振法の効果への評価

機振法に注目し、機振法の成果を重視している研究が前掲尾高・松島編著（2013）⁽⁹⁾である。同書は、1986 年から 89 年に組織された機振法研究会のメンバーによる代表的な既発表論稿（一部改稿）

とインタビュー記録を収録したものであり、いくつかの章が機振法と自動車部品産業について言及している。その中で、尾高「第3章 機振法と自動車部品」(以下尾高(2013b))では、次のように論じている。

まず、高度成長期直前の自動車部品産業については、①自動車メーカー側は部品を内製する余裕はなく、コストや品質について部品メーカーが自主的に改善することを期待していた、②一般には自動車産業の成長は期待されていなかった、③その中で、部品メーカーは、国際競争力形成の能力はあるものの、需要不足の状況にあった、としている。

しかし、自動車の国内生産の拡大に伴い、第2次機振法以降、融資決定額は増加し、政策対象の中心に位置づけられた。被融資企業にとって、機振法を通じた融資は、絶対的な金額は多くなかったが、呼び水効果を持ち、企業の合理化実施に不可欠なものであった。機振法によって、被融資企業は、設備投資、技術革新によって、自動車の量産化、貿易自由化への対応に大きな貢献を果たすことができた。また、被融資企業の融資の中で、不良債権化した事例が皆無であったことも、融資が効果的であったことを意味していた。機振法による融資対象は会員約300社の中で177社のみと限定的であり、投資は選択的に実施された。⁽¹⁰⁾自動車部品工業会は、機振法に関連して実施されたさまざまな部品メーカーの対応に積極的に関与し、部品メーカー間の情報交換と意思統一に貢献し、「分散的産業組織の『中間市場』的機能を保証する制度的基礎」(尾高(2013b), 88頁)の役割を果たした。

このように尾高は、機振法が、未熟であった日本の自動車部品産業の発展に貢献し、1960年代以降の自動車生産の拡大に貢献した点を高く評価し、特に機振法による融資額は量的には大きくはなかったが、部品メーカーの投資意欲を高めることに貢献した、部品産業の発展を短期間で実現させたなどの点で高く評価している。また、機振法を効果的にするうえで自動車部品工業会の役割も重視している。

機振法が自動車部品メーカーを支援したこと、機振法に基づく支援と並行して自動車部品産業が発展し、自動車の国内生産が急増したこと、貿易自由化による自動車部品産業への影響がほとんどなかったこと、そして機振法で支援を受けた部品メーカーの中には世界的な部品メーカーへと発展していく企業があったことは事実である。しかし、機振法が自動車部品産業に対して果たした役割への評価については、検討すべき点がある。

第1に、機振法の評価は、機振法に与えられていた課題に即して行うべきであり、そのためには機振法制定時の課題に立ち返ってみることが必要である。機振法による自動車部品産業の振興とは、当時どういったことが想定され、機振法は当初の目的としていた課題を達成したのかどうかは、自動車部品産業が結果として高度成長期に発展したこととは別の問題として検討する必要がある。

(9) 同書は、機振法研究にとって重要な文献であるが、①論文執筆から20～30年が経過し、その後の研究への言及がない、②分析対象が一部(金型、自動車部品)に偏っている、など問題も多い。

(10) 後述するように、融資対象企業の中に会員外企業が多数含まれている点が看過されている。

第2に、上記の問題と関連して、機振法制定前後の自動車部品産業をめぐる状況について検討する必要がある。前述したように、機振法前後の自動車部品産業は、その特徴を大きく変えていく時期であり、業界組織である自動車部品工業会も変貌していた時期であった。また、自動車部品産業振興は、機振法以前から展開しており、機振法を評価するためには、機振法以前との比較が必要になる。

第3に、業界組織としての自動車部品工業会が持っていた次のような複雑な事情についてである。
①補修用部品メーカー、組付用部品メーカー、両者をともに生産するメーカーなど多様なタイプのメーカーが会員として存在していた。②会員には、特定の自動車メーカーと密接な関係を持つ部品メーカーも存在し、自動車部品業界共通の利害と個別自動車メーカー系列に関する利害が必ずしも一致しない可能性がある。③自動車産業の拡大、四輪、特に乗用車メーカーの増大の中で、新たに自動車部品メーカーとなる企業が増え、会員以外の部品メーカーが増加していた。こうした、補修用部品と組付用部品、業界全体と個別自動車メーカー系列、会員と会員外、との関係の中で部品工業会が存在していたことを重視する必要がある。

第4に、機振法の評価を行うためには、自動車部品産業以外の分野での機振法による政策の展開と効果についても考慮し、相対化して評価する必要がある。他産業での研究も近年進んでおり、参考⁽¹¹⁾にすべき論点も提示されている。

次節以降、以上の問題点を考慮しながら、機振法前後の自動車部品工業、自動車部品工業会、そして機振法を含む自動車部品産業に対する振興策を具体的に取り上げ、考察を進めていく。

(11) 自動車部品以外の産業研究で機振法に言及しているものに、金型産業について田口直樹(2011)『産業技術競争力と金型産業』ミネルヴァ書房、がある。田口は、機振法を契機に、日本金型工業会結成という形で金型企業を一つにまとめた、設備更新のための資金的な対応が進んだ、金型製造技術の標準化・工学化によりその後の技術発展の基礎を築いた、とし、重要な論点を指摘している(第5章)。また、工作機械工業について、沢井実(2013)『マザーマシンの夢ー日本工作機械工業史』名古屋大学出版会、では「3次にわたる機振法は……設備近代化の面では大きな成果を収め、生産ロット・サイズの拡大も高度成長の市場拡大に支えられてほぼ実現した。しかし、もう一つの政策課題であった業界秩序の安定化、生産分野調整の面で機振法はほとんど効果を発揮することができなかった。第3次基本計画において生産分野調整の手段として期待されたグループ化も、業界構造再編成機能よりも不況対策的意図を優先させることになった。したがって、皮肉にもグループ化が基本的に完了した1966年後半以降、第2次高度成長期の長期的な需要拡大が続くなかでグループ化の実質的意義も急速に低下し、メンバー企業間の結びつきは希薄化した」(364頁)とし、効果を設備近代化と業界秩序安定化に分けて評価している点、工作機械工業をめぐる環境と工作機械工業の構造の変化から考察している点は、重要である。

3 自動車部品工業と自動車部品工業会

(1) 戦後の自動車部品産業

自動車部品は、一般的に、自動車の組立に使われる組付用部品と、自動車の修理用に利用される補修用部品の二つに区分することができる⁽¹²⁾。自動車産業が存在せず輸入に依存している国でも、補修用部品は消耗品であるため、自動車を利用されれば必ず需要は存在し、供給される。日本では、1920年代に Ford や GM が KD 生産を始めた頃から、Ford 車や GM 車用の補修用部品を生産する部品メーカーが増え、その中の一部は 1930 年代後半に国産自動車の生産が進められると組付用部品メーカーとなった。しかし、多くは補修用部品を生産し続け、1941 年 7 月には戦時期の自動車部品（部分品）生産企業の団体である全国自動車部分品工業組合聯合会傘下の組合（全国、東京、大阪、神奈川、愛知、兵庫）には計 288 社が加盟していた⁽¹³⁾。戦時期には、国産自動車メーカーの自動車生産は減少していたが、補修用部品は重要な物資であり、生産と供給は重視された⁽¹⁴⁾。敗戦後も、国内の物流と交通を維持するうえで補修用部品は重要であり、1947 年 3 月には補修用部品の品質を確保するために「優良自動車部品認定規則」が公布された。同規則による認定は 48 年 5 月の第 1 回から 53 年第 9 回まで実施され、認定件数はのべ 673 部品、認定工場はのべ 351 工場となった⁽¹⁵⁾。また、48 年 5 月には後述するように自動車部品工業会が設立された。

日本の自動車生産は、戦後復興期とドッジ不況の混乱を経て 1950 年代にようやく成長過程に入り、自動車生産の拡大に伴って組付用部品の需要も拡大していく。しかし、高度成長が始まる 1955 年度の自動車部品産業は、生産額のうち組付用部品の比率は 57.8 % であり、4 割以上は補修用部品であった。機振法制定前後の自動車部品産業は、補修用部品の比率が高く、自動車部品工業会会員も補修用部品メーカーが多かったと考えられる。機振法では、こうした状況を反映し、後述するように、自動車部品の中の対象部品選定の基準の一つに補修用部品が含まれ、実際の選定でも補修需要の多い部品が含まれている。

ただし、自動車生産が急増するのに伴って、補修用部品の比重は低下し、組付用部品の比重は上

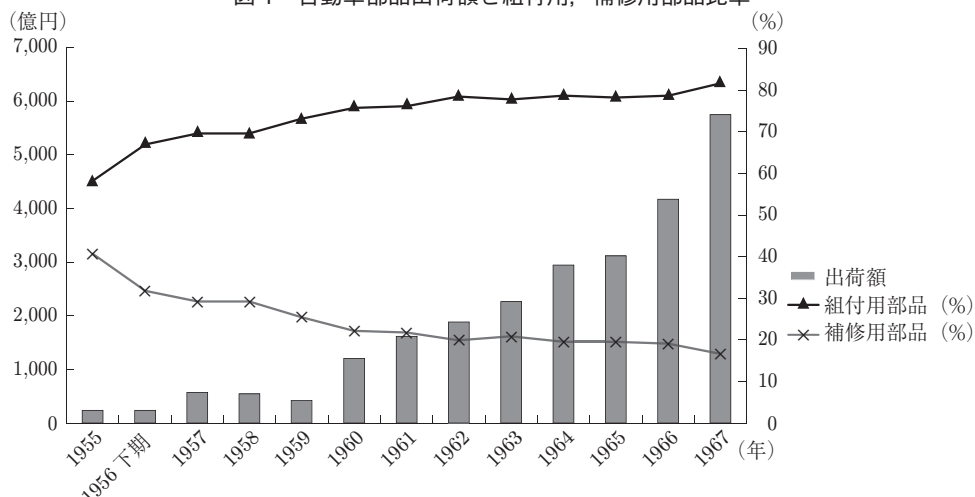
(12) 補修用部品については、児玉和人（2000）「1950 年代の自動車部品市場の動向と補修部品工業」『龍谷大学経済学論集』第 40 巻第 2 号、同（2002）「1950 年代の日本自動車メーカーによる外製化とサプライヤーの対応：補修部品取引を中心として」『龍谷大学経済学論集』第 42 巻第 1 号、同（2009）「戦後復興期の自動車部品産業政策－優良自動車部品認定規則を中心として」『経営研究（愛知学泉大学）』第 22 巻第 2 号、などを参照。

(13) 日本鉄鋼製品工業組合聯合会『所属組合名簿』1941 年 7 月 1 日現在。

(14) 戦前期の自動車部品産業の動向については前掲植田（2002）参照。他にも、岩崎松義（1942）『自動車と部品』自研社、柳田諒三（1944）『自動車三十年史』山水社、日本経済聯盟会（1944）『現下輸送問題より観たる自動車工業の現況』など参照。

(15) 通商産業省重工業局自動車課編『日本の自動車工業』1958 年版、通商産業研究社、40 頁、64 頁。

図1 自動車部品出荷額と組付用、補修用部品比率



出所) 自動車部品工業会『事業報告書(各年度版)』, 自動車部品工業会編(1965)『日本の自動車部品工業(1965版)』自動車ジャーナル社, 日本自動車部品工業会編(1969)『自動車部品工業発展史』より作成。

注) 調査対象は, 会員プラス非会員であり, 対象が固定されているわけではない。

昇した⁽¹⁶⁾。自動車部品産業の構造は, 高度成長期に大きく変化し, 自動車部品工業会の会員も, 後述するように入れ替わりが進んだ。機振法も, こうした変化と無関係ではなかった。

