

論 説

サプライヤー・システムと「系列取引構造の分析」(中)

— 自動車産業における系列取引の構造と「下請企業の存立形態」(10) —

松 井 敏 邇

目 次

はじめに

- I. 分析領域「下請取引構造の分析」の意義と分析方法
 - II. 「納入先自動車メーカー・親企業の多様化」の分析—系列取引構造の分析(その1)—
(以上、『立命館経営学』第49巻第4号)
 - III. 「親企業の系列企業に対する取引依存度」と「系列企業の納入先自動車メーカー・親企業への取引依存度」の統一的把握—系列取引構造の分析(その2)—
 1. 分析課題の再確認と分析の基礎となる資料の説明
 2. 「親企業の系列企業に対する取引依存度」と「系列企業の納入先自動車メーカー・親企業への取引依存度」を別々に検討した場合
 3. 「親企業の系列企業に対する取引依存度」と「系列企業の納入先自動車メーカー・親企業への取引依存度」の統一的把握
 - IV. 「系列内部の問題」の詳しい検討—系列取引構造の分析(その3)—
 1. 分析課題の再確認と分析方法
 2. 「親企業の系列企業に対する取引依存度」と「系列企業の納入先自動車メーカー・親企業への取引依存度」を別々に検討した場合
(以上本号)
 3. 「4つの局面」における「個別の系列企業」の位置と「系列企業の類型」
 4. 「4つの局面」における系列企業の位置についてのまとめ
- おわりに—本稿(9)～(11)のまとめ、および、「自動車産業における系列取引の構造と『下請企業の存立形態』を終えて—

III. 「親企業の系列企業に対する取引依存度」と「系列企業の納入先自動車メーカー・親企業への取引依存度」の統一的把握—系列取引構造の分析(その2)—

1. 分析課題の再確認と分析の基礎となる資料の説明

(1) 分析課題の再確認

前稿においては、分析領域「下請取引構造の分析」の最初の分析課題である「納入先自動車メーカー・親企業の多様化の分析(系列取引構造の分析. その1)」を行なった¹⁾。そこで、本稿では「自動車メーカー・親企業の系列企業に対する取引依存度」と「系列企業の親企業への取引依存度」という2つの取引依存度を統一的に把握して、部品メーカーが系列取引構造に占める位置や系列取引構造そのものの特徴を明らかにする。言い換えると、「部品調達方法の基本構造」の分析(「自動車メーカーの調達シェア」のこと)と「納入先自動車メーカー・親企業の複数化」の分析を統一することである。

1) 拙稿「サプライヤー・システムと『系列取引構造の分析』(上)—自動車産業における系列取引の構造と「下請企業の存立形態」(9)—」『立命館経営学』第49巻第4号、2010年11月号。

そのための分析方法として、部品メーカーが関わる 2 つの取引依存度を統一的に把握した場合の系列取引構造内における位置を示す「4 つの局面」というものを提示し、これに基づいて、部品サプライヤー・系列企業の系列取引構造における位置の多様性や系列取引構造自体の性格の多様なあり方を明らかにする。この分析方法によって、一方で「部品調達方法の基本構造」において特定の位置を占めた結果として応分の部品納入量（調達シェア）を獲得している部品サプライヤーが、他方でどのように納入先自動車メーカー・親企業の複数化を達成しているのかを統一して示せることである。部品取引関係を検討する場合に「上から見た場合、下から見た場合」という表現を用いられる場合があるが、このような表現を用いた場合の適切な分析方法と正しい分析結果とはどのようなものか示すことにする。そして、この「4 つの局面」に基づいた分析は、本稿(7)から開始された「分析領域 2. 企業の編成方法」における最終的な課題である²⁾。

(2) 分析の基礎となる資料の説明

(1) 分析の基礎となる事例企業の説明

本章の分析課題をやり遂げるためには、まず最初に、本稿(9)の表 1 で示した事例企業の部品生産状況や取引関係の特徴をさらに詳細に検討し、本稿で用いようとする「企業全体の部品取引関係」のあり方を示す数字がどのようになっているのかを明らかにしておく必要がある。これに関する実態を示したのが表 12 である。表から事例企業について「自動車メーカー・親企業の系列企業に対する取引依存度」（＝「部品調達方法の基本構造」と「納入先自動車メーカー・親企業の複数化」の両面から部品サプライヤーの部品取引関係における位置がどのような関係にあるのかということが明らかになっている。表 12 では以下の事実が示されている。まず「生産品目」欄は当該企業がトヨタと取引する部品種類を示している。その上で「①～④」欄は部品サプライヤー側から見た数字である。(1)「①生産量（単位：千台分）」欄は生産品目ごとの部品メーカーによる生産量全体を示している。この数字から生産量で判断した場合に主要製品はどれなのか、また「製品別生産比率」が明らかである。(2)「②生産量のうち、トヨタへの納入量」欄は各生産品目の「トヨタへの納入量」を示している。(3)「③当該部品の納入比率 (%)」欄は各生産品目ごとの「当該部品サプライヤーの生産量のうちトヨタへの取引依存度（納入比率）」を示している（「②」欄の数字÷「①」欄の数字）。そして、(4)「④納入先自動車メーカー数」は当該生産品目別の納入先自動車メーカー数を示している（本稿(9)掲載の表 1 の「取引部品の自動車メーカーへの納入状況」欄の数字と同一）。

2) 前回の拙稿においては、「納入先自動車メーカーの複数化」と部品調達方法の一つの形態としての「複数発注（並行発注）」は表裏の関係にあるとしていたが（拙稿「下請制の変化と元方複数化段階の企業系列再考－自動車部品工業・「非独占大企業」の競争構造－（下）」69～71頁）、この表裏の関係を詳しく実証分析し理論化していくことである。

表 12. トヨタ自動車の系列企業の詳細な取引実態

1. 企業の概要								
(1)自動車関係売上高比率	98.9%	(2)トヨタ自動車の持株比率	37.4%	(3)取引開始年月	1945年9月			
2. 部品生産・部品取引状況								
生産品目	① 生産量 単位： 千台分	② 生産量のうち、トヨタ への納入量	③ 当該部品の納入比 率 (%)	④ 納入先 自動車 メーカー 数	⑤ トヨタの 調達量： 千台分	⑥ トヨタの 愛三工業 からの調 達量	⑦ 調達量の 依存度 (%)	⑧ 競合部 品メー カー数
(1) エンジンバルブ	243.00	198.00	81.50	5	264.0	198.00	75.00	2
(2) キャニスター	194.70	100.30	51.50	3	204.7	100.30	49.00	1
(3) スロットボディ	182.60	175.20	95.90	3	188.7	175.20	92.80	1
(4) フューエルポンプ	126.60	95.40	75.40	6	204.7	95.40	46.60	2
(5) インジェクター	85.80	84.90	99.00	2	188.7	84.90	45.00	2
(6) シンクロナイザリング	55.74	49.94	89.60	4	100.2	49.94	49.80	2
(7) キャブレター	34.66	14.80	42.70	4	16.0	14.80	92.50	1
(8) ウォーターポンプ	32.00	32.00	100.00	1	264.0	32.00	12.00	1
部品合計	955.74	750.54	平均 78.50	7	1431.0	750.54	平均 52.40	*

備考. アイアールシー編『特別調査資料. 自動車部品 200 品目の生産流通調査』より作成。

続いて、「⑤～⑧」欄の数字は自動車メーカー側から見た数字となる。(5)「⑤トヨタの調達量 (千台分)」欄は当該生産品目についてのトヨタの全調達必要量」を示している。言うまでもなく、複数発注している場合には他の部品サプライヤーからの調達量も含んだ合計である。(6)「⑥トヨタの当該企業からの調達量」欄では「トヨタの全必要調達量」の中でどれほどを事例企業から調達しているのかを示している。したがって、この数字は「②」欄の数字と一致する。(7)「⑦調達量の依存度 (%)」欄は「調達量のうち事例企業に対する依存度」(＝「自動車メーカーの事例企業からの調達シェア」)を示している(「⑥」欄の数字÷「⑤」欄の数字)。(8)そして、「⑧競合部品メーカー」欄は当該部品についての競合(並行発注)メーカー数を示している。ただし、この場合、事例企業はこの数字に含まれていないので、「複数発注の程度」はこの数字に1企業を加えたものになる。