(2) 自動車部品工業会

尾高が「分散的産業組織の『中間市場』的機能を保証する制度的基礎」となったとする自動車部品工業会の組織と活動についても考察する。

① 自動車部品工業会の会員

前述した全国自動車部分品工業組合聯合会は戦時中に日本自動車部分品工業組合, さらに日本自動車部分品工業統制組合へと改組された。日本自動車部分品工業統制組合は, 戦後解散命令を受け, 新たに47年1月全国自動車部品工業組合が結成された。⁽¹⁷⁾しかし, 同工業組合は, 48年4月30日付でGHQより閉鎖機関に指定されたため, 5月1日に自動車部品工業会が新たに設立された(日本自動車部品工業会(1969)『自動車部品工業発展小史』)。なお, 自動車部品工業会は, 69年8月に社団

(16) 自動車部品の生産額については, 自動車部品工業会の発表する数値と工業統計表の数値は異なっている。前述したように, 自動車に実際に利用されている部品でも工業統計では別の製品として計算されていたり, 自動車部品工業会の調査対象に含まれていないこともあるので, 注意する必要がある。特に, 自動車部品工業会の数値は調査対象企業が年によって異なっており, 比較には注意が必要である。

(17) 『自動車年鑑』1947年版には, 全国自動車部品工業組合の会員数は320とある(473頁)。

法人日本自動車部品工業会に改組される。

自動車部品工業会（以下部工会）の結成時の会員は不明だが、日刊自動車新聞社刊『自動車年鑑』を用いて1950年以降の会員を知ることができる。1950年11月末には、関東142、中部43、関西68、計253社が会員だった⁽¹⁸⁾。その後、1956年までは『自動車年鑑』各年版の掲載されている会員名簿を利用し、1956年からは自動車部品工業会『事業報告書』各年度版に記載されている会員数の動向の数値を用いて、会員数の動向を見たのが表2である。ここから次の点が指摘できる。

第1に、会員数は1950年の253社が、機振法制定前後に約300社、機振法が終わる70年頃には約350社と増加を見せている。この間の自動車部品生産や自動車部品を生産する企業数の増加と比較すると、会員数は抑えられていたと評価することができる（表3）。また、表2にあるように、会員は加入、脱退が毎年存在し、50年11月～51年8月、58年度は減少となっているなど、単純に増加していたわけではない。全体の会員の加入率、脱退率が5%を切るのは60年代後半以降で、この頃になると会員は安定してきた。なお、50年から60年まで会員を持続していたのは関東が72社（50年は142社）、中部29社（同43社）、関西32社（同68社）であり、1950年時の会員の約半数は60年には部工会を去っていた。

第2に、会員数は一貫して関東が多かった。自動車部品の生産は、戦前期から東京が最も多く、戦後も1960年まで東京が最大の生産地であった（図2）。日産、いすゞの工場の近くであり、自動車の消費地の近くで補修用部品メーカーが多かったことが関東地区の会員数の多さに反映していた。さらに、1950年代後半以降は、他の地域に拠点を持つ企業であっても関東地区で会員登録をしたり、関東地区への地区変更を行う会員企業も存在していた。

また、会員の従業員規模別状況の変化を見た表4からは、1958年に42.1%を占めていた従業員数99人以下の層が65年には24.1%に低下、他方11.4%だった500人以上企業数は31.6%に増加していた。この間に会員企業が規模的に成長していたことに加えて、自動車部品工業会から離れた企業に中小企業が多く、一方新たに会員になった企業に中堅以上の規模の企業が多かったことによると考えられる。

(18) 『自動車年鑑』1951年版によれば、ドッジ不況下で厳しい状況に置かれた自動車部品業界では、部工会の活動にも、予算削減、職員の整理、といった影響が出ていた。また、部工会会員からも動きが見られ、「……中小企業者の団体活動も工業会会員の中から起り、廿四年六月に自動車部品商工協議会が北村勉氏（元部品工業組合専務理事）を専務理事として設立、同団体はその後廿五年三月に関東自動車部品工業協同組合に組織替えした。このような動きは関西にも起り、同年四月には京阪神の部品メーカー五社で関西部品工業協同組合が生まれ自力による金融難の打開に主要目標をおいた」（65頁）とある。さらに、「純正部品メーカーとして工業会に加入していた日産、トヨタ、いすゞの三社は廿四年度を以て立場の一致しない部品工業会より脱会した」（65頁）とあり、ドッジ不況後の買掛金問題による自動車メーカーと部品メーカーとの関係の問題が影響していたことがわかる。なお、日産、トヨタ、いすゞは54年3月末時点の名簿では再び会員となっている。

表2 自動車部品工業会会員状況

(1) 1950年～56年

地区	1950年 11月末	加入	脱退	1951年 8月末	加入	脱退	1954年 3月末	加入	脱退
関東	142	6	25	123	64	23	164	11	9
中部	43	0	2	41	5	15	31	0	0
関西	68	3	21	50	13	4	59	0	1
計	253	9	48	214	82	42	254	11	10

地区	1954年 12月末	加入	脱退	1955年	加入	脱退	1956年		
関東	166	38	17	187	31	16	202		
中部	31	4	0	35	2	3	34		
関西	58	2	0	60	10	7	63		
計	255	44	17	282	43	26	299		

(2) 1957年4月1日～70年4月1日

地区	57年 4月1日	加入	脱退	58年 4月1日	加入	脱退	59年 4月1日	加入	脱退
関東	205	8	13	200	6	8	198	11	13
中部	32	2	0	34	2	0	36	1	1
関西	63	7	2	68	3	7	64	3	1
計	300	17	15	302	11	15	298	15	15

地区	60年 4月1日	加入	脱退	61年 4月1日	加入	脱退	62年 4月1日	加入	脱退
関東	196	15	9	202	10	3	209	10	4
中部	36	1	0	37	3	0	40	2	0
関西	66	7	5	68	3	5	66	2	5
計	298	23	14	307	16	8	315	14	9

地区	63年 4月1日	加入	脱退	64年 4月1日	加入	脱退	65年 4月1日	加入	脱退
関東	215	11	19	207	13	6	214	2	5
中部	42	4	1	44	2	2	44	3	2
関西	63	4	2	64	11	2	73	7	0
計	320	19	22	315	26	10	331	12	7

地区	66年 4月1日	加入	脱退	67年 4月1日	加入	脱退	68年 4月1日	加入	脱退
関東	211	14	9	216	9	8	217	8	5
中部	44	2	0	46	2	0	48	0	1
関西	80	0	4	76	4	2	78	3	1
計	335	16	13	338	15	10	343	11	7

地区	69年 4月1日	加入	脱退	70年 4月1日					
関東	220	6	3	223					
中部	47	0	3	44					
関西	80	5	1	84					
計	347	11	7	351					

出所) (1) は『自動車年鑑』各年版所収の名簿より作成。(2) は自動車部品工業会『事業報告書』(各年度版)より作成。

注1) (1) の1955年, 1956年の会員数の時期は不明。

2) 1964年4月1日関西地区, 1966年4月1日中部地区の数字は計算と合わないが, 資料のまま数字を記載した。

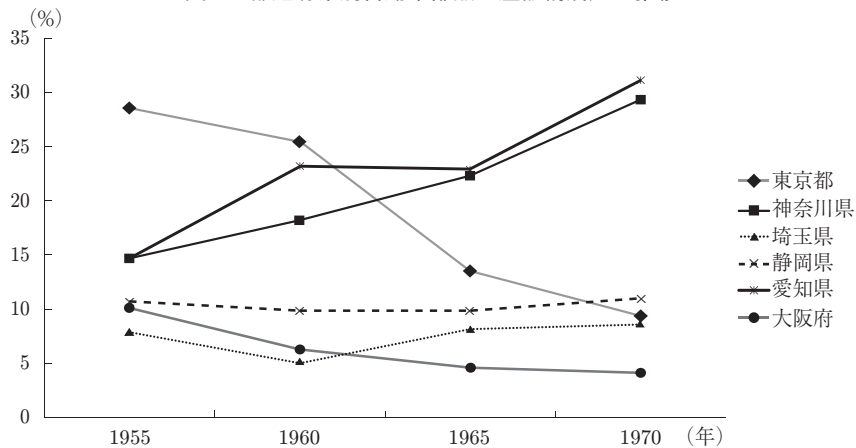
表3 自動車部品生産の推移

年	事業所数	従業者数	製造品出荷額等 (百万円)
1955	3,127	67,408	50,345
1956	3,081	83,527	97,045
1957	3,705	93,577	105,723
1958	3,851	100,993	108,027
1959	4,136	129,614	149,945
1960	5,152	174,565	260,015
1961	5,346	194,564	349,581
1962	5,734	206,675	401,705
1963	7,527	235,010	471,963
1964	7,494	252,232	612,332
1965	7,557	259,187	688,490
1966	8,284	292,629	863,185
1967	9,126	318,563	1,098,362
1968	9,111	340,915	1,426,307
1969	9,492	367,328	1,665,855
1970	10,124	344,421	2,034,072

出所)『工業統計表』各年版より作成。

注) 1963年に事業所数が急増している理由については不明。

図2 都道府県別自動車部品生産額構成比の推移



出所)『工業統計表』品目編, 各年版より作成。

② 自動車部品工業会の事業

機振法制定後の自動車部品工業会の事業内容を『事業報告書』から確認しよう(表5)。制定直後の1956年度以降, 常に最初に機振法の施行に伴う事業(56年度は公布に伴う事業)が掲げられている。後述するように制定直後の56年度は合理化基本計画, 合理化実施計画の策定など会議や実務

表 4 自動車部品工業会従業員規模別会員企業数

従業員数	1958 年				1965 年			
	関東	中部	関西	計	関東	中部	関西	計
49 人以下	27	3	23	53	16	1	16	33
50～99 人	25	2	16	43	25	4	12	41
100～299 人	50	10	12	72	56	12	26	94
300～499 人	25	6	3	34	30	6	6	42
500～999 人	8	4	2	14	38	8	3	49
1,000 人以上	10	2	0	12	36	10	2	48
計	145	27	56	228	201	41	65	307

出所) 自動車部品工業会『事業報告書』(各年版)より作成。

表 5 自動車部品工業会の事業

1956 年度	①機振法の公布に伴う事業、②自動車部品工業業態調査事業、③エヤークリーナー、オイルフィルター共同研究設備の完成、④自動車部品の製造品種の単純化業務、⑤工業標準化法に基づく業務、⑥鉄鋼資材需要量調査、⑦輸入鋼材の共同購入斡旋、⑧北京、上海日本商品展覧会出品参加、⑨日本機械巡行見本市参加、⑩全日本自動車ショウ参加、⑪自動車部品輸出市場調査
1957 年度	①機振法の施行に伴う事業、②自動車部品工業業態調査事業、③輸出振興に関する事業、④共同研究事業、⑤製造品種の単純化事業、⑥工業標準化法に基づく業務、⑦主要資材需要調査業務、⑧武漢、広州日本商品展覧会出品参加、⑨全日本自動車ショウ参加
1960 年度	①機振法の施行に伴う事業、②自動車部品工業業態調査事業、③輸出振興に関する事業、④貿易自由化に対する対策、⑤欧米自動車産業視察調査団の派遣、⑥共同研究事業、(⑦はない)⑧製造品種の単純化事業、⑨団体規格に関する業務、⑩東村山自動車部品試験研究センター、⑪全日本自動車ショウ参加
1965 年度	①機振法の施行に伴う事業、②自動車部品工業生産動向調査事業、③昭和 41 年度の自動車部品の生産目標策定、④自動車部品政策委員会の活動、⑤自動車部品政策研究会の設置ならびに答申(「自動車部品工業の現状と改善の方策」)、⑥産業構造審議会重工業部会自動車部品流通委員会(「自動車用補修部品流通市場合理化の方向」)、⑦自動車流通合理化懇談会の設置、⑧自動車部品輸出振興に関する事業

出所)『事業報告書』(各年版)より作成。

などの負担が相当大きかったことが推察される。その後は、融資企業の推薦の決定、合理化基本計画の見直し、改定、毎年度の合理化実施計画の策定が機振法に関わる部工会の業務になる。ただし、⁽¹⁹⁾実際にどの程度こうした業務に関わっていたのか、については検討が必要である。