そして、表の最下段の「部品合計」欄の数字は個別の部品取引関係のあり方を示す数字を合計して明らかにした「企業全体の部品取引関係」のあり方を示す数字である。したがって、言うまでもなく、各欄の数字は「①部品メーカーの部品生産量合計」、「②トヨタに納入している部品数量合計」、「③納入比率 (②の数字÷①の数字)」、「⑤掲載部品(1)～(8)についてのトヨタの調達量合計」、「⑥トヨタが事例企業からの調達量合計」、「⑦調達量合計の事例企業に対する依存度 (⑥の数字÷⑤の数字)」となっている。したがって、事例企業全体の部品取引関係における位置は、「納入先親企業への納入比率」78.5%、「納入先親企業の事例企業に対する依存度」

52.4%となる。最後に、「④納入先自動車メーカー数」合計欄は、取引部品別にかなり異なるが、本稿(9)掲載の表1の「納入先数A」欄で明らかになった数字と同じものである。また、「⑧競合部品メーカー数」の合計は簡単に示せないため空欄としている。

(2) 付表2の説明

本稿巻末に掲載している付表2は、本稿の考察対象企業のすべてについて、表12で示した事例企業と同じ手続きによって、個別の取引関係の実態を明らかにした上で、各考察対象企業についての「企業全体の部品取引関係」を表わす数字を示したものである。付表2は次のように作成されている。(1) 系列企業と系列外企業に区別して掲載している。系列取引構造の分析と言えどもこれをサプライヤー・システム全体の中に位置付けることになるので、これまでと同様に両企業群の状況を比較検討することによって、「系列企業」の特徴をより明確にする。(2) その上で、両企業群は「資本の階層性」別(巨大企業・大企業・中小企業)になっており、そして各資本階層内では資本金規模順に配列されている。(3) 企業名の後の括弧内の数字は「取引開始年月」を示している(ただしトヨタのみ。*印は『トヨタ自動車30年史(1967年)』の「三豊会会員一覧」に掲載されているが、取引開始年月の記入されていない場合を示す)。(4) 「取引部品数(生産品目数)」を示した後、今回の分析にとって特に重要な「企業全体の部品取引関係」のあり方を示す数字が①欄～⑦欄と続いている(なお、言うまでもなく、1部品製造企業の場合には、部品別の数字と同一のものである)。

すなわち、「①部品メーカーの全生産量(単位:千台分)」、「②生産量のうち、特定自動車メーカー(トヨタ、または、日産-以下同様)への納入量」、「③当該部品の特定自動車メーカーへの納入依存度(%)」、「④納入先自動車メーカー数」(以上は部品メーカー側から見た数字)、「⑤当該部品(取引部品全体)の自動車メーカーの調達量(千台分)」、「⑥自動車メーカーの当該企業への発注量(当該企業からの調達量)」、「⑦調達量のうち当該部品メーカーへの依存度(%)」(以上は自動車メーカー側から見た数字)である。すなわち、上の「①～⑦」欄は、表12の事例企業についての「①～⑦」欄の最下段の「部品合計」欄に該当する数字を考察対象企業全体について調べた結果に該当するものである³⁾。

2. 「親企業の系列企業に対する取引依存度」と「系列企業の納入先自動車メーカー・親企業への取引依存度」を別々に検討した場合

(1) 「自動車メーカー・親企業の系列企業に対する取引依存度」の状況

(1) 分析の順序

3) なお、全考察対象企業について、各取引部品についての「④当該部品のトヨタ・日産への納入依存度(%)」と「⑧調達量のうち当該部品メーカーへの依存度」は、それぞれ本稿(9)掲載の付表1の「納入先自動車メーカーへの取引依存度(納入比率) %」欄と本稿(8)掲載の付表2「自動車メーカーの当該取引部品に対する調達シェア(%)」欄において依存度階層別に示されている。

冒頭で本章の分析順序を示しておく。最初に「部品調達方法の基本構造に関する分析」(=「自動車メーカー・親企業の部品サプライヤーに対する取引依存度」の分析)と「納入先自動車メーカー・親企業の複数化に関する分析」を別々に検討し、これと系列企業の存在態様の関連を明らかにする。この2つの取引依存度はもともとサプライヤー・システムや系列取引構造の分析にとってそれぞれ独立して重要な意義を持っており、ここでの分析においても、それぞれ独立した結論や今後の分析の方向性を得ることも出来る。また、この分析を先に行なっておく方が両方の取引依存度を統一的に把握して系列企業の存在態様や系列取引構造を明らかにする「4つの局面」に関する分析をわかりやすくするであろう。なお具体的にどのような系列企業が特定の位置を占めているのかは次章の「系列内部の問題」の箇所でも明らかにする。

(2)「系列企業」の存在態様

ここでは、付表2の「⑦調達量のうち当該部品メーカーへの依存度(%)」欄の数字を利用して「親企業の系列企業に対する取引依存度」の側面から系列企業の存在態様を明らかにする。表13は「企業全体の部品取引関係」を示す取引依存度を4つの程度(表では「類型Ⅰ～Ⅳ」としている)に区分し系列企業の存在態様を示したものである。なお、社数の後の括弧内の数字は「協力会非加盟企業」の数字(内数)である。また、下段の括弧内の構成比(%)は協力会非加盟企業を含んだ数字である。

トヨタの系列企業においては、その存在態様は親企業の系列企業に対する取引依存度を示す4つの類型全体に及んでいる。しかし、類型Ⅰと類型Ⅱの企業で75.0%と多数派となっている。類型Ⅲと類型Ⅳ合計で25.0%と少なくなっている。すなわち、「企業全体の部品取引関係」に

表 13. 「自動車メーカーの系列企業に対する取引依存度」別・部品サプライヤー数

		自動車メーカーの系列企業に対する取引依存度による類型				
		類型Ⅰ	類型Ⅱ	類型Ⅲ	類型Ⅳ	合 計
		0%以上～25%	25%以上～50%	50%以上～75%	75%以上～100%	
トヨタ自動車	系列企業	16社 (7) (36.4%)	17社 (0) (38.6%)	9社 (1) (20.5%)	2社 (0) (4.5%)	44社 (8)
	系列外企業	92社 (40) (67.2%)	29社 (6) (21.2%)	12社 (2) (8.6%)	4社 (1) (2.9%)	137社 (49)
	合 計	109社 (47) (60.2%)	45社 (6) (24.9%)	21社 (3) (11.6%)	6社 (1) (3.3%)	181社 (57)
日産自動車	系列企業	8社 (4) (19.0%)	15社 (2) (35.7%)	13社 (0) (31.0%)	6社 (0) (14.3%)	42社 (6)
	系列外企業	84社 (48) (61.8%)	31社 (6) (22.8%)	10社 (1) (7.4%)	11社 (6) (8.1%)	136社 (61)
	合 計	93社 (52) (52.2%)	46社 (8) (25.8%)	23社 (1) (12.9%)	16社 (6) (9.0%)	178社 (67)

備考. 付表2より作成。

①上段の括弧内の数字は「協力会非加盟企業」の数字(内数)。

②下段の数字は比率(「協力会非加盟企業」を含む)。

において、部品調達方法の基本構造の中で「系列主体の取引」になっている類型Ⅲと類型Ⅳに属す系列企業は 25% であることになる。

日産の系列企業においては、類型Ⅰと類型Ⅱの企業で 57.1% とトヨタと比較して少なくなり、特に類型Ⅰの企業はトヨタの半分近くになっている。類型Ⅲと類型Ⅳに該当する企業が 42.9% と多くなっている。特に類型Ⅳに該当する企業がトヨタの 2 倍以上になっている。すなわち、「企業全体の部品取引関係」において、部品調達方法の基本構造の中で「系列主体の取引」になっている系列企業が半数近くになっていることを特徴としている。そして、協力会非加盟の系列企業についてはトヨタ・日産共通して類型Ⅰに該当する企業が多い（両自動車メーカー合計 14 社の中で 11 社で 78.6%）という特徴がある。