1956 年度、57 年度は、機振法に関わる事業(施行に伴う事業、製造品種の単純化事業)、共同研究

(19) これらの業務に対し、部工会や通商産業省自動車課が毎年度どのように関わっていたかは問題になる。例えば、開発銀行への推薦の決定について「指定企業というのは、決まる前に一般公募をしたわけでしょう」という質問に対し、1959 年以降二度にわたって通産省自動車課に勤務していた上田利英は「建前はそうなのですから、……そのときはトヨタと日産に推薦企業を出してもらって、そこを前提にしてもう 1 社プラスしました」と語っている(前掲尾高・松島編著(2013) 305 頁。部工会の機振法に関する業務への関わり方については、時期によって変化していることも考えられ、今後の検討が必要である。

や工業標準化など業界としての秩序形成，調整が求められる事業（単純化も含まれる），海外輸出促進に関する事業，その他に分けられる。ここで，海外への輸出促進に強く関係しているのは補修用部品である。

1960 年度になると，大枠は変わらないものの，輸出促進の事業が少なくなっている。さらに，65 年度には大きく変化している。輸出振興は項目としてあげられているものの，実際の活動はあまりない。また，業界としての秩序形成，調整が必要な共同研究，品種の単純化は消えている。そして，多くなっているのは，業界団体としての政府の審議会への参加，政策委員会の活動など，政策に関わるものである。直接，個々のメンバーの経営や戦略に関係するような内容よりは，外向けの活動が相対的に増えていることが読み取れる。前述したように補修用部品生産比率の低下，自動車部品産業の急成長と技術的課題が徐々に克服されてきたこと，そして個々の自動車メーカーがそれぞれに部品メーカーとの関係を強化させながら成長している中で，部品メーカー全体に関わる共通の課題が相対的に少なくなってきたことなどが，こうした部工会の事業内容の変化に影響していると考えられる。

4 自動車部品産業振興策

(1) 機振法による振興スキーム

① 合理化基本計画，合理化実施計画の策定

1956 年 6 月 15 日に機振法が公布され，自動車部品を含む当初 18 業種が特定機械工業として機振法の適用を受けることになり，各業種に部会が設置された。自動車部品でも 7 月 1 日に自動車用部品部会（部会長は秋庭義衛自動車部品工業会理事長）が，委員 5 名，委員 26 名で発足した。⁽²⁰⁾ 部会では機振法に定められた合理化基本計画の策定に取り組み，56 年中だけで 7 回の会合を開いた（表 6）。部会では，議題にもあるように，合理化基本計画及び合理化実施計画の内容や対象品目の選定について時間をかけて議論が行われたようである。後述するように，56 年 12 月に合理化基本計画は機械工業審議会で決定され，翌 57 年 2 月 19 日に合理化実施計画とともに告示された。この間，自動車部品工業会は，会内での打ち合わせ，自動車メーカー，自動車工業会，通産省との打合せを何度も行っており，その間に自動車課長の自動車部品工場視察も行っている⁽²¹⁾（表 7）。

なお，自動車用部品部会は，その後もメンバーを入れ替え開催された。確認できるものを見ると，

(20) 委員は自動車工業会会長，日本規格協合理事長，工業技術院長，重工業局長，機械試験所長，専門委員は完成車メーカーから常務取締役，取締役 5 名，自動車関連団体 8 名，自動車部品メーカー 12 名，自動車部品工業会専務理事の計 26 名であった。

(21) 表 7 の「ラヂエーター」が東京ラヂエーター，「泉自動車」が泉自動車工業であるならば，自動車課長が訪問した企業は，すべて後述する機振法以前に開銀等の融資が行われた企業ということになる。

表6 機械工業審議会自動車用部品部会

回	日付	議題
1	1956年7月10日	①機械工業振興臨時措置法について ②合理化基本計画作成要綱の検討
2	1956年7月16日	①基本計画作成要綱に基づく作成対象品目について
3	1956年7月27日	①基本計画作成要綱に基づく「2のロ」項対象追加品目について ②基本計画作成対象品目について ③本年度の実施計画作成対象品目について
4	1956年8月23日	①基本計画作成対象品目について ②本年度計画作成対象品目について
5	1956年10月23日	①合理化基本計画案の検討
6	1956年10月24日	①合理化基本計画案について
7	1956年11月20日	①1956年度合理化実施計画案について
8	1957年6月7日	①1956年度に振興法を適用した26品目に関する1957年度合理化実施計画案について ②1957年度基本計画作成対象品目について
9	1957年7月25日	①1957年度に取り上げた18品目についての合理化基本計画案について ②1957年度合理化実施計画案について
10	1958年8月11日	①1958年度合理化実施計画策定について
11	1958年12月17日	①1958年度単純化実施計画について ②1957年度単純化第一次案について ③1957年度単純化第二次案について
12	1959年3月26日	①1958年度単純化の進捗状況 ②1958年度単純化の審議 ③1959年度単純化の方針
13	1959年10月9日	①自動車部品合理化基本計画の改訂について ②1959年度自動車部品合理化実施計画の策定について ③自動車部品の単純化について ④1958年度合理化計画に基づく開銀融資推薦について
14	—	—
15	1960年8月11日	①1960年度自動車部品製造業合理化実施計画の策定について ②自動車部品の単純化について（1960年度自動車部品の単純化計画について、単純化の実施状況、単純化の今後の方針） ③振興法と今後の問題について
—	1961年6月16日	①自動車部品製造業振興基本計画について ②1961年度自動車部品製造業振興実施計画の策定について
—	1962年4月19日	①自動車部品製造業振興基本計画の改訂について ②1962年度自動車部品製造業振興基本計画の策定について ③単純化等の推進について ④その他（調査委員会報告について、1961年度推薦に基づく融資について）
—	1963年4月8日	①自動車部品製造業振興基本計画の改訂 ②1963年度自動車部品製造業合理化振興実施計画
—	1964年4月16日	①自動車部品製造業振興基本計画の策定について ②1964年度自動車部品製造業振興実施計画の策定について
—	1965年4月28日	①1965年度自動車部品製造業合理化振興実施計画について
—	1966年8月9日	自動車部品製造業基本計画（案）及び1966年度自動車部品製造業振興実施計画（案）の審議について
—	1967年5月23日	自動車部品製造業合理化振興基本計画に基づく1967年度実施計画について
—	1968年6月8日	①自動車部品製造業振興基本計画（案）について ②1968年度自動車部品製造業振興実施計画（案）について
—	1969年5月19日	①機振法に基づく自動車部品製造業振興基本計画の一部について ②1969年度振興実施計画について

出所）日本自動車部品工業会『事業報告書』（各年版）より作成。

注1）年次表現など、一部修正した。また、「その他」については基本的に割愛した。

2）年度によって計画などの表現や、記載の仕方は異なっており、統一されていない。

3）14回の記載は存在せず。1961年度以降は回次の記載はなくなっている。

表7 機振法制定後の自動車部品工業会の行動（1956～57年度）

年	日付	件名	場所
1956年	7月3日	自動車メーカー側委員との打合せ	自動車工業会
	8月1日	新井自動車課長，プレス工業，ラヂエーター（ママ）工場見学	
	8月4日	新井自動車課長，泉自動車，日本ピストンリング，田中計器工場見学	
	8月10日	新井自動車課長，日本自動車計器工場見学	
	8月21日	通産省，自動車工業会打合せ	機械貿易会館
	8月22日	運輸省への説明	運輸省
	8月27日	対象品目打合せ	自動車部品工業会
	8月29日	対象品目打合せ	商工会館
	8月31日	計画書提出資料説明会	虎ノ門共済会館
	10月17日	自動車工業会との打合せ	商工会館
	11月26日	ピストンリングメーカー通産省打合せ	丸ノ内ホテル
	12月3日	自動車部品部会運営に関する自動車工業会側との打合せ	自動車工業会
	12月10日	製造品種単純化に関する関係メーカー打合せ	機械貿易会館
	12月11日	1956年度機振法対象品目メーカー打合せ	電気会館
1957年	1月11日	製造品種単純化打合せ	自動車工業会
	2月1日	製造品種単純化打合せ	自動車技術会
	2月27日	単純化委員会警報器部会	自動車技術会
	3月13日	単純化委員会	自動車技術会
	5月22日	機振法実施方針打合せ	商工会館
	5月27日	機振法実施方針打合せ	商工会館
	7月23日	機振法実施方針打合せ	商工会館
	10月10日	機振法事務打合せ	自動車部品工業会
	10月11日	機振法事務打合せ	名古屋
	12月13日	工具機振法適用打合せ	自動車部品工業会
	12月25日	単純化に関する打合せ	自動車部品工業会
1958年	1月17日	工具機振法適用打合せ	自動車部品工業会
	1月30日	自動車部品単純化打合せ	日本クラブ
	2月6日	単純化打合せ	自動車部品工業会
	2月12日	自動車部品単純化委員会	日本クラブ
	2月21日	工具機振法適用打合せ	自動車部品工業会

出所）日本自動車部品工業会『事業報告書』1956年度，より作成。

注）件名は，出所によるので，同じものでも表現が異なる可能性がある。

1957年度2回，58年度3回，59年度以降は年1回のペースになっており，中心的な議題は各年度の実施計画である。部会で計画について時間をかけて議論するという対応は，60年代になると見られないようだが，この点については前述したように，部工会が機振法にどのように関わったのか，関わり方に時期的な変化があったのを含めて，あらためて検討が必要になる。⁽²²⁾

次に，合理化基本計画の内容について説明した「自動車部品工業合理化基本計画要綱説明資料」⁽²³⁾から，機振法制定直後のプロセスについて確認しておこう。

まず，自動車工業における部品については，「1台の自動車シャシーを構成している完成部品約300

点のうち約 100 点は部品メーカーが生産しシャシーメーカーに供給している。これら専門部品メーカーの供給する部品費（購入部品費）はシャシー価格の約 40 %を占めている」（36 頁）とし、その重要性を指摘する。しかしながら技術は一般に低水準であり、部品価格は国際価格より約 60 %高く、生産性は欧米諸国の 1/5 以下、などの問題点を強調する。

そのうえで合理化の方向を、自動車部品の生産を専門部品メーカーにゆだね、専門化することによって実現させていくこととし、「自動車部品メーカーで生産することを適当とする部品」を選定した。選定の条件は、次の 3 点である。

- ① ほぼ独立した機能を持ち、自動車の設計ならびに製造に際して、他の内部機構と一応独立に研究、設計、製造し得るもの。（例 気化器、電装品等）
- ② 補修用の需用が多く、シャシー・メーカーで生産することが不経済なもの。（例 ピストン、ピストンリング、軸受メタル等）
- ③ 一般部品と特に異なった原材料、製造設備および方法などを必要とするもの。（例 油止め、電線、ブレーキ表張り等）

この三つの条件から 75 品種 91 点を選定し、さらに、①自動車価格に占める構成比、②国際価格との比較、③寸法精度、材質、性能、耐久力およびその研究能力の観点から、緊急度の高い 26 品目⁽²⁴⁾を選定した。機械工業審議会自動車部品部会で議論された合理化基本計画は、1956 年 12 月 11 日の機械工業審議会で決定され、26 品目を対象とする合理化対策が実施されることになった。さらに、翌 57 年 10 月 8 日 16 品目を対象とする第 2 次合理化基本計画が機械工業審議会で決定された。

そして、これら 42 品目について、生産体制の近代的高度化、価格の引き下げ（1960 年度末までに 12.5 %）、品質性能向上（60 年度末までに国際水準並み）、という合理化目標の設定を行った。