(3) 「系列外企業」の存在態様

「系列外企業」の存在態様を見ると「系列企業」の場合との相違が明らかである。すなわち、両自動車メーカー共通して系列外企業においても取引依存度は 4 つの類型に及んでいるが、類型Ⅰに該当する企業だけでも 60% を超えている。これに類型Ⅱに該当する企業を加えると 80% を超えてくる（トヨタ 88.4%、日産 83.6%）。そして、協力会非加盟の系列外企業も両自動車メーカー共通して類型Ⅰに該当する企業だけでもトヨタが 81.6%、日産が 78.7% となっている。すなわち、系列外企業では、「企業全体の部品取引関係」において「部品調達方法の基本構造」の中の位置は系列企業より低い位置にある。以上のように、「企業全体の部品取引関係」においても、系列企業と、系列外企業の「群として」の存在態様の特徴が現れており、協力会非加盟企業も系列内外の企業の特徴が現れている。

(2) 「系列企業の自動車メーカー・親企業への取引依存度」の状況

(1) 「系列企業」の存在態様

次に、付表 2 の「③当該部品のトヨタへの納入依存度 (%)」欄の数字に注目して「系列企業の自動車メーカー・親企業への取引依存度」の側面から系列企業の存在態様について検討していく⁴⁾。表 14 は取引依存度を 4 つの程度（類型）に区分して系列企業の存在態様を示したも

4) 利用している資料の性格についてはすでに示してきたが（本稿(9) 7～8 頁参照）、ここであらためて注意しておきたい。①各部品サプライヤーの自動車部品製造部門について納入先企業の編成状況の分析であり、利用している数字は自動車産業・自動車メーカー内での納入状況（＝自動車メーカーに対する納入先の複数化）の状況を示している。したがって「自動車産業売上高比率」が低い企業で自動車産業分野以外にも取引部品があり、納入先が自動車産業以外の産業分野にも及んでいる企業がある。また、本稿(9)脚注 10 で指摘したように、トヨタ・日産以外の自動車メーカーだけと取引する部品を別に製造している場合には付表 2 の取引部品数は含まれていない。②この「系列企業の親企業への取引依存度」については、前回の拙稿においても表 14 と同じ分類方法（類型Ⅰ～Ⅳ）で分類している。ただし、そこで利用した数字は本稿と同じ「企業全体で示された部品取引関係」を示す数字であったが、「主要製品売上高比率」というのは、自動車メーカー以外への納入先も含めたものであった。（①拙稿「下請制の変化と元方複数化段階の企業系列再考—自動車部品工業・『非独占大企業』の競争構造（上）（中）（下）」『立命館経営学』第 25 巻第 1・2 号、第 25 巻第 3 号、第 25 巻第 4 号、1986 年 7 月、1986 年 9 月、1986 年 11 月。②拙稿「下請制の変化と下請制理論の検討—『系

表 14. 「系列企業の自動車メーカー・親企業への取引依存度」別・部品サプライヤー数

		系列企業の自動車メーカー・親企業への取引依存度				
		類型Ⅰ	類型Ⅱ	類型Ⅲ	類型Ⅳ	合 計
		0%以上～25%	25%以上～50%	50%以上～75%	75%以上～100%	
トヨタ自動車	系列企業	5社 (2) (11.4%)	5社 (0) (11.4%)	9社 (1) (20.5%)	25社 (5) (56.1%)	44社 (8)
	系列外企業	41社 (17) (29.3%)	36社 (10) (25.7%)	18社 (7) (12.9%)	45社 (17) (32.1%)	140社 (54)
	合 計	46社 (19) (25.0%)	41社 (10) (22.3%)	27社 (8) (14.7%)	70社 (22) (38.0%)	184社 (62)
日産自動車	系列企業	3社 (0) (7.1%)	8社 (1) (19.0%)	3社 (1) (7.1%)	28社 (5) (66.7%)	42社 (7)
	系列外企業	71社 (31) (50.7%)	25社 (11) (17.9%)	11社 (1) (7.9%)	33社 (17) (23.6%)	140社 (60)
	合 計	73社 (31) (40.1%)	33社 (12) (18.1%)	14社 (2) (7.7%)	61社 (22) (33.5%)	182社 (67)

備考. 付表2より作成。

①上段の括弧内の数字は「協定会非加盟企業」の数字(内数)。

②下段の数字は比率(「協定会非加盟企業」を含む)。

のである。なお、社数の後の括弧内の数字は「協定会非加盟企業」の数字(内数)である。また、下段の括弧内の構成比(%)は協定会非加盟企業を含んだ数字である。

トヨタ・日産の系列企業に共通して、類型Ⅰ～Ⅳにおける存在態様は先に検討した「親企業の系列企業に対する取引依存度」の状況と逆になっている。すなわち、トヨタにおいては、類型Ⅳの企業だけでも56.1%、これに類型Ⅲの企業を加えると76.6%となる。そして、日産においては類型Ⅳの企業だけでも64.3%、これに類型Ⅲの企業を加えると81.4%となる。ただし、トヨタと日産では類型Ⅱと類型Ⅲに該当する系列企業の比率が逆になっている。そして、非加盟の系列企業にも両自動車メーカー共通した特徴があり、この取引依存度が高い企業、特に類型Ⅳに該当する系列企業が多くなっている。すなわち、協定会非加盟の系列企業の場合にも先に考察した「親企業の系列企業に対する取引依存度」の場合と逆になっている。

(2) 「系列外企業」の存在態様

同じ表14によって系列外企業の状況が明らかになっている。両自動車メーカー共通して、類型Ⅰと類型Ⅱに該当する企業が多いという事実から系列企業と相違がある。その上で、日産の系列外企業の方が類型Ⅰと類型Ⅱに該当する企業が多いこと、そして、特に類型Ⅰに該当する企業の比率が高いという点で両自動車メーカー間での相違がある。

そして、協定会非加盟の系列外企業は両自動車メーカー共通して類型Ⅰ(トヨタ31.5%、日産51.7%)と類型Ⅳ(トヨタ31.5%、日産28.3%)に該当する企業の比率が高くなっている。以上の

ように、この取引依存度についても「企業全体の部品取引関係」において系列企業と系列外企業の「群として」の存在態様の違いが現れており、協力会非加盟企業も系列内外の企業の特徴が現れている。

(3) 「個別の部品取引のあり方」と「企業全体の部品取引のあり方」の関係

さて、「企業全体の部品取引」によって存立態様が決定した系列企業がどのような「個別の部品取引」を持っているのかということを明らかにしておく方がよい。表 15 はこの両方の関連性を示したものである。「個別の部品取引関係」についての「親企業の系列企業する取引依存度」は本稿(8)付表 2 の数字、「系列企業に親企業の対する取引依存度」は本稿(9)付表 1 の数字を利用したものである。

(1) 系列企業は複数部品製造企業が多かったが、その場合でも、あたりまえのようではあるが、個別の部品取引については、企業全体の取引関係を示す数字によって分類された特定の類型 (I 表 15-1. 「企業全体の部品取引」と「個別の部品取引」の関連性－「自動車メーカーの系列企業に対する取引依存度」－

	依存度別企業類型	自動車メーカーの系列企業に対する取引依存度 (%)										
		～ 10	～ 20	～ 30	～ 40	～ 50	～ 60	～ 70	～ 80	～ 90	～ 100	特 100
トヨタ自動車	0% 以上～ 25%	20	14	2	2	3						
	25% 以上～ 50%	12	6	13	9	11	4	2	2	2	3	
	50% 以上～ 75%	13	6	9	3	11	11	8	7	4	14	24
	75% 以上～ 100%								1		2	
日産自動車	0% 以上～ 25%	11	3									
	25% 以上～ 50%	6	6	12	8	9	4		8	3	7	3
	50% 以上～ 75%	7	3	5	6	5	3	2	10	6	10	12
	75% 以上～ 100%	2		1	2					2	2	10

備考. 本稿(8)付表 2 より作成。

表 15-2. 「企業全体の部品取引」と「個別の部品取引」の関連性－「系列企業の自動車メーカーへの取引依存度」－

	依存度別企業類型	自動車メーカーの系列企業に対する取引依存度 (%)										
		～ 10	～ 20	～ 30	～ 40	～ 50	～ 60	～ 70	～ 80	～ 90	～ 100	特 100
トヨタ自動車	0% 以上～ 25%	1	2	2	1		2					
	25% 以上～ 50%	2	1	3	1	5	2		1		1	
	50% 以上～ 75%	1	1			6	9	7	6	5	9	9
	75% 以上～ 100%		2	1	5	7	8	14	12	14	20	53
日産自動車	0% 以上～ 25%	2	0	1	2			1				
	25% 以上～ 50%		3	5	3	5			1			1
	50% 以上～ 75%			2	2	2	2	1	2			
	75% 以上～ 100%	1	1		2		5	8	13	19	34	51

備考. 本稿(9)付表 1 より作成。

～Ⅳ) の範囲の取引依存度の部品を取引している場合が多いという状況を示している。(2) しかし、同時に、個別の部品取引については所属する特定の種類の範囲以外の取引依存度の部品も併せて取引しているという状況を示している。(3) これ以上の分析は、本稿(8)巻末掲載の付表 2、あるいは本稿(9)巻末掲載の付表 1、または表 12 で示したような個別の系列企業の製造部品に関する取引関係の検討に戻るしかない。

3. 「親企業の系列企業に対する取引依存度」と「系列企業の納入先自動車メーカー・親企業への取引依存度」の統一的把握

(1) 2つの依存度を統一的に把握するための「4つの局面」の説明

次に、「親企業の系列企業に対する依存度」と「系列企業の親企業への依存度」を統一的に把握した数字を利用して「4つの局面」ごとに系列企業の存在態様を明らかにしていく。図表 1 は両方の取引依存度を統一的に把握するため設定した「4つの局面」を示すものである。「部品調達方法の基本構造」において特定の位置を占めて応分の位置を占めながら、一方、納入先自動車メーカー・親企業の複数化を達成している系列企業の系列取引構造における位置を示したものである。そして、「4つの局面」に各系列企業がどのように存在するののかによって系列企業の存在態様や系列取引構造における多様性の程度が決定する。

(1)「局面 1」は「系列企業の親企業への取引依存度も、親企業の系列企業に対する取引依存度も高い場合(両依存度 50%以上)」である。ここでは親企業と系列企業の取引関係上の相互依存関係(あるいは連結度)が強く「典型的な系列取引」であると考えておく。特に両依存度が 100% の場合には、親企業が必要調達量の全量を当該系列企業から調達しており、また、系列企業の全生産量を親企業に納入している状況になっている取引関係である。この場合には、これまで言わば「閉鎖的な系列取引」であると言われて来たものが、「上から見た場合にも、下から見た場合にも」現れたものである。(2)「局面 2」は「系列企業の親企業への取引依存度が高いが、親企業の系列企業に対する取引依存度は低い場合」である。系列取引構造の特徴を簡単に示すと、一方で部品調達方法の基本構造において「複数発注」が多く導入され(本稿(7)8～9頁、および 13～19頁参照)。他方で納入先親企業の複数化が進行していると言っても「系

図表 1. 「親企業の系列企業に対する依存度」と「系列企業の親企業への依存度」の関係を現す「4つの局面」の説明

<p>「局面 3」 「親企業の系列企業に対する依存度」が高いが(50%以上),「系列企業の親企業への依存度」は低い(50%以下)場合</p>	<p>「局面 1」 「系列企業の親企業依存度」が高く(依存度 50%以上), しかも「親企業の系列企業に対する依存度」も高い(依存度 50%以上)場合</p>
<p>「局面 4」 「親企業の系列企業に対する依存度」が低く(50%以下), しかも,「系列企業の親企業への依存度」も低い(50%以下)の場合</p>	<p>「局面 2」 「親企業の系列企業に対する依存度」は低い(50%以下)が,「系列企業の親企業への依存度」が高い(50%以上)場合</p>

列主体の取引」が多かったのであるから (本稿(9) 19～21 頁参照), この局面が取引構造の特徴として一般的なものとしてあらかじめ考えておけるものである。(3)「局面 3」は「系列企業の親企業への取引依存度が低い, 親企業の系列企業への取引依存度は高い場合」である。系列取引構造の特徴として考えられる両依存度の関係性としては通常はあまり想定することのない局面である。(4)そして, 「局面 4」は「親企業の系列企業に対する取引依存度と系列企業の親企業への取引依存度がともに低い場合」である。これも系列取引構造の特徴として考えられる両依存度の関係性としては通常あまり考えられていないものである。この局面に分類される系列企業の親企業との取引基盤は弱い取引関係であり, この局面において両依存度がより低い位置にある場合には, 部品取引関係 (生産系列の側面のこと) のみから見ると系列取引と言えない特徴を持つものとなる。

(2) 「4 つの局面」における「系列企業」の存在態様

(1) トヨタの場合

付表 2 の「③当該部品のトヨタへの納入依存度 (%)」欄, および「⑦調達量のうち当該部品メーカーへの依存度 (%)」欄の両方の数字の関連性を検討すれば, 両依存度を統一的に把握することが出来る。言い換えると, 表 13 および表 14 における分析結果を統一的に考察するとよいわけである。表 16 は系列企業を図表 1 で示した「4 つの局面」別に分類したものである。

トヨタの系列企業については次の特徴がある。(1)「局面 1」に所属する系列企業は 9 社となっている。(2)「局面 2」に所属する系列企業は 26 社とかなり多く, この局面に所属する系列企業が系列取引構造の中で多数派となっている。(3)「局面 3」に所属する系列企業は 2 社だけである。(4)また, 「局面 4」に所属する系列企業は 7 社だけである。すなわち両取引依存度も低い系列企業は少ない。(5)そして, 協力会非加盟の系列企業 (括弧内の数字-内数) では「局面 2」に所属する企業が 6 社と多い。

(2) 日産の場合

日産においては以下の特徴がある。(1)「局面 1」に所属する系列企業が 16 社と多く, 親企

表 16. 「4 つの局面」における「系列企業」の存在態様

	局面 1	局面 2	局面 3	局面 4	合計
トヨタ自動車	9 (0) 20.5%	26 (6) 59.1%	2 (1) 4.5%	7 (1) 15.9%	44 (8) 100.0
日産自動車	16 (0) 38.1%	15 (6) 35.7%	3 (0) 7.1%	8 (1) 19.0%	42 (7) 100.0
合計	25 (0) 29.1%	41 (12) 47.7%	5 (1) 5.8%	15 (2) 17.4%	86 (15) 100.0

備考. 付表 2 より作成。

①括弧内の数字は協力会非加盟企業 (内数)。

②下段の数字は比率 (協力会非加盟企業を含んだ数字)。

業と相互依存関係の強い系列企業がトヨタの場合より多い。(2)「局面 2」に所属する系列企業も 15 社となっており、この点ではトヨタより少ない。(3)「局面 3」に所属する系列企業は 3 社、「局面 4」に所属する系列企業は 8 社であり、この 2 つの局面のあり方はトヨタ・日産に共通している。(4)そして、協力会非加盟の系列企業は 2 つの「局面」に分かれて存在するが、「局面 2」に所属する企業が 6 社と多い。結局、両自動車メーカー合計すると、協力会非加盟の系列企業では「局面 2」に所属する企業が多いことがさらに明確になってくる。

(3) 「4 つの局面」における「系列外企業」の存在態様

表 17 によって系列外企業の状況を検討する。トヨタにおいては次の特徴がある。(1)「局面 4」に所属する企業が 74 社と最も多い。次いで「局面 2」に所属する企業が 58 社と多くなっている。「局面 1」と「局面 3」に該当する系列外企業がかなり少ない。(2) 系列外企業で「局面 4」に所属する場合が多くなることはあらかじめ考えられることであった。しかし、「局面 2」に所属する企業が多いこと、そして、「局面 1」に所属する企業も 19 社もあることは注意しておく必要がある。系列企業が多く所属する局面に存在している系列外企業の事情についてはあらためて分析を積み上げていく必要がある。(3)そして、協力会非加盟の系列外企業(括弧内の数字-内数)も同じように「局面 2」と「局面 4」に集中して位置している。

そして、日産においては次の特徴がある。(1)「局面 4」と「局面 2」に位置する企業が多くなっているのはトヨタと同様であるが、「局面 4」に位置する企業が 91 社と 60% 以上を占めていることが目立っている。(2)そして、協力会非加盟の系列外企業も「局面 4」と「局面 2」に位置する企業が多いが、「局面 4」に位置する企業が「局面 2」に位置する企業の 2 倍近くになっており、トヨタとの相違が明らかである。