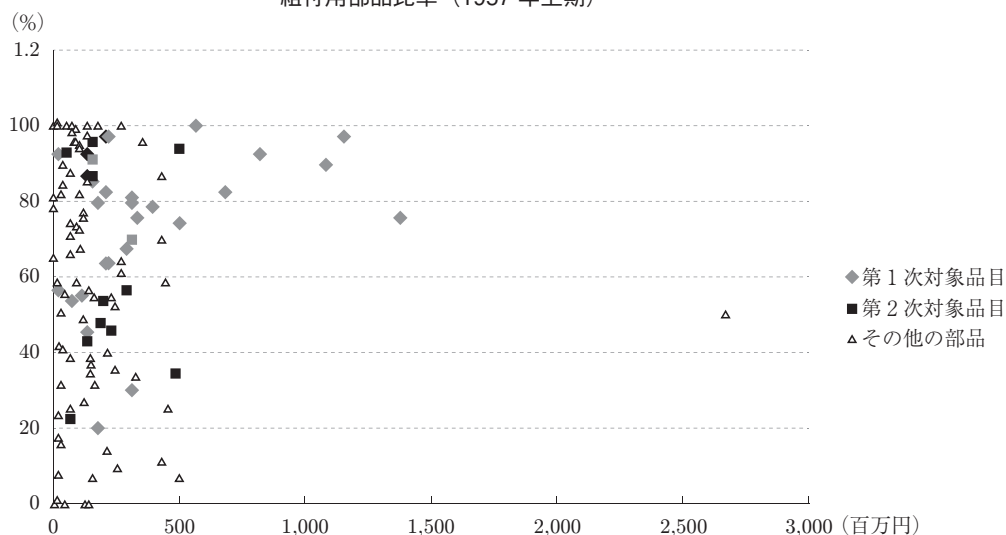
なお、機振法初期に選定された 42 品目について、生産規模、組付用比率を他の部品と比較したの

(22) 1969 年 5 月 19 日に開催された自動車用部品部会では、振興基本計画の一部改訂、69 年度振興実施計画について通産省自動車課の技官から説明があり、説明後委員から質問や意見が出され、それに対し技官側から回答するという形で会議が行われたことが記録されている（日本自動車部品工業会『事業報告書（1969 年度）』5～9 頁。この議事録を見る限り、実施計画を自動車用部品部会で審議、策定した様子は感じられない。

(23) 日本自動車部品工業会『事業報告書（1956 年度）』36～51 頁。なお、通商産業省重工業局自動車課編（1957）『自動車時報』第 28 号に、「自動車部品工業の合理化について」として一部を修正し、掲載されている。修正は、第 2 次対象 16 品目が追加されたことによるものであり、内容はほとんど同じである。

(24) 26 品目について、1958 年以降自動車課に勤務していた大河原義廣は「まずトラックを国際競争力あるものにする。要するにコマーシャルカー、商業車を力あるものにする」ことが目的だったと語っている（前掲尾高・松島編著（2013）247 頁）が、他方「26 品目には、あまりはっきりした根拠はなかったと思うのです」とも語っている（同 255 頁）。

図3 第1次機振法対象自動車部品の出荷額と組付用部品比率（1957年上期）



出所) 自動車部品工業会『事業報告書（1957年度版）』より作成。

が図3である。第1次対象品目で組付用部品が6割未満の部品が8品目（22.2%）、第2次対象品目で7品目（43.8%）だった。全体では43.0%の部品が6割未満なので、第1次対象品目は組付用比率が高い部品が多かったことがわかる。前述したように、選定条件に「補修用の需用が多く」とあり、事例として取り上げられているピストン、ピストンリング、軸受メタルは対象品目となっているが、全体としては組付用比率の高い部品にウェイトがかかっている。

もう一つの特徴は、図からもわかるように、明らかに出荷額の多い品目選ばれていることである。最も出荷額の多い部品（重ね板バネ）は対象とはなっていないものの、他の上位部品、特に組付用比率の高い部品の多くが対象となっている。

② 合理化の方向

前述した「自動車部品工業合理化基本計画要綱説明資料」では、合理化の方法として第1に設備の更新および近代化を取り上げている。設備計画では、①量産性の高い設備を導入し、工数の節減、製品の均一性の向上をはかる、②高精度設備を導入し、製品の精度・品質の向上、加工歩留りの向上を行う、③試験・検査・研究設備を充実し、品質・性能の向上を期する、といった点を勧告し、60年度末までに26品目で43億1500万円の資金を要するとしている。⁽²⁵⁾

第2に、製造品種の整理である。ここでは、部品価格が高価であることの最大の原因の一つが製

(25) 前掲『自動車時報』第28号では、第2次対象16品目22億9000万円が追加されている。

造品種の過多，単一品種生産単位量の過小であるとし，製品の品質の向上，均一性の確保の点からも製造品種の整理の必要性を述べている。第3が，製造品種の専門化ならびに企業当たり生産量の増大である。

合理化計画の効果として，第1に価格の低減があげられている。当初の26品目の目標が達成された場合は，普通型シャシーの生産者価格低減への効果は，ガソリン・シャシーで3.97%，ディーゼル・シャシーで4.18%となっている。⁽²⁶⁾第2に，「近代的生産設備の集約利用及び研究検査設備の拡充は，生産量の増大と相まって，部品産業における附加価値生産性を30年度の1.5倍ないし3倍に上昇せしめるばかりでなく製品の品質性能の向上をもたらし，部品産業の自主性の確立が期せられる」(48頁)としている。

合理化基本計画は，さらに各年度の合理化実施計画に具体化される。自動車部品については，1956年11月20日の自動車用部品部会で審議された。この時に作成された実施計画では対象とされた部品ごとに具体的にどのような方向で合理化を進めていくのかが示されていた。⁽²⁷⁾合理化基本計画で，対象部品ごとに価格の引き下げなどの目標値や資金額が決定され，合理化実施計画では合理化基本計画に対応した合理化への取り組みが年度ごとに示された。56年度の合理化実施計画では，一部の品目がまとめて記され，全体で20の部品(グループ)についての合理化の方向が記された(表8)。ここから次の点が指摘できる。

第1に，合理化基本計画に記されていた方法(①設備の更新および近代化，②製造品種の整理)での合理化実施が，業種ごとに検討されている。当然のことだが，新たに必要となる機械設備は品目ごとに異なっている。第2に，製造品種の整理，専門化が多くの部品で言及されている。表にある20品目中15品目で製造品種などの整理が取り上げられ，対応が進められていくことになる。製造品種の整理は，「部品の規格統一」という形で機振法以前から対策が進められていた。⁽²⁸⁾製造品種の整理が，自動車部品においては合理化の重要な目標の一つであったことがわかる。

製造品種の整理は，部品の規格化によって，生産の合理化を進め，コスト引き下げに貢献する一方，何を共通の規格にするのかについて同業者間での対立が生じる可能性がある。また，整理された品種を自動車メーカーが購入しなければ意味がないので，自動車メーカーとの調整も必要になる。

(26) 前掲『自動車時報』第28号では，42品目でガソリン・シャシー4.86%，ディーゼル・シャシー4.89%となっている。

(27) 1956年度の合理化実施計画の方針について「合理化基本計画の目標を達成するために必要な措置のうち，昭和31年度においては，製造品種，その使用部品または使用材料の整理，製造品種の専門化および共同研究の実施等生産体制の近代化を推進するにあたり前提となるべき措置に重点をおき，設備投資は前期の措置と併行的に実施し得るもののみをとりあげて実施計画を作成した」とある(「昭和31年度自動車部品工業合理化実施計画について」(日本自動車部品工業会『事業報告書』1956年度版)58頁)。

(28) 「自動車部品の規格統一について」(『自動車時報』第27号，1956年)参照。

表 8 機振法による合理化実施計画の方向（1956 年度）

部品	合理化実施の方向
ピストンリング	過剰設備の除廃却が最も有効な措置であるが、56 年度においてはさしあたり製造品種の専門化を図ることとし、これがため別途特別委員会を設置する。なお、前者についても同委員会において具体的方途を検討することとする。
気化器	生産の現状にかんがみ使用部品の整理を行うこととした。
燃料噴射装置	A 型燃料噴射装置生産の緊要性にかんがみ（現在生産されている品種の大部分は B 型である）各種専用工作機械および専用試験検査設備の導入を行うこととした。
空気または油清浄器	濾過要素の整理を行うとともに、設計ならびに検査基準を確立して品質性能の向上に資するために共同研究を実施することとし、また清浄器ボデーの加工に必要なプレス設備の更新をあわせ行うこととした。
放熱器	チューブならびにフィンの種類を整理するとともに、それらの使用材料の整理を行うこととし、また設計ならびに検査基準を確立して品質性能の向上、製品重量の軽減に資するために共同研究を実施することとした。
軸受メタル	裏金材料の整理を行うとともに、ケルメット鑄造技術の高度化を図るため加熱炉を設置し、高精度工作機械ならびに試験検査設備を導入して加工精度・歩留りの向上を図ることとした。
充電発電機、始動電動機、電圧調整器及び配電器	ガソリン車用とディーゼル車用との生産分野を明確にする等の製品種の専門化を行い（ただし配電器を除く）、また、使用材料の整理を図るとともに、高能率工作機械および専用試験検査設備の導入を行うこととした。
点火コイル	使用材料の整理を極力図るとともに、生産工程の自動化に必要な設備および試験検査設備の導入を行うこととした。
ハンドル	生産能率を増進するため高性能合成樹脂成型機の導入を図ることとした。
倍力装置（カジ取りおよびブレーキ）	高能率工作機械を導入し、生産の能率化を図るとともに、治工具製造設備、試験検査設備を強化し製品精度の向上を図ることとした。
車輪	製造品種の整理ならびに専門化を積極的に行うとともに生産体制の近代的高度化を推進するに必要な専用加工設備の導入を図ることとした。
シャシーばね	使用材料ならびに製造品種の整理を図り、将来の高性能設備の効果的利用に資することとした。なお、将来の発展にそなえるための準備的設備の導入を図ることとした。
ショック・アブソーバー	筒型ショック・アブソーバーの製造品種を整理するとともに、高能率工作機、試験検査設備の導入を図ることとした。
照明器	製造品種の整理を極力行うとともに、プレス、塗装、鍍金および試験検査の設備の導入を図ることとした。
スイッチ	製造品種ならびに使用材料の整理を行うとともに高能率工作機械、試験検査設備の導入を図ることとした。
計器、ケーブルおよびケーブル、ケーシング	製造品種の整理を極力実施することとし、同時に計器メーカーとケーブルおよびケーブル・ケーシング・メーカーとの間の協調関係を密にすることとした。なお、計器メーカーについては試験検査設備の導入を行うこととした。
警音器	製造品種の整理を極力行うこととし、その進捗状況とあわせて、プレス、塗装、鍍金および試験設備の導入を図ることとした。
電線	使用材料の整理を行うとともに、自動連続加工設備の導入を行うこととした。
フレーム及びアクスル・ハウジング	大型プレスならびに熔接機械を導入し、大型プレス部品の生産能力の増強、能率化を図ることとした。
エアブレーキ装置	生産能率を増進するため、特に研削加工部品を改良することに重点をおいて設備を更新する。また試験設備を強化して製品精度の向上を図ることとした。

出所）「昭和 31 年度自動車部品工業合理化実施計画について」（日本自動車部品工業会『事業報告書（1956 年度版）』）より作成。

注）下線部は、製造品種の整理等に関する記述。

特に自動車のような製品では、共通化された部品を利用できる場合と、自動車メーカーごとに仕様
が異なる場合が存在し、共通化すれば、利用が広がるというわけではない。製造品種の整理につい
ては、機振法以前の「部品の規格統一」との関係、製造品種の整理をどのように進めたのか、部工
会は製造品種の整理についてどのように関わったのか、製造品種の整理はどういった効果を生んだ
のか、などについて検討されなければならないが、今後の課題としておきたい。

(2) 融資

① 機振法前の自動車部品産業への融資

機振法で示された設備の更新及び合理化のための資金需要については、日本開発銀行から融資が
実施されることになった。前述したように機振法による融資については、当時の資金需要に対して
金銭的には大きくはないものの、部品企業の積極的な投資を促進させるうえで果たした効果は大き
かったことが、尾高・松島編著（2013）のいくつかの論文で触れられている。機振法の融資につい
て考察するためには、機振法以前からの自動車部品産業に対する政策との関係について検討するこ
とが必要である。