表 17. 「4 つの局面」における「系列外企業」の存在態様

	局面 1	局面 2	局面 3	局面 4
トヨタ自動車	19 (3) 12.0%	58 (23) 36.7%	7 (0) 4.4%	74 (24) 46.8%
日産自動車	12 (1) 8.3%	31 (19) 21.5%	10 (6) 6.9%	91 (36) 63.2%
合計	31 (4) 10.3%	89 (42) 29.5%	17 (6) 5.6%	165 (60) 54.6%

備考. 付表 2 より作成。

①括弧内の数字は協力会非加盟企業(内数)。

②下段の数字は比率(協力会非加盟企業を含んだ数字)。

(4) 「4 つの局面」における系列企業の存在態様の分析のまとめ

以上の事実から系列企業の存在態様の特徴を再整理して示すと以下のようなものである。第 1 に、系列企業と系列外企業を比較すると「4 つの局面」における存在態様に大きな相違があった。

すなわち「局面 1」と「局面 4」における両企業群の存在態様に大きな相違がある。第 2 に、「局面 2」に属する企業が最も多いことが両自動車メーカー共通した系列企業の存在態様の特徴である。第 3 に、トヨタと日産間の目立つ相違は「局面 1」と「局面 2」に該当する系列企業の比率である。トヨタでは「局面 2」が系列取引構造の主流となっているが、日産では「局面 2」とともに「局面 1」が系列取引構造の主流となっている。日産では表 13 で検討した「親企業の系列企業に対する取引依存度」において類型Ⅲと類型Ⅳに該当する企業がトヨタより比率が高かったことがここでの状況に反映している。

そこで、両自動車メーカーとも「4 つの局面」の中でいずれの局面に系列企業が存在していることから見れば、系列企業の存在態様が多様性であること、同時に、系列取引構造に多様性があるということである。この多様性の状況を要約的に示すと、「局面 1」と「局面 2」に所属する系列企業の存在は「多数派」あるいは「主流派」、局面 3 に所属する系列企業の存在は「例外的なもの」、そして「局面 4」に所属する系列企業の存在は「少数派」と特徴付けることが出来る。そして、より詳しく検討を必要とするのは、(1) まず、「多数派 (あるいは主流派)」という特徴付けをした「局面 1」と「局面 2」に所属する系列企業の存在態様をさらに詳細に検討した場合、局面内の位置の相違によってグループ化することが出来るかどうか、(2) また、系列外企業が「多数派、あるいは主流派」として存在している「局面 4」に少数派として存在している系列企業に「群としての」共通した特徴があるかどうか、(3) そして、「例外的」存在としての特徴付けをした「局面 3」に該当する系列企業や、あるいは、その他の 3 つの局面に存在していても「局面 3」にきわめて近い位置にある系列企業に当該の位置を占めている特別な事情があるかどうかということである⁵⁾。

IV. 「系列内部の問題」の詳しい検討—系列取引構造の分析 (その 3) —

1. 分析課題の再確認と分析方法

(1) 分析課題の再確認

本章では、「親企業の系列企業に対する取引依存度」と「系列企業の特定親企業への取引依存度」を別々に検討した場合や、これを統一した「4 つの局面」における「個別の系列企業」の位置を具体的に明らかにしていく。さらに、確定した系列企業の位置に「群としての」特徴が現れているかどうかを検討することである。そして、詳しい「系列企業の類型」の分析結果を導入して「4 つの局面」における「個別の系列企業」の位置を明らかにする。ここでの分析によって「系列内部の問題」が詳しく明らかになるであろう。

5) なお、①「局面 3」に位置する系列企業がこの局面のどこに存在しているかどうか、②「局面 1」や「局面 2」に存在していても「局面 3」にきわめて近い位置にある系列企業が存在しているかどうかということは表 16 からはわからない。この点については、後の図表 2 によって、その位置と該当する企業が明らかになる。

ここで、詳しい「系列企業の類型」とはどのようなものか再確認すると、「(1)同一企業グループに所属する上位企業の種類による系列企業の類型」⁶⁾、「(2)系列企業の系譜の相違による系列企業の類型」⁷⁾、「(3)自動車メーカーによる持株比率による系列企業の類型」⁸⁾、「(4)継続的取引の程度による系列企業の類型」⁹⁾であった。いずれの詳しい「系列企業の類型」も、それ自体が親企業と系列企業の関係性の程度や系列取引構造における系列企業の微妙な位置の相違を表わしているものである。そこで、この相違によって「4つの局面」における位置がどのように異なっているのか明らかにする。すなわち、(1)「系列企業の特定期親企業への取引依存度」と「親企業の系列企業に対する取引依存度」というそれぞれの取引依存度における系列企業の位置のあり方や両依存度を統一して把握した場合に見られる「4つの局面」における系列企業の位置のあり方に強い影響を与えている「系列企業の類型」とはどのような類型なのか、(2)各「系列企業の類型」内における微妙な位置の相違によって両依存度や「4つの局面」における系列企業の位置に相違が生じているのか、(3)すなわち「系列企業の類型」と系列取引における位置にはどのような相関関係があるのかを検討する。

(2) 分析方法

この分析においても最初に両依存度を別々に考察して「個別の系列企業」の位置を確定していく。先に両依存度を別々に考察した場合に掲載した表13および表14と同じ形式の表に「個別の系列企業名」と各系列企業に関する「系列企業の類型」の相違という区別を導入して検討

6) 「同一企業グループに所属する上位企業の種類による系列企業の類型」とは、系列企業を、「①中核的グループ企業」、「②自動車メーカーの系列企業」(トヨタ・日産のいずれかが第1位持株している企業のこと)、「③共同系列企業」(共同支配企業)とも呼べるもので、複数の自動車メーカーが同時に持株している企業のこと)、「④中核的グループ企業の系列企業」、「⑤系列企業の系列企業」に区別することである(本稿(5)表1参照)。特に④と⑤については、生産分業体制構築の側面では1次取引企業でありながら親企業との経済的関係においては2次階層にある企業としての「4つの局面」における位置が性格付けられる。

7) 「系列企業の系譜(経歴)」による区別とは、「①これまで下請企業であった企業が親企業に持株され系列企業になった場合」と「②これまで独立形態の企業であった企業が親企業に持株され系列企業になった場合」を「類型A」として、「③親企業の一生産部門が外部企業として分離して系列企業になった場合」や「④親企業単独あるいは親企業の中核的グループ企業共同で新たに設立して系列企業になった場合」や「⑤親企業と他資本系列の上位企業によって新たに設立して系列企業になった場合」を「類型B」として区別することであった(本稿(5)表1参照。詳細については本稿(6)10～12頁参照)。

8) 「親企業による持株比率」を「①100%」、「②50%以上～100%未満」、「③25%以上～50%未満」、「④25%未満」に区別して系列企業の存在態様を明らかにしていた(本稿(6)表3参照)。

9) 「継続的取引の程度による系列企業の類型」については、特にトヨタについては取引開始時期が明らかになっているので、①取引開始年別、②および「1967年までに協力会に加盟した企業」と「1967年以降に協力会に加盟した企業」に区別した継続的取引の状況について検討している(本稿(6)23～28頁、特に表7、表8、表9参照)。しかし、ここでは、トヨタ・日産に共通して使える「1972年協力会名簿にある企業」と「1972年協力会名簿にない企業」に区別して検討する(なお、1972年を基準して区別した分析方法は、本稿(4)表4、および本稿(5)表2、表4で行なっている)。なお、あえて指摘しておく、個別の部品についての取引開始年や継続的取引期間の分析ではなかったため、特定の部品取引に関する分析を行なう場合には、当該部品ごとの取引開始年や継続的取引年数の数字を使う方がより厳密な分析となる。