1950年代に入ると、自動車部品産業に対しても新たに資金的な支援が実施された（表9）⁽²⁹⁾。52年
度には、自動車部品等生産施設合理化補助金（当初1500万円、最終的に1400万円）が実施され、緊
急度の高い部品の生産施設に重点を置き、申請は88件、そのうち31件が交付対象先となった。同
制度は、53年度には貸付金に変更し、総額2000万円、対象を自動車の品質、性能の改善に役立つも
のと、実質的に広げた。その結果103社から申請があり、23社に貸付が決定された（表10）。53年
度にはこれ以外にも開銀設備投資資金計画による貸付、長銀の貸付が実施された⁽³⁰⁾。どちらも金額は
自動車部品等生産施設合理化貸付金より多かったものの、開銀融資は、この年度には実施はされな
かった⁽³¹⁾。開銀融資内定先3社のうち、日本発条、プレス工業は翌54年度に持ち越され、新たに日本
電装を加えて融資が実行された⁽³²⁾。自動車部品産業に対する最初の開銀融資については、「日本発条が

(29) この時期の叙述については、おもに前掲『自動車年鑑』各年版を参照にした。

(30) 長銀の貸付は、1953年度上期に日本発条、矢崎電線、新東洋時計が申請し、日本発条（5000万円）、
矢崎電線（3000万円）が決定したという記載（『自動車年鑑』1954年版、303頁）と、53年度には
日本発条（5000万円）、日本ピストンリング（4000万円）、東京ラジエーター（1000万円）、三井精
機（7000万円）の貸付が行われたという記載（『自動車年鑑』1955年版、285頁）がある。

(31) 開銀融資の対象となった3社の計画は、次のとおり。

- ・プレス工業 1000トン深絞り用プレス機の購入（大型深絞加工）、溶接機、車輪矯正機、塗装設備。
- ・晴山自動車 工業歯切れ機械および歯切れ工作機械の購入（グリーソンスパイラル歯切盤、ハイボ
イドカッター、旋盤ミールリング）、熱処理加熱炉設備 他。
- ・日本発条 熱処理および成型設備の輸入機械による合理化既設備機械配置換えおよび輸入機械据付
工事ほか。（『自動車年鑑』1954年版、302頁）

表9 自動車部品工業振興策（融資関係、1952～55年度）

年度	事項
1952	自動車部品等生産施設合理化補助金 ・総額 1500 万円（実際は 1400 万円） 費用の 2 分の 1 まで 緊急度の高い部品の生産施設に重点を ・交付申請 88 件，新製品目 22 件，補助金交付希望額 1 億 2400 万円 →9 月の第 1 回審査査定で半数失格 →最終的に 31 社を交付対象先として決定
1953	自動車部品等生産施設合理化貸付金 ・補助金から貸付金に変更し総額 2000 万円 自動車の品質，性能の改善に役立つ ・103 会社（104 工場）申請 →23 社に貸付決定 斬新な生産技術ないし設備を採用することにより，工数削減，価格引き下げを図るものに重点 開銀設備投資資金計画（部品部門） ・プレス工業（4000 万円），晴山自動車工業（3000 万円），日本発条（3000 万円） →開銀で融資は内定したが，特別減税国債の売れ行き不振から見送られる 長銀の貸付 ・部品では日本発条，矢崎電線，新東洋時計が申請（上期）→日本発条（5000 万円），矢崎電線（3000 万円）が決定 ・日本発条（5000 万円），日本ピストンリング（4000 万円），東京ラジエーター（1000 万円），三井精機（7000 万円）
1954	中小企業機械工業設備近代化資金 自動車部品含む 19 業種指定 ・ピストン，ピストンライナー，プレーキライニング，ショックアブソーバー，コイルばねの 5 部門を対象 ・曙産業，中央発条，泉自動車工業，新川工業，竹原スプリングの申請 →曙産業，中央発条，泉自動車工業に各 900 万の融資 開銀設備投資資金計画（部品部門） ・日本電装（4000 万円），日本発条（3000 万円），プレス工業（3000 万円） →日本電装 2000 万円，日本発条 2000 万円，プレス工業 2500 万円となった 長銀の貸付 ・54 年度申請（9 月まで） 日本電装，日本発条，トヨタ車体→日本電装，日本発条に貸付を
1955	中小企業金融公庫の直接貸 ・電装品，鋳造品，機械加工品，完成品，用品，バネなど 47 点の部品を選ぶ ・優良部品メーカー 32 社，特殊車体製造業 2 社を直接対象企業に 開銀設備投資資金計画（部品部門）→ゲーゼル機器，日本自動車計器，小糸製作所，東京機器工業に →実際に執行されたのは 56 年度になってからのようである

出所）『自動車年鑑』（各年版），『日本の自動車工業』（1958 年版）より作成。

注）出所により，金額等に一部相違が見られる。

オースチン，ジープのばね国産化，プレス工業が輸出向け普通車のスチールキャブ，いすゞのヒル

（32）開銀融資の対象となった 3 社の計画は，次のとおり。

- ・日本電装 自動車電装部品製造設備の合理化（シュッテ 6 軸自動旋盤，ウレックス単純自動旋盤，高速度自動プレス，LWK の自動車深絞プレスの輸入）所要資金 1.8 億円。
- ・日本発条 自動車用バネ製造設備の整備（焼入加熱炉，成型焼入機，荷重試験機などの輸入機械による合理化）など 1.35 億円。
- ・プレス工業 自動車車体製造用プレスの整備（1500 トンプレス機ハイドロリックリベッタの購入）ほか 0.94 億円。（『自動車年鑑』1955 年版，285 頁）

日本発条，プレス工業は 1 年前と計画内容に違いがある。また，晴山自動車工業がなぜ外されたのかは不明である。

表10 自動車部品等生産施設合理化貸付金（1953年度）

企業名	所在地	部品名	金額（万円）	部工会会員 （1954年 12月末）	融資回数
泉自動車工業	埼玉県大宮市	ピストン	150	○	2
第一鍛造	東京都品川区	鍛造品	90	○	0
村田発條	東京都墨田区	コイルバネ	150	○	0
白光舎	東京都北区	前照灯	140	○	4
田中計器工業	埼玉県北足立郡	窓ふき	65	○	1
日本気化器	東京都品川区	気化器	90	○	7
東京ラヂエーター製造	神奈川県川崎市	ラヂエーター	125	○	1
土屋製作所	東京都豊島区	エアクリナー	65	○	7
アポロ商会	東京都目黒区	方向指示器	60	○	0
山田油機製造	東京都大田区	ニップル	75	○	0
永田工業	静岡県静岡市	ドアヒンジ	50	△	1
白木金属工業	東京都品川区	レギュレーター	50	×	8
丸八電機工業所	東京都台東区	警報機	50	○	0
東海理化電機製作所	愛知県西春日井郡	スイッチ	60	○	8
津田鉄工所	愛知県刈谷市	ハブボルト	85	○	0
太平洋工業	岐阜県大垣市	バルブコア	80	○	5
名古屋ゴム	名古屋市西区	ブレーキホース	70	○	6
今井工作所	名古屋市中区	ブレーキ用ハブ・ドラム	50	○	0
大金製作所	大阪市生野区	クラッチ板	150	○	11
富士電器	大阪市生野区	リレー	70	○	0
前田金属工業	大阪市東成区	レンチ類	115	○	0
樋口精機工業	大阪府三島郡	ピストンピン	50	○	0
油野工業	大阪市西成区	デスクホイール	120	×	0

出所）『自動車時報』第21号，1953年12月，および『自動車年鑑』『自動車部品工業会事業報告書』より作成。

注1）永田工業は，1951年名簿には記載されているが，54年以降見られない。

2）表中の融資回数は，機振法による融資対象企業となった回数（ただし，1956年度～69年度）。

マンボデーのプレス化，日本電装が電装品国産化，輸出車の性能向上などいずれも間接的に輸出振興と輸入防遏の役割を果たすということにあった」（『自動車年鑑』1956年版，87頁）とされていた⁽³³⁾。

1954年度には，自動車部品を含む19業種で中小企業機械工業設備近代化資金による融資が実施

(33) 『日本開発銀行10年史』は，この時の融資について，次のように記している。「本行は輸入防遏の見地から，国内乗用車工業の整備確立が強く要望されたため，29・30両年度にわたり外車国産化のための設備合理化を対象として400百万円の融資を行った。／また自動車工業の量産体制が次第に整備されるに伴い，とくに自動車部品工業の近代化が要請された。このため部品工業設備の近代化，とくに専門生産体制の確立を図るため，本行は部品工業に融資し自動車工業の近代化を側面からいっそう推進した。／すなわち，この期における本行の融資は，4大シャーシメーカーの系列下にある部品工業のうち，とくに緊要と思われる部品，たとえば電装品・緩衝装置・燃料噴射装置・計器類などの設備近代化に重点を置いて29年度65百万円，31年度125百万円の貸付を実行した」（291頁）。なお，1956年度融資の金額は表10とは異なっている。

された。ピストン、ピストンライナー、ブレーキライニング、ショックアブソーバー、コイルばねの5部門が対象となり、5社が申請、そのうち曙産業、中央発条、泉自動車工業の3社に各900万円の融資が決まった。⁽³⁴⁾ 長銀の貸付については、9月までに日本電装、日本発条、トヨタ車体が申請を行い、日本電装、日本発条に対し、貸付が行われることになった。

1955年度になると、開銀融資については、前年度対象企業を除き、新たにゼーゼル機器、日本自動車計器、小糸製作所、東京機器工業の4社が選定された（実施は翌年度）。4社が融資に際して計画していた設備は表11のとおりである。海外企業との技術提携を契機とした新しい生産方式の導入、老朽機械の置換えと工場の集約化、設備更新による生産能力と能率の向上、設備の自動化・合理化などが方針として掲げられ、所要資金に対する自己資金の程度は最も低い小糸製作所が16.7%、最も高い日本自動車計器が37.5%と差がある。

1954年度に実施された中小企業機械工業設備近代化資金は、同事業の基礎となる法律が延長されたものの「機械工業全般の共通の基礎部門である、鋳鍛造工業（強靱鋳鉄金型製造業）、歯車工業の二部門を近代化の対象業種とし、55年度は自動車部品工業などは一応対象から除外された」（『自動車年鑑』1951年版、310頁）。⁽³⁵⁾

一方、新たに始まったのが中小企業金融公庫による直接貸である（中小企業金融公庫（1964）『中小企業金融公庫10年史』221～227頁）。1955年度に、輸出産業及び輸出関連産業に対する設備、運転資金を公庫が業務代理店を通ずることなく直接企業に貸付を行う直接貸がスタートし、自動車関連では、自動車部品製造業と特殊車体製造業が対象業種となった。そこで、「通産省自動車課は、中小企業金融公庫直接貸付に対する基本態度として、自動車部品産業の合理化目標を今後三ヶ年に製造原価を10～15%引下げること置き、重要自動車部品として、装電品、鋳造品、機械加工品、完成品、用品、バネ等の中から47点の部品を選び」、部品については32社、特殊車体製造業については2社、計34社が選定された。34社の合理化達成のために必要な設備合理化資金は2億2639万円、

(34) 3社の計画は次のとおり。

- ・曙産業（ブレーキライニング） 特殊レデン装置・攪拌装置・連続押出機・乾燥成型装置・成型プレス・両面研磨機・配電設備・ボイラー・検査用治具 所要総資金2085万円。
- ・中央発条（コイルばね） 材料加熱炉・焼入炉・焼入機・重油焼戻炉・両端面研磨機 所要総資金1843万円。
- ・泉自動車工業（ピストン） マルティオオートマテックレース・精密中削盤・内面研磨盤・自動ダイカスト機 所要総資金2100万円。（『自動車年鑑』1955年版、285頁）

なお、返済条件については、「中小機械工業への設備近代化資金という性質上通産省は原則的に一ヶ年据置き、三ヶ年半払いという長期返還を主張し、結局中央発条、泉自動車工業の両社は一ヶ年据置き五ヶ年払いとなつたが、曙産業に関しては同社の協調銀行である東京都民銀行が六ヶ月据置き二年二ヶ月払いという条件を固執したため、特別に取扱われた」とある（『自動車年鑑』1956年版、309頁）。

(35) 1955年度の中小機械工業設備近代化資金貸付先は、強靱鋳鉄より10社、金型製造業より8社、歯車工業より9社、計27社であったが、そのうち7社は自動車メーカーの下請であったとされている（『自動車年鑑』1951年版、310頁）。

表11 1955年度 開銀設備資金融資

社名	設備方針	対象工事	所要資金・調達区分
ゼーゼル機器	西独ボッシュ社との技術的により従来のB型ポンプをA型に切替える。所要工作機械10台、部品加工のうち従来手作業によるものを自動化し工数の大幅低減と品質の均一化を図る。	噴射ポンプの新式化に伴う工作機械設備の導入83、ノズル、ブランジャーなどのポンプ部品の合理化設備23	所要資金106（開銀50、債銀30、自己調達26）
日本自動車計器	小物自動車工作機械の導入、治工具製作設備の整備強化等によって老朽機械を置換え製品の精度向上を図る。振動、衝撃等各種試験設備の本格的な導入、分散工場を島田工場に集約、系統的な生産ラインの整備を行う。	現有メーター類生産設備の近代化36、試験検査研究設備の強化8、工場施設の移転集約化20	所要資金64（開銀30、債銀10、自己調達24）
小糸製作所	塗装、乾燥等特殊装置の新規導入。加工機械の更新による生産の能率化。本格的試験検査設備の増強ないし新設。	現有機械の更新近代化27、試験検査機械の増強充実9	所要資金36（開銀30、自己調達6）
東京機器工業	自動工作機械の採用による加工工程の大幅削減を図る。鋳物現有設備の合理化増強・ホイールシリンダー全面加工専用機の導入。	緩衝器専用設備の自動化、鋳物設備の合理化36、オイルブレーキ機械加工の専用機採用12	所要資金46（開銀30、自己調達16）

出所)『自動車年鑑』1956年版、307頁より作成。

注) 表中の数字の単位は百万円。

運転資金は2655万円と算定され、中小企業金融公庫からの融資期待額を1億9510万円と見込み、55年10月に自動車課は公庫側に説明した（『自動車年鑑』1951年版、312～313頁）。自動車部品32社の概要は、表12のとおりである。

以上の機振法以前の自動車部品産業への融資の取り組みと機振法との関係をどのように考えればよいのだろうか。第1に、1950年代の融資施策には、自動車部品等生産施設合理化貸付金（補助金）、開銀設備投資資金計画、中小企業機械工業設備近代化資金、中小企業金融公庫の直接貸付などが存在していたが、自動車部品メーカーの生産の近代化・合理化・効率化を図り、生産コストを減少させることで自動車産業の発展に寄与させるという機振法の課題と連続する目的を持っていた。これらは機振法へ発展していく内容を持つ制度であったといえることができる。

第2に、上記の政策で融資対象となった企業の中で、機振法で融資対象となった企業が少なくないことである。融資対象の名前がわかる1953年度自動車部品等生産施設合理化貸付金については、23社中12社が機振法においても融資対象となっており、中でも融資回数5回以上は7社と多い（前掲表10）。55年度の中小企業金融公庫の直接貸付対象企業32社中18社が機振法の融資対象であり、そのうち5回以上は11社である（表12）。開銀融資の対象となった曙産業（曙ブレーキ工業、15回）、日本電装（12回）、日本発条（12回）、プレス工業（9回）は、機振法融資回数が多い企業である。また、これら企業のほとんどが自動車部品工業会の会員企業でもあり、通産省自動車課、自動車部品

表 12 中小企業金融公庫の直接貸対象企業（1955 年度）

企業名	部品名	融資金額 (万円)	部工会会員 (1955)	融資回数
ナイルス部品	スイッチ類	450	○	10
市川製作所	ランプ類	400	○	6
桜興業	ピストン	800	○	5
富士バルブ	バルブ	1,500	○	4
日本金属工業	レギュレーター	300	×	0
城南製作所	レギュレーター	300	×	3
川崎自動車工業	ナックル自在接手	300	○	0
中央自動車工業	自在接手, ダイカスト接手	500	○	0
浅井製作所	オイルシール	200	○	0
土屋製作所	クリーナー類	450	○	7
旭精工	水ポンプ	100	○	0
山田油機製造	グリースポンプ, ニップル	500	○	0
村田発条	弁バネ	300	○	0
加藤発条	弁バネ	100	×	7
東海理化電機	スイッチ	600	○	8
円外製鋼所	ピン類	240	×	0
樋口機械工業	ピン類	500	○	0
大豊工業	ブッシュ	450	×	5
泉自動車工業	ピストン	1,500	○	2
白光舎	ランプ類	2,000	○	4
日本濾過器	クリーナー類	480	○	5
いすゞ部品	水ポンプ	480	○	0
大和精工所	ブッシュ	50	○	0
日本オイルシール工業	オイルシール	2,000	○	10
石川ガスケット	ガスケット類	400	○	1
昭和精機	燃料ポンプ	100	○	2
京三電機	燃料ポンプ	1,000	○	5
日鍛バルブ製造	バルブ	700	○	6
武州産業	クラッチディスク	500	○	0
品川電線	ケーブルコード	800	○	0
石野ガスケット	ガスケット類	400	○	2
京都機械工業	レンチ類	400	○	0

出所)『自動車年鑑』1956 年版, 312 頁, 等から作成。

注 1) 市川製作所, 白光舎は, それぞれ合併後の市光工業の 1 回を含む。

2) 表中の融資回数は, 機振法による融資対象企業となった回数 (ただし, 1956 年度～69 年度)。

工業会, 開銀, 中小企業金融公庫といった機振法に関連する機関とこれら企業との関係は機振法以前から存在していたと推察される。

第 3 に, この時期の融資対象企業には, 補修用部品に関係している部品メーカーが含まれていたことが考えられる。例えば, 1953 年度自動車部品等生産施設合理化貸付金への応募企業の構成は補

表13 自動車部品等生産施設合理化貸付金（1953年度）申請企業

車両	新車組立用	補修用	小計
普通車	31	32	63
乗用車	3	2	5
三輪車	10	3	13
二輪車	2	1	3
共通	—	—	20
計	46	38	104

出所)『自動車時報』第21号, 1953年12月, 60頁。

注) 区分は出所による。

修用 38 社, 新車組立用 47 社となっている (表 13)。ただし, 補修用, 新車組立用の両方の部品を生産している企業も少なくなく, 両者を明確に区分することは困難であるし, 融資対象になった企業の中の区分がわからないものの, 補修用部品の存在感が機振法以降と比べて高いことは否定できない。⁽³⁶⁾

第 4 に, 機振法制定後の開銀融資, 中小企業金融公庫融資による融資企業数は 160 社を超え, 対象となった企業数は機振法以前と比べはるかに多かったことである。また, 15 年間安定した制度として持続したことも, 利用する自動車部品産業にとっては意味があったと思われる。機振法以前と以後は, 利用企業の広がりという点で違いが見られる。

② 機振法制定後の融資

前述したように, 機振法制定後, 1956 年 12 月に合理化基本計画が策定された自動車部品産業では, 実施計画の目標達成に向けて必要な資金を確保するため, 日本開発銀行からの設備資金の貸付が検討された。しかし, 56 年度分は融資あつせん企業の選定が遅れ, 通産省が開銀当局へ融資あつせん期待額を申し入れたのは 57 年 3 月であった (『自動車年鑑』1958 年版, 467 頁)。

推薦に当たっての通産省の方針は, 「自動車部品製造業の合理化目標は新車組付用自動車部品のうち専門部品メーカーが製造することを適当とするもので緊要と認められる者の製造設備を近代化

(36) 「昭和二十八年度自動車部品等生産施設合理化貸付金貸付決定審査要領」では, 「5 審査に考慮すべき事項」として, 次のように記している。

「申請者が次の各号の一に該当する場合は, 審査に当り特別の考慮を払うものとする。

- (1) 申請者の行う試験研究が自動車工業研究補助金, その他の研究補助金の交付対象となり, それを生産面に実際利用するもの。
- (2) 優良自動車部品認定規則による認定部品の製造を行っているもの。
- (3) 工業標準化法の表示許可部品の製造を行っているもの。」(『自動車時報』第 21 号, 1953 年 12 月, 62 頁)

以上の (2) にあるように, 優良自動車部品認定規則の認定部品製造企業を重視している点にも, 補修用部品メーカーを重視していることがうかがわれる。

することによって①歩留り、および生産性を向上として製品価格を昭和三十年度価格の一五・三〇%以上引下げ②品質または性能を国際水準なみに引上げるとともに③自動車の国際競争力を培養することにある」(同 467 頁)。そこで、開銀への推薦企業の選定については、合理化実施計画で取り上げた部品 26 点から、ピストンリング、気化器、放熱器、シャシーばね、計器、ケーブルおよびケーシングについては設備投資に先立ち、製造品種の単純化に取り組むべきということで除外された。その他いくつかの部品が除外されたのち、推薦対象部品を燃料噴射装置、空気または油清浄器、ガソリン車用电装品(充電発電機、始動発電機、電圧潮汐、配電器、および点火コイル)、ハンドル、かじ取り倍力装置、車輪、ショックアブソーバー、ブレーキ倍力装置、エアブレーキ装置、ヘッドランプ以外の照明器具、スイッチ、電線、フレームおよびアクスルケーシングとし、「それらの新車組付用部品製造業者のうち①多くの自動車製造業に製品を納入できること②生産性の向上を期待できること③設備計画の規模および内容が適正であること、を条件とし、さらに当該企業の資金運用状況をかん案して」⁽³⁷⁾ 16 企業を推薦対象とし、融資期待金額は 5 億 2000 万円であった(同 469 頁)。なお、16 社の中で実際に貸付が行われたのは 15 社で、内定していた日本電装は翌年度に回された(表 14)。また、貸付の時期は 57 年度にずれ込み、早い企業では 8 月、遅いところでは 57 年度末の 58 年 3 月になっているところもあった。

なお、ここで重視したいのは、「新車組付用部品製造業者」が対象となっており、補修部品製造業者は対象から外されたことである。前述したように、機振法対象の業種選定の際には補修用の需要が多いことが条件に掲げられ、実際にそうした業種が選定されていた。それにもかかわらず、融資対象企業の選定をする際には新車組付用に限定されている。

③ 初期の融資企業

1956 年度の開銀融資の状況から、次の点が指摘できる。第 1 に、実際には翌年度に回された日本電装を含めた 16 社のうち、52 年度から 56 年度に何らかの融資を受けていた企業は確認できるもので 10 社ある。機振法が始まる時点で、融資対象企業の層が存在していた。第 2 に、融資対象となった企業の部品には、組付用比率が 9 割を超える舵取りハンドル、空気清浄機、充電発電機など、組付用比率が高い部品が多く、組付用比率が比較的低いのは点火コイル(55%)、ブレーキ倍力装置(63%)、軸受メタル(ケルメット軸受メタル 64%、バビット軸受メタル 20%)などに限られる。第 3 に、申請された指定機械類の中で開銀に融資依頼された額の比率(表中の B/A)は、3 割台から 8 割

(37) 16 企業のうち一部は設備計画を第一期と第二期に分け、第一期のみを対象とした。その場合、第一期工事を「推せん対象部品以外に他の自動車部品を製造する企業については対象部品専用の設備として明確なもの」とした企業(日本電装、東京機器工業、大同メタル工業)、「設備計画の規模を決定するために今後需給見通しをなす検討の余地のあるものについては最小限必要と認められる規模のもの」とした企業(土屋製作所、名古屋ゴム、東海理化電機、矢崎電線)があった(『自動車年鑑』1958 年版、469 頁)。