していく。

表 18 と表 19 はこの結果を示したものである。2 つの表は共通して次のように作成されている。「(1)欄」～「(4)欄」は上の 4 種類の「系列企業の類型」に照応している。「(1)」欄では、該当する企業名とともに、「上位企業の種類」が示されている。すなわち、企業名の下のもう一つの線は「中核的グループ企業」、~~~~線は「共同系列企業」、_____線は「中核的グループ企業の系列企業」、_____線は「系列企業の系列企業」、下線なしは「自動車メーカーの系列企業」(トヨタ・日産いずれかの自動車メーカーが第 1 株主になっている系列企業)であることを示している(詳細は本稿(5) 220～224 頁, 特に表 1 参照)。また企業名の前の*印は「協定会非加盟企業」であることを示している。そして、企業名の後の括弧内の数字は取引依存度を示している。次に、「(2)」欄は「系列企業の系譜」が示されており、「類型 B」に該当する系列企業がどの企業であるのかがわかる¹⁰⁾。そして「(3)」欄は「親企業による持株比率」が示されている。①は「持株比率 50% 以上」、②は「25%～50%」、③は「25% 以下」であることを示す。さらに「(4)」欄は「1972 年協定会名簿にない系列企業」には×印を付けている¹¹⁾。最後に「(5)」欄は「資本の階層性」の区別がなされている。巨大企業層は「巨」、大企業層は「大」、中小企業層は「中」と記入している。いかなる「資本の階層性」に所属しているのかということは詳しい「系列企業の類型」の中には含まれないが、あわせて検討しておくことにする。

なお、本章の考察では「系列企業の類型」の中でも「同一企業グループに所属する上位企業の種類」の相違と系列企業の存在態様の関連性を明らかにすることを最も重視していく。というのは、「系列取引の構造を内包したサプライヤー・システム」の分析を行なう場合に最初に見つけ出しておかなければいけない「系列企業」(=特定自動車メーカーの資本系列にある企業)を見つけ出すための方法として使用されたものであるからである。

2. 「親企業の系列企業に対する取引依存度」と「系列企業の納入先自動車メーカー・親企業への取引依存度」を別々に検討した場合

(1) 「親企業の系列企業に対する取引依存度」と「個別の系列企業」の位置

(1) トヨタの場合

10) なお、「類型 B」に該当する系列企業の中に『自動車部品 200 品目の生産流通調査』に掲載されていない企業がある(トヨタ側 3 社)。また、「系列企業の系譜不明企業」があったが「類型(1)(2)」に含ませている。

11) ①ただし、ここでの考察対象企業には協定会非加盟企業が混在している。「1972 年協定会名簿にない系列企業」には 1996 年時点の協定会非加盟企業が混在している。表 18, および表 19 において該当する企業が明らかとなっている。②トヨタの場合、「1972 年協定会名簿にある系列企業」で「1967 年名簿」にない系列企業は 3 社のみであり、「1967 年名簿」にある系列企業の取引開始時期は、1936～1940 年 6 社, 1941～1945 年 6 社, 1946～1950 年 11 社, 1951～1955 年 4 社, 1956～1960 年 4 社となっており、1972 年以降協定会に加盟した企業とは取引継続年数にかなり差異がある(本稿(6)表 7, 表 8, 表 9 参照。また、本稿巻末掲載付表 2 も参照)。③なお、トヨタについては付表 2 の企業名の後の括弧内の数字は「取引開始年月」を示していたので、表 17, 表 18, および、図表 2 によって各企業の位置を確認出来る。

表 18 は「親企業の系列企業に対する取引依存度」と「個別の系列企業」の位置関係や各「系列企業の類型」との関連性が示されている。トヨタにおいては次の特徴がある(表 18-1)。第 1 の「同一グループに所属する上位企業の種類」については以下のとおりである。(1)「中核的グループ企業」8 社が類型 I ～ 類型 IV に極端に偏ることなく存在している。(2)「共同系列企業」4 社の中で 2 社が類型 I に属し、2 社は類型 II に属している。(3)「中核的グループ企業の系列企業」9 社は類型 I ～ IV に分散している。その中で 5 社は類型 I に属している。(4)「系列企業の系列企業」3 社の中で 2 社が類型 I に、1 社が類型 III に属している。(5) 通常の「自動車メーカーの系列企業」21 社は類型 I、類型 II、類型 III に位置している。(6)「協力会非加盟の系列企業」8 社の中の 7 社が類型 I に、特に依存度の低い方に位置に集中して存在している¹²⁾。(7) したがって、「上位企業の種類」別では「中核的グループ企業の系列企業」と「協力会非加盟の系列企業」に最も「群として」の特徴が見られ、次いで「共同系列企業」と「系列企業の系列企業」に「群として」の特徴が見られる¹³⁾。

他の「系列企業の類型」別の存在態様では次の特徴がある。第 2 の「系列企業の系譜」別では、「類型 A」・「類型 B」とともに取引依存度の程度は分散している。したがって、「系列企業の系譜」の相違によって部品調達における親企業の取扱は異なっていない¹⁴⁾。第 3 の「自動車メーカーによる持株比率」の相違においては、各持株比率の系列企業が 4 つの類型に分散して存在している。したがって、持株比率の相違によっても部品調達方法における親企業の取扱は異なっていない¹⁵⁾。第 4 の「継続的取引の程度」別では、「1972 年協力会名簿にない系列企業」は 17 社の中で 12 社が類型 I に集中して存在しており「群として」の特徴が現れていると考える。すなわち「継続的取引の程度」は「親企業の系列企業に対する取引依存度」に影響している。なお「中小企業」層所属の系列企業は 1 社を除いて類型 I に集中して存在していることも「群として」の特徴が明確であると言えよう。

(2) 日産の場合

日産においては次の特徴がある(表 18-2)。第 1 の「同一グループに所属する上位企業の種類」

12) 「協力会非加盟の系列企業」の構成企業(上位資本の種類別)を再確認しておこう。①トヨタでは、中核的グループ企業の系列企業 5 社、系列企業の系列企業 1 社、自動車メーカーの系列企業 1 社、中核的グループ企業 1 社である。②日産では、中核的グループ企業の系列企業 2 社、系列企業の系列企業 2 社、自動車メーカーの系列企業 1 社、中核的グループ企業 2 社である。③したがって、「協力会非加盟の系列企業」(両自動車メーカー合計 12 社)の中で 10 社は資本関係では自動車メーカーの第 2 次的性格の系列企業である。

13) 「個別の系列企業」の位置は明らかに出来る。問題は「群として」の特徴が現れていることの判断基準である。① 1 つの類型に集中して属していること、さらに、1 つの類型の中の上位あるいは下位に集中して存在していることを最も「群として」の特徴が現れているものとする。② また、「系列主体の取引であるか、そうでないか」ということも次に重要なものとするにしよう。

14) 類型 A と類型 B は通常の部品取引関係においては同様に取引扱われるが、当該企業が倒産に瀕した場合には、類型 B は特別扱いされると言う(聞き込みによる)。

15) この比率が不明な企業が多いことが目につくが、当該企業は協力会非加盟の系列企業である。

表 18-1. 「自動車メーカーの系列企業に対する取引依存度」別・系列企業一覧(トヨタ自動車)

自動車メーカーの系列企業に対する取引依存度																			
類型 I (0%以上～25%)					類型 II (25%以上～50%)					類型 III (50%以上～75%)					類型 IV (75%以上～100%)				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
*トヨタ車体精工 0.3	B ①	×	×	中	キヤタラー工業 25.5	①	×	×	大	*日本ワイパード 51.0	B ①	×	×	大	愛知製鋼 79.0	B ③			巨
*トヨタオートラモーター 1.1	B 不	×	×	中	アインシ化工 25.7	②	×	×	大	中央発条 52.1	B ③			大	アスモデンソー 97.6	B ①			大
*ダイハツ工業 4.2	②	×	×	巨	アラコ 26.5	B	①		大	愛三工業 52.4	B ②			大					
トリニティ工業 5.0	②	×	×	大	カヤハ工業 27.0	③			巨	アイシン精機 55.5	③			巨					
東京統結金属 5.2	②	×	×	大	フタバ産業 27.8	③			大	東海理化電機製作所 58.1	②			大					
*岡東シート製作所 6.2	不	×	×	中	岐阜車体工業 30.4	②			大	大豊工業 61.5	①			大					
*石川工業 6.8	不	×	×	中	アイシン AW32.2	B ①			巨	中央精機 62.8	①			大					
*アイシン AW 精密 9.4	B 不	×	×	中	曙ブレーキ工業 35.0	B ③			大	デンソー 66.3	B ③			巨					
京三電機 11.0	①			大	豊田紡織 35.6	B ③	×		大	アイシン高丘 68.2	B ②			巨					
日本ピストンリング 11.0	③			大	豊田鉄工 37.1	B ②			大										
三桜工業 15.2	③	×	×	大	堀江金属工業 39.0	②			中										
豊田化工 16.1	③			中	津田工業 40.5	②			大										
*光洋機械工業 20.0	B 不	×	×	中	豊田合成 41.0	B ②			巨										
アイシンエーアイ 21.2	B ①	×	×	大	アート金属工業 42.5	B ③			大										
光洋精工 21.2	③			巨	ジェコー 44.9	②			大										
豊田自動織機 24.3	B ③			巨	豊生ブレーキ工業 46.3	B ②			大										
					豊田工機 49.5	③			巨										
44 社	16 社 (36.4%)				17 社 (38.6%)					9 社 (20.5%)					2 社 (4.5%)				