表14 1956年度開銀融資企業と融資額

企業名	部 品	設備所要額	指定機械類 (A)	開銀期待額 (B)	融資決定額 (C)	貸付時期	B/A (%)	C/B (%)
デーゼル機器 阪神変圧器製作所 名古屋ゴム 自動車機器	燃料噴射装置 点火コイル かじ取りハンドル ブレーキ倍力装置およびかじ取り倍力装置	560,838 32,466 63,818 172,190	403,300 18,616 61,500 85,460	100,000 15,000 20,000 40,000	100,000 7,500 20,000 38,000	1957年8月 1957年12月 1957年8月 1957年8月	24.8 80.6 32.5 46.8	100.0 50.0 100.0 95.0
萱場工業 車輪工業 市川製作所 白光舎工業 プレス工業	シヨックアブソーバー 車輪 照明器 照明器 フレームおよびアックスルハウジング	149,107 438,730 104,242 69,622 541,270	83,200 298,500 76,839 48,307 192,000	40,000 50,000 50,000 30,000 80,000	35,000 50,000 20,000 20,000 70,000	1957年8月 1957年8月 1958年3月 1957年12月 1957年8月	48.1 16.8 65.1 62.1 41.7	87.5 100.0 40.0 66.7 87.5
三輪精機 東京機器工業 土屋製作所 矢崎電線工業 東海理化電機製作所 大同メタル工業 日本電装	エヤーブレイキ シヨックアブソーバー 空気清浄機および油清浄器 電線 スイッチ 軸受メタル 充電発電機・始動発電機・電圧調整器および配電器	35,644 29,550 41,000 22,458 35,271 50,930 109,020	27,790 16,700 28,000 22,458 20,108 22,330 84,650	15,000 10,000 10,000 10,000 15,000 15,000 20,000	14,000 10,000 10,000 10,000 15,000 15,000 翌年度へ	1957年9月 1957年8月 1957年9月 1957年8月 1957年9月 1957年12月	54.0 59.9 35.7 44.5 74.6 67.2	93.3 100.0 100.0 100.0 100.0 100.0
計		2,456,156	1,489,758	520,000	434,500		34.9	86.9

出所)『自動車年鑑』1958年版、59年版より作成。

台と差がある。また、開銀が査定した融資決定額との関係（表中の C/A）も 4 割から 10 割と差がある。この差の理由については不明である。

2 年目になる 1957 年度の開銀融資企業については次のとおりである（表 15）。この年は、第 1 に東京機器工業、大同メタル工業と融資が持ち越された日本電装を除けば新規の融資になる。機振法の当初は融資件数が限られていたこともあり、同一企業が連続しないように配慮されていたことがうかがわれる。なお、第 2 次機振法以降は連続して融資を受ける企業が多くなっている。第 2 に、実際に融資が実行された 16 社中 8 社が 50 年代前半に何らかの形で融資を受けている。初年度よりは少ないものの、融資企業に関しては機振法以前との連続性が見られる。第 3 に、ピストンピン（22 %）、ピストンリング（30 %）、クラッチ表張（34 %）など、組付用比率が低い製品が含まれている。組付用比率が低い製品に該当する企業であっても、新車組付用も生産しており、前述した条件をクリアしていたことから、融資対象として選定されたものと考えられる。第 4 に、申請された指定機械類の中で開銀に融資依頼された額の比率（表中の B/A）は、2 割弱から 7 割弱とこの年度も差が大きい。一方開銀が査定した融資決定額との関係（表中の C/A）は 100 %に近い企業が多くなっている。期待額と融資決定額がほぼ同じになっていることが影響している。

④ その後の融資

機振法による融資は、第 2 次機振法以降枠が拡大され、融資対象企業、融資金額も増加した（表 16）。また、1961 年以降中小企業金融公庫からの融資も始まり、規模の小さな企業への融資も増えた。

実際に融資を受けた企業（1956～69 年度）を企業規模（開銀融資を受けた企業か中小企業金融公庫融資を受けた企業か）、企業融資回数、そして自動車部品工業会員かどうかを見たのが表 17 である。ここから次の点を指摘することができる。

第 1 に、融資回数については多数回融資を受けた限られた企業と 1～2 回融資を受けた多くの企業に分けられ、企業規模では前者は大手、後者は中小が多い。6 回以上受けている 34 社のうち大手が 31 社である一方、1～2 回 82 社のうち 64 社が中小部品メーカーである。6 回以上融資を受けている融資回数は全融資回数 523 回のうち 276 回（52.9 %）を占めている。融資機会は広がりを見せている一方、融資回数は少数の企業で半数以上を占めていたのである。

第 2 に、融資を受けた企業の部工会員数が、時期を経るに従い増えている。多くの場合、部工会員になって数年後に融資を受けており、会員になることが融資の条件であるかのようだった⁽³⁸⁾。

第 3 に、その一方で、4 回以上融資を受けた企業のほとんどは 1971 年時点で部工会員だが、1 回のみは大手では 20 社中 16 社が会員であるの対し、中小では 49 社中 17 社のみであるように、会

(38) 1960 年以降、71 年までに新たに会員になった企業のうち、融資回数が多い企業はトヨタ、日産の協力企業が多いのに対して、融資回数が少ない企業は新興自動車メーカーの協力企業が多いようである。

表 15 1957 年度開銀融資企業と融資額

企業名	部 品	設備所要額	指定機械類 (A)	開銀期待額 (B)	融資決定額 (C)	B/A (%)	C/B (%)
東京機器工業	ショックアブソーバー	163,334	50,900	30,000	30,000	58.9	100.0
富士バルブ	吸気および排気弁子	69,873	43,290	15,000	20,000	34.7	133.3
泉自動車工業	ピストンおよびピストンピン	77,030	56,310	20,000	20,000	35.5	100.0
帝国ピストンリング	ピストンリング	303,810	137,130	25,000	35,000	18.2	140.0
日本ピストンリング	ピストンリング	261,693	58,150	40,000	40,000	68.8	100.0
理研ピストンリング工業	ピストンリング	267,729	107,800	45,000	50,000	41.7	111.1
日本発条	シャシ用ばね	201,130	129,000	45,000	50,000	34.9	111.1
小糸電機	照明器	371,591	305,515	60,000	40,000	19.6	66.7
矢崎計器	計器・ケーブルおよびケーシング	190,941	69,310	40,000	30,000	57.7	75.0
曙ブレーキ工業	クラッチ表張およびブレーキ表張	175,555	87,600	35,000	28,000	40.0	80.0
日本電装	充電発電機・始動発電機・電圧調整器および配電器	566,260	100,200	60,000	60,000	59.9	100.0
大金製作所	クラッチ装置	63,160	57,750	20,000	20,000	34.6	100.0
関東精器	計器・ケーブルおよびケーシング	31,892	18,390	10,000	10,000	54.4	100.0
東京部品工業	水ポンプおよび油ポンプ	76,100	29,550	20,000	20,000	67.7	100.0
ナイルス部品	スイッチ	22,505	17,250	10,000	10,000	58.0	100.0
大同メタル工業	軸受メタル	38,000	25,930	10,000	10,000	38.6	100.0
日本オイルシール工業		95,455	54,000	15,000	辞退		
計		2,976,058	1,348,075	500,000	473,000	37.5	97.5

出所)『自動車年鑑』1958 年版, 60 年版より作成。

表 16 機振法による自動車部品工業への融資額の推移

年度	日本開発銀行				中小企業金融公庫			
	企業数	品目	推薦額 (万円)	決定額 (万円)	企業数	品目	推薦額 (万円)	決定額 (万円)
1956	15	12	52,000	43,450				
1957	16	14	50,000	47,300				
1958	16	12	45,200	36,700				
1959	19	16	34,700	31,000				
1960	28		151,508	151,508				
1961	32	26	141,600	121,500	11	7	20,800	18,700
1962	31	29	150,400	134,800	10	8	26,900	25,400
1963	35	24	219,300	245,000	32	16	81,800	82,200
1964	38		344,500	342,300	28		68,700	68,500
1965	27	27	294,500	246,000	11	9	34,400	34,000
1966	28	29	264,000	242,000	6	4	49,100	33,400
1967	34	31	416,500		18	11	51,400	
1968	33	37	392,500		19	12	46,200	
1969	21	30	340,500		15	11	37,100	

出所) 自動車部品工業会『事業報告書』各年版, より作成。

注) 1960 年度はワシントン輸出入銀行による。

員以外の融資企業が少なくない。特に中小では半数近く (78 社中 36 社) が会員ではない。⁽³⁹⁾

⑤ 機振法による融資

以上の分析から機振法による融資について従来指摘されてこなかった特徴が読み取れる。

第 1 に, 機振法融資以前に実施されていた自動車部品メーカーに対する融資との連続性 (目的や融資対象, 開銀融資における融資金額など) が見られる一方, 融資対象数, 融資の際に新たに加わった条件 (「新車組付用部品製造業者」) などの面では大きく変化している。

第 2 に, 融資対象業種に選ばれたものには組付用比率が高い部品が多かったが, 実際に融資対象となった部品には組付用比率が低いものも存在していた。「新車組付用部品製造業者」が条件となっているが, 実際には組付用と補修用と両方を生産している部品メーカーが多かったため, 組付用比率が低い部品でも対象となることが可能だったと考えられる。組付用と補修用のバランスがとられていたようである。

第 3 に, 1960 年代に入り融資額と融資件数が増大するのに伴い融資対象も変化を見せてくる。一つは, 融資対象が多数回となる部工会の中核的な企業と部工会以外の企業も含めた融資回数が 1~2 回という企業に分かれており, 企業数では後者が多数であった。60 年代は, トヨタ, 日産の既存の

(39) 融資を受けたが会員ではない企業がどのような企業なのか検討が必要になるが, 新興自動車メーカーの協力企業や 2 次メーカーが含まれているようである。

表17 機振法融資回数別自動車部品工業会会員状況

融資回数	総数				「中小企業」				「中小企業」以外			
	企業数	1954年12月 末時点の部工 会会員	1960年 度会員	1971年 度会員	企業数	1954年12月 末時点の部工 会会員	1960年 度会員	1971年 度会員	企業数	1954年12月 末時点の部工 会会員	1960年 度会員	1971年 度会員
10回以上	8	7	8	8					8	7	8	8
8～9回	10	8	9	10					10	8	9	10
6～7回	17	13	15	17	3	1	3	3	14	12	12	14
5回	7	4	5	6	3	2	2	2	4	2	3	4
4回	10	2	6	10					10	2	6	10
3回	17	7	8	12	9	1	2	5	8	6	6	7
2回	23	8	11	17	15	4	4	9	8	4	7	8
1回	69	10	19	33	49	4	7	17	20	6	12	16
計	161	59	81	113	79	12	18	36	82	47	63	77

出所) 自動車部品工業会『事業報告書』(各年版),『自動車年鑑』(各年版),『日本の自動車部品工業』(各年版)より作成。

注) 融資の時期は1957年度～69年度まで。「中小企業」は, 中小企業金融公庫からの融資を受けた企業。ただし, 最初中小企業金融公庫であっても, 後に開銀融資になった企業は除く。

1次部品メーカーの規模拡大、新たに四輪自動車、乗用車生産の量産化に乗り出す新興自動車メーカーの1次メーカーや大手1次メーカーの協力企業である2次メーカー数の増加と規模拡大が進み、新たに部工会会員になったり、融資対象となるケースが見られた。ただし、部工会会員数は増加していたものの、前述したように会員数は限られており、非会員に対する融資件数は増大していた。

5 結びにかえて

自動車部品とは、自動車に使われる部品を意味し、その範囲は広い。部品については、前述したように新車組付用と補修用、専門部品と加工部品、といった部品の用途や特徴の違いが存在する。生産するメーカーも、特定の自動車メーカーとの関係が深いメーカーや独立系メーカー、1次メーカー、2次メーカーなど、多様である。こうした多様な要素を含んでいるのが自動車部品、自動車部品メーカーである。