付表 2 より作成。

① 企業名の前の *印は「協力が非加盟企業」であることを示す。

② 企業名の後の数字は「自動車メーカーの系列企業に対する取引依存度%」を示す。

③ (1)欄の企業名の下の _____ 線は「中核的グループ企業」、_____ 線は「共同支配企業」、_____ 線は「系列企業の系列企業」、_____ 線は「系列企業の系列企業」であることを示す。

④ (2)欄は「系列企業の系譜」を示す (類型 B のみ記入)。

⑤ (3)欄は「親企業の持比率」を示す。①は「親企業持比率 50%以上」、②は「25%～50%」、③は「25%以下」であることを示す。「不」は不明。

⑥ (4)欄は「継続的取引の程度」を示す。「1972 年の協力会名簿に掲載されていない企業」は ×印で示す。

⑦ (5)欄は「資本の階層性」の区別を示す。巨 大企業層 (巨)、大企業層 (大)、中小企業層 (中) である。

表 18-2. 「自動車メーカーの系列企業に対する取引依存度」別・系列企業一覧―日産自動車―

自動車メーカーの系列企業に対する取引依存度																			
類型 I (0%以上～25%)					類型 II (25%以上～50%)					類型 III (50%以上～75%)					類型 IV (75%以上～100%)				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
*三国製作所 2.2	①	×	×	中	バイオラック 23.0	③	大	大	大	豊プレーキ工業 51.2	③	大	大	大	カヤハ工業 82.8	③	巨		
*山口内燃鑄造 3.1	①	×	×	中	エクセディ 27.0	②	大	大	大	日本プラスト 55.2	②	大	大	大	リズムム 83.4	B	中		
*日産ディーゼル工業 4.0	②			大	*錦陵工業 27.3	B	×	×	中	フジユニバンス 56.5	②	大	大	大	桐生機械 89.3	②	大		
藤沢製作所 7.7	不			中	セントラル硝子 28.0	③	巨	巨	巨	カンセイ 56.7	②	大	大	大	ナイルス部品 90.5	②	大		
タチエス 9.0	③			大	上野工業 29.0	不	×	×	中	テネックス 57.3	①	大	大	大	アルファ 92.5	②	大		
日産工機 9.8	①	×	×	大	日本ビストンリング 29.1	③	大	大	大	橋本フォアミング工業 61.5	③	大	大	大	日本酸化器製作所 100	③	大		
*新和工業 9.8	不			中	*愛知機械工業 30.3	②	大	大	大	河西工業 64.1	②	大	大	大					
山川工業 17.5	②			中	栃木富士産業 32.0	③	大	大	大	大井製作所 64.1	③	大	大	大					
					ヨロズ 32.0	②	大	大	大	市光工業 65.9	②	大	大	大					
					鬼怒川ゴム工業 33.4	②	大	大	大	自動車電機工業 68.8	②	大	大	大					
					池田物産 36.1	①	巨	巨	巨	カルソニック 70.8	②	大	大	大					
					ジャトロコ 39.1	B	大	大	大	キーパー 70.5	③	大	大	大					
					ユニシアジェニック 44.3	B	大	大	大	エスデューシー 71.3	①	大	大	大					
					クラリオン 48.1	③	巨	巨	巨										
					三桜工業 50.0	③	×	×	×										
42社					8社 (19.0%)					15社 (35.7%)					13社 (31.0%)				
社															6社 (14.3%)				

備考. 付表 2 より作成。
①～⑦はトヨタ自動車と同じ。

については以下のとおりである。(1)「中核的グループ企業」3社は類型Ⅰと類型Ⅱに位置している。(2)「共同系列企業」2社が類型Ⅱに属し、そして他の2社が類型Ⅲと類型Ⅳに位置している。「共同系列企業」への取引依存はトヨタより大きい。(3)「中核的グループ企業の系列企業」は2社とも類型Ⅰに属している。(4)「系列企業の系列企業」4社は類型Ⅰと類型Ⅱに2社ずつ属している。(5)通常の「自動車メーカーの系列企業」では類型Ⅰ～類型Ⅳに属している、(6)なお、「協力会非加盟の系列企業」6社の中で4社が類型Ⅰ、それもこの取引依存度の低い位置に存在している。(7)したがって、「上位企業の種類」別では、「中核的グループ企業の系列企業」(ただし、該当企業数が少ない)と「協力会非加盟の系列企業」が最も「群として」の特徴が現れ、次いで「中核的グループ企業」に「群として」の特徴が現れている。

他の「系列企業の類型」の存在態様では次の特徴がある。第2の「系列企業の系譜」別では、もともと該当企業が少ない「類型B」は類型Ⅱと類型Ⅲに存在している。第3の「自動車メーカーによる持株比率」別では、各持株比率の系列企業が各依存度に分散して存在している。第4の「継続的取引の程度」別では、「1972年協力会名簿にない系列企業」8社すべてが類型Ⅰと類型Ⅱに存在している。ただし、トヨタの場合より存在領域が広い。そして「中小企業」層所属の系列企業は類型Ⅰに存在しているものが多いが、類型Ⅱ、類型Ⅳにも1社ずつ存在している。この点はトヨタの場合より分散して存在している。

(2)「系列企業の自動車メーカー・親企業への取引依存度」と「個別の系列企業」の位置

(1) トヨタの場合

表19は「系列企業の納入先親企業に対する取引依存度」と「個別の系列企業」の位置関係や各「系列企業の類型」との関連性が示されている。トヨタでは次の特徴がある(表19-1)。第1の「同一企業グループに所属する上位企業の種類」については以下のとおりである。(1)「中核的グループ企業」8社の中で6社は類型Ⅳに属している。(2)「共同系列企業」4社の中で3社が類型Ⅰに位置し、残りの1社も類型Ⅱに属している。(3)「中核的グループ企業の系列企業」9社の中で6社は類型Ⅳに、残りの3社は類型Ⅱと類型Ⅲに位置している。(4)「系列企業の系列企業」3社は類型Ⅰ、類型Ⅲ、類型Ⅳに1社ずつ位置している。(5)「自動車メーカーの系列企業」21社の中で19社が類型Ⅲ(6社)と類型Ⅳ(13社)に属している。(6)「協力会非加盟の系列企業」は半数が類型Ⅳに、そして、残りの半数が類型Ⅰ、類型Ⅱ、類型Ⅲに分かれて2～4社ずつ存在している。類型Ⅳに属す系列企業は6社が取引依存度100%となっていてところに特徴がある。(7)したがって、「中核的グループ企業」に最も「群として」特徴が現れていること、次いで「共同系列企業」や「自動車メーカーの系列企業」や「中核的グループ企業の系列企業」に「群として」特徴が現れている。