本稿で対象とした機振法制定前後の日本の自動車部品産業は、もともと多様性を持つ自動車部品産業が、大きくその姿を変化させていた時期であった。国内自動車生産、特に四輪乗用車の生産が1950年代から60年代に急増し、戦前からの自動車メーカーに加え、新興自動車メーカーが四輪乗用車の大量生産に乗り出していった。自動車部品産業は、生産量の急増とともに、新車組付用部品比率の上昇、部品メーカーの規模拡大、部品メーカーの新規参入（新興自動車メーカー、2次以下など）など、その構造を大きく変化させていった。自動車部品産業振興の課題、機振法の役割、自動車部品工業会の位置づけも、こうした変化の下にあった。

以上の変化を考慮しながら、本稿で明らかにした自動車部品産業に対して機振法が持っていた意味については次のとおりである。

第1に、機振法の役割を、機振法が存在していた1956～70年度までを一括して見ることはできないということである。この点については、第2次機振法以降、自動車部品産業の位置づけが上昇し、融資金額なども増えたことから、新たな段階に入ったという形では指摘されてきた。しかし、問題は、第1次機振法と第2次機振法以降がどのように変化していったのか、である。

第2に、機振法成立からの第1次機振法の時期は、機振法制定前に行われていた自動車部品産業振興策と課題も、振興対象も、その仕組みも連続性を持っていたと考えられる。機振法とともに始まった開発銀行融資は、1950年代前半に行われていたさまざまな融資と連続性を持っていたし、第1次機振法で重視された製造品種の統一も50年代前半にすでに進められていた。また、自動車部品工業会は、機振法の実施に向け、工業会内の意見調整やバランスをとる対応を行っており、機振法とは直接関係ない補修用部品の海外市場開拓にも積極的に取り組んでいた。

第3に、自動車部品への融資金額が対象品目で最大となり、機振法内での自動車部品の位置づけも高くなる第2次機振法以降は機振法の役割は大きく変化していった。新興自動車メーカーと関係

が深い部品メーカーや有力な 2 次メーカーの発展によって、融資対象企業数が増加し、自動車部品工業会会員以外の企業へも融資が行われる一方、有力 1 次部品メーカーへの融資回数は増えていった。自動車部品工業会の業務も、製造品種の統一など各企業の生産調整が必要なものは減り、業界団体として政策に関与することなどが増えていった。部品工業としての存在感は増大し、部品工業の対象範囲が自動車部品工業会を超えて広がっていったこと、自動車産業が急速に成長し、当初求められていたような業界内の調整の必要性が低下したことが、自動車部品工業会の役割も変化させていったのである。尾高が評価したような「分散的産業組織の『中間市場』的機能を保証する制度的基礎」としての役割は確かに機振法制定前後には見られたが、その機能は第 2 次機振法以降は低下していたし、そもそもその必要性が低下していたと考えることができる。

なお、本稿では紙幅の関係もあり、触れることができなかった論点が多く残されている。この点については、今後検討していきたい。

参 考 文 献

- 岩崎松義 (1942)『自動車と部品』自研社。[Iwasaki, Matuyosi, 1942, *Zidôsha to Buhin*, Zikensha. (in Japanese)]
- 植田浩史 (2002)「戦前期の自動車部品工業の構造と展開」『季刊経済研究 (大阪市大)』第 24 巻第 4 号。[Ueda, Hirohumi, 2002, “Senzenki no Zidôsha Buhin Kôgyô no Kôzô to Tenkai,” *Kikan Keizai Kenkyû*, 24(4), Ôsaka Siritu Daigaku. (in Japanese)]
- 植田浩史 (2004)『戦時期日本の下請工業』ミネルヴァ書房。[Ueda, Hirohumi, 2004, *Senziki Nihon no Sitaube Kogyô*, Mineruba Syobô. (in Japanese)]
- 尾高煌之助 (2013a)「序章 機振法序説」尾高煌之助・松島茂編著 (2013)。[Odaka, Kônosuke, 2013, “Zyoron: Kishinhô Zyoasetu,” Kônosuke Odaka, and Sigeru Matusima, hentyo. (in Japanese)]
- 尾高煌之助 (2013b)「第 3 章 機振法と自動車部品」尾高煌之助・松島茂編著 (2013)。[Odaka, Kônosuke, 2013, “Dai3syô: Kishinhô to Zidôsha Buhin” Kônosuke Odaka, Sigeru Matusima, hentyo. (in Japanese)]
- 尾高煌之助・松島茂編著 (2013)『幻の産業政策 機振法 実証分析とオーラル・ヒストリーによる解明』日本経済新聞出版社。[Odaka, Kônosuke, and Sigeru Matusima, hentyo, 2013, *Maborosi no Sangyô Seisaku Kishinhô: Zissyô Bunseki to Ôraru Hisutorî ni yoru Kaimei*, Nihon Keizai Sinbun Syuppansha. (in Japanese)]
- 児玉和人 (2000)「1950 年代の自動車部品市場の動向と補修部品工業」『龍谷大学経済学論集』第 40 巻第 2 号。[Kodama, Kazuto, 2000, “1950nendai no Zidôsha Buhin Sijô no Dôkô to Hosityu Buhin Kôgyô,” *Ryûkoku Daigaku Keizaigaku Ronsyû*, 40(2). (in Japanese)]
- 児玉和人 (2002)「1950 年代の日本自動車メーカーによる外製化とサプライヤーの対応：補修部品取引を中心として」『龍谷大学経済学論集』第 42 巻第 1 号。[Kodama, Kazuto, 2002, “1950nendai no Nihon Zidôsha Mekkâ ni yoru Gaiseika to Sapuraiyâ no Taiô: Hosityu Buhin Torihiki wo Tyûsin to site,” *Ryûkoku Daigaku Keizaigaku Ronsyû*, 42(1). (in Japanese)]
- 児玉和人 (2009)「戦後復興期の自動車部品産業政策——優良自動車部品認定規則を中心として」『経営研究 (愛知学泉大学)』第 22 巻第 2 号。[Kodama, Kazuto, 2009, “Sengo Hukkôki no Zidôsha Buhin Sangyô Seisaku: Yûryô Zidôsha Buhin Nintei Kisoku wo Tyûsin to site,” *Keizai Kenkyû*, 22(2), Aiti Gakusen Daigaku (in Japanese)]

- 沢井実 (2013) 『マザーマシンの夢 日本工作機械工業史』名古屋大学出版会。[Sawai, Minoru, 2013, *Mazâ Masin no Yume: Nihon Kôzaku Kikai Kôgyôshi*, Nagoya Daigaku Syuppankai. (in Japanese)]
- 田口直樹 (2011) 『産業技術競争力と金型産業』ミネルヴァ書房。[Taguti, Naoki, 2011, *Sangyô Gizyutu Kyôsôryoku to Kanagata Sangyô*, Mineruba Syobô. (in Japanese)]
- 中小企業金融公庫 (1964) 『中小企業金融公庫 10 年史』。[Tyûsyô Kigyô Kin'yû Kôko, 1964, *Tyûsyô Kigyô Kin'yû Kôko 10nensi*. (in Japanese)]
- 中小企業金融公庫 (1974) 『中小企業金融公庫 25 年史』。[Tyûsyô Kigyô Kin'yû Kôko, 1974, *Tyûsyô Kigyô Kin'yû Kôko 25nensi*. (in Japanese)]
- 通商産業省重工業局自動車課編『自動車時報』第 21 号 (1953 年 12 月), 第 27 号 (1956 年 6 月), 第 28 号 (1957 年 11 月)。[Tûsyô Sangyôsyô Zyûkôgyôkyoku Zidôsyaka, hen, *Zidôsyâ Zihô*, 21(1953.12), 27(1956.6), 28(1957.11). (in Japanese)]
- 通商産業省重工業局自動車課編 (1958) 『日本の自動車工業』1958 年版, 通商産業研究社。[Tûsyô Sangyôsyô Zyûkôgyôkyoku Zidôsyaka, hen, 1958, *Nihon no Zidôsyâ Kôgyô*, 1958nenban, Tûsyô Sangyô Kenkyûsya. (in Japanese)]
- 通商産業省重工業局編 (1956) 『機械工業振興の方途: 振興臨時措置法の解説及び運用』通商産業調査会。[Tûsyô Sangyôsyô Zyûkôgyôkyoku, hen, 1956, *Kikai Kôgyô Sinkô no Hôto: Sinkô Rinzi Sotihô no Kaisetu oyobi Unyô*, Tûsyô Sangyô Tyôsakai. (in Japanese)]
- 日刊自動車新聞社・日本自動車会議所共編『自動車年鑑』1947 年版, 1951 年版, 1954 年版, 1955 年版, 1956 年版, 1958 年版, 日刊自動車新聞社。[Nikkan Zidôsyâ Sinbunsya・Nihon Zidôsyâ Kaigisyo, kyôhen, 1947, 1951, 1954, 1955, 1956, 1958, *Zidôsyâ Nenkan*, Nikkan Zidôsyâ Sinbunsya. (in Japanese)]
- 日本開発銀行 (1963) 『日本開発銀行 10 年史』。[Nihon Kaihatu Ginkô, 1963, *Nihon Kaihatu Ginkô 10nensi*. (in Japanese)]
- 日本開発銀行 (1976) 『日本開発銀行 25 年史』。[Nihon Kaihatu Ginkô, 1976, *Nihon Kaihatu Ginkô 25nensi*. (in Japanese)]
- 日本経済聯盟会 (1944) 『現下輸送問題より観たる自動車工業の現況』。[Nihon Keizai Renmeikai, 1944, *Genka Yusô Mondai yori mitaru Zidôsyâ Kogyô no Genkyô*.(in Japanese)]
- 日本自動車部品工業会『事業報告書』1956 年度, 1969 年度。[Nihon Zidôsyâ Buhin Kôgyôkai, 1956, 1969, *Zigyô Hôkokusyô*.(in Japanese)]
- 日本自動車部品工業会 (1969) 『自動車部品工業発展小史』。[Nihon Zidôsyâ Buhin Kôgyôkai, 1969, *Nihon Zidôsyâ Buhin Kôgyô Hatten Syôsi*.(in Japanese)]
- 日本鉄鋼製品工業組合聯合会『所属組合名簿』1941 年 7 月 1 日現在。[Nihon Tekkô Seihin Kôgyô Kumiai Rengôkai, *Syozoku Kumiai Meibo*, 1941.7.1genzai. (in Japanese)]
- 橋本寿朗 (1990) 「機械・電子工業の育成」通商産業省通商産業政策史編纂委員会『通商産業政策史』第 6 巻, 通商産業調査会。[Hasimoto, Zyurô, 1990, “Kikai・Densi Kôgyô no Ikusei,” Tyûsyô Sangyôsyô Tûsyô Sangyô Seisakusi Hensyû Iinkai, *Tyûsyô Sangyô Seisakusi*, Dai 6kan, Tûsyô Sangyô Tyôsakai. (in Japanese)]
- 柳田諒三 (1944) 『自動車三十年史』山水社。[Yanagida, Ryôzô, 1944, *Zidôsyâ 30nensi*, Sansuisya. (in Japanese)]
- 山崎修嗣 (2014) 『日本の自動車サプライヤー・システム』法律文化社。[Yamazaki, Syûzi, 2014, *Nihon no Zidôsyâ Sapuraiyâ Sisutemu*, Hôritu Bunkasya. (in Japanese)]

要旨: 1970 年代以降の日本のものづくり基盤産業を政策対象とした機械工業振興臨時措置法は、高度成長期の産業政策で最も有名な政策の一つである。本稿では、機振法と自動車部品産業との関係を、既存研究では十分に描かれていない視点、自動車部品産業の構造の変化、機振法以前の振興策との関係、業界組織である自動車部品工業会の変化、に注目しながら考察した。自動車部品産業への機振法の役割は、自動車部品産業の構造と自動車部品工業会の位置づけの変化の中で、1960 年を境に大きく変化している点が示された。

キーワード: 自動車部品、機械工業振興臨時措置法、業界組織、自動車、高度成長