他の「系列企業の類型」の存在態様では次の特徴がある。第2の「系列企業の系譜」別では、「類

型B」が2社を除いて「75%～100%」という高い依存度に集中して存在しており「群として」特徴付けられる。第3の「自動車メーカーによる持株比率」別では、「③持株比率25%以下」12社は類型Ⅰ～Ⅳに散在しているが、この中で6社が類型Ⅰと類型Ⅱに存在している。第4の「継続的取引の程度」別では、「1972年協力会名簿にない系列企業」は類型Ⅰ～類型Ⅳに散在しているという状況の中で、18社中9社は類型Ⅳに存在している。しかし、この状況は先に考察した「親企業の系列企業に対する取引依存度」の場合より各類型に分散している。すなわち「継続的取引の程度」は「部品調達方法の基本構造」の位置の方に強く影響していると考えることが出来る。そして、第5に、「中小企業」層所属の系列企業は2社を除いた6社が類型Ⅳに、しかも、この中で5社は取引依存度が100%になっており、「群として」の特徴が現れていると言える。

(2) 日産の場合

日産では次の特徴がある(表19-2)。第1の「同一企業グループに所属する上位企業の種類」については以下のとおりである。(1)「中核的グループ企業」は1社が類型Ⅲに、2社が類型Ⅳに属している。(2)「共同系列企業」4社は1社が類型Ⅰ、2社が類型Ⅱ、そして1社が類型Ⅳに属している。(3)「中核的グループ企業の系列企業」は2社とも類型Ⅳに属している。(4)「系列企業の系列企業」4社の中で3社は類型Ⅳに属している。(5)「自動車メーカーの系列企業」では29社の中で20社が類型Ⅳに集中している。(6)なお「協力会非加盟の系列企業」は1社を除いて類型Ⅳに属しており、しかも、取引依存度100%のものが4社存在している。(7)したがって、「中核的グループ企業の系列企業」、「協力会非加盟の系列企業」、「自動車メーカーの系列企業」、「中核的グループ企業」の順序で「群として」の特徴が現れていると言える。

他の「系列企業の類型」の存在態様では次の特徴がある。第2の「系列企業の系譜」別では、「類型B」は類型Ⅳに存在している。第3の「自動車メーカーによる持株比率による系列企業の類型」別では、「③持株比率25%以下」が類型Ⅰと類型Ⅱに多く存在している。この特徴はトヨタの場合より強く現れている。第4の「継続的取引の程度」別では、「1972年協力会名簿にない系列企業」は類型Ⅰ～Ⅱに分散して存在している。すなわち、日産においても「継続的取引の程度」は「親企業の系列企業に対する取引依存度」の方に強く現れている。なお、「中小企業」層所属の系列企業は1社を除いて類型Ⅳに存在しており、しかも、4社が取引依存度100%となっている。

(3) 分析項目の配置について

最後に、次の点は説明しておきたい。「親企業の系列企業に対する取引依存度の分析」と「系列企業の特定期親企業への取引依存度の分析」はそれぞれ独立して重要な意義があった。独立した分析領域として独自の問題意識の展開に結びつくものである。この意義を強調すれば、ここ

表 19-2. 「系列企業の自動車メーカー・親企業への取引依存度」別・系列企業一覧-日産自動車-

系列企業の自動車メーカー・親企業への取引依存度																			
類型 I (0%以上～25%)					類型 II (25%以上～50%)					類型 III (50%以上～75%)					類型 IV (75%以上～100%)				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
エクセディ 8.7	②			大	*三国製作所 25.2	①	×	中	市光工業 52.9	③				大	*川口内燃機製造 78.9	①	×		中
日本ピストンリング 19.9	③	×		大	三桜工業 27.0	③	×	大	日産ダイゼル工業 59.6	②				大	自動車電機工業 79.7	③			大
日本気化器製作所 20.4	③			大	豊ブレーキ工業 27.4	③		大	アルファ 74.9	②				大	橋本フォーミング工業 79.7	③			大
					タチエス 32.1	③		大							テネックス 81.3	①			大
					セントラル硝子 33.9	③		巨							カルソニック 81.6	②			大
					キーパー 42.6	③		大							日本ブラスト 82.1	②			大
					クラリオン 43.4	③		巨							桐生機械 82.5	②			大
					ジャトコ 50.0	B	①	×	大						カヤバ工業 8.26	③			巨
															池田物産 83.0	①			巨
															エスデージー 84.6	①			大
															ナイルス部品 84.8	②			大
															ユニシアジェニック 89.4	B			大
															大井製作所 89.8	②			大
															鬼怒川ゴム工業 92.3	②			大
															リズム 93.3	B			大
															河西工業 93.7	③			大
															カンセイ 98.0	B			大
															栃木富士産業 98.2	③			大
															ヨロズ 98.2	②			大
															山川工業 100	②			大
															パイオトラック 100	③			大
															フジニハンス 100	②			大
															藤沢製作所 100	不			中
															上野工業 100	不			中
															*新和工業 100	不			中
															*綿蔭工業 100	不			中
															*愛知機械工業 100	②			大
															*日産工機 100	①			大
42社					8社 (19.0%)				3社 (7.1%)						28社 (66.7%)				

日産自動車

備考. 付表 2 より作成。

で行なった 2 つの取引依存度の分析 (表 13 および 14, 表 18 および 19 に関する分析のこと) については, その中で「自動車メーカーの部品サプライヤーに対する取引依存度」の分析は本稿(8)の最後の箇所に, そして, 「系列企業の自動車メーカー・親企業の複数化の分析」は本稿(9)の最後の箇所に置く方法もあった。しかし, 今回の分析においては部品サプライヤーの「企業全体の部品取引関係」のあり方を示す数字を利用した分析は本稿(10)および(11)でまとめて行なうことにした。それは両依存度の分析について独自の分析意義を認めながらも, 今回の分析では最終目標である「4 つの局面」における系列企業の存在態様や「系列内部の問題」を詳しく検討する場合の前段階の分析として位置付けることを重視したためである。(続く)

付表 2-1. 「部品サプライヤーの自動車メーカーへの納入依存度」、および「自動車メーカーの部品サプライヤーへの取引依存度」ートヨタ自動車・日産自動車ー

企業名 (括弧内は取引開始年月)	トヨタ自動車				日産自動車												
	取引 部品 数	①生産量 (単位:千台 分)	②生産量 のトヨタ への納入量 (単位:千 台分)	③当該部 品の納入 依存度 (%)	取引 部品 数	企業名	①生産量 (単位:千台 分)	②生産量 のトヨタ への納入量 (単位:千 台分)	③当該部 品の納入 依存度 (%)	④当該部 品のトヨタ への納入 依存度 (%)	⑤当該部 品のトヨタ への納入 依存度 (%)						
①「系列企業」ー巨大企業ー																	
①デンソー (1949)	34	10255.7	7660.3	74.7	9	11549.5	7660.3	66.3	1	140.5	61	43.4	10	126.9	61	48.1	
②アイシン精機 (1945)	37	5086.23	4062.8	79.9	9	7326.25	4062.8	55.5	2	118.1	40	33.9	5	143	40	28.0	
③トヨタ自動車 (1938)	4	256.3	256.2	99.9	2	1056	256.2	24.3	7	318.3	264.3	83.0	5	732.8	264.3	36.1	
④ダイハツ工業	3	152.7	33	21.6	2	792	33	4.2	④カヤハ工業	3	3089.2	2553.1	82.6	10	3083.5	2553.1	82.8
⑤アイシンAW	4	2230.9	2207.9	99.0	5	6862	2207.9	32.2	2	2871.1	2566.6	89.4	7	5787.7	2566.6	44.3	
⑥光洋精工 (1937)	5	453.55	219.2	48.3	10	1035.7	219.2	21.2	⑤ユニシアジェニック	21	19.3	11.5	59.6	2	286	11.5	4.0
⑦愛知製鋼	1	141	136	96.5	3	172	136	79.0	⑥日産ディーゼル工業	2	1047.4	854.6	81.6	6	1206.3	854.6	70.8
⑧豊田工業 (1953)	5	378.1	372.2	98.4	4	751.4	372.2	49.5	⑦カルソニック	10	1400.4	740.8	52.9	11	11123.6	740.8	65.9
⑨カヤハ工業 (1948)	2	559.2	137.3	24.6	10	507.7	137.3	27.0	⑧光光工業	5	2224.2	609.6	27.4	10	1191.4	609.6	51.2
⑩豊田合成 (1936)	10	2285.2	1692	74.0	8	4125	1692	41.0	⑨曙ブレーキ工業	12	411.5	411.5	100	1	1358	411.5	30.3
②「系列企業」ー大企業ー																	
⑪東海理化電機製作所*	14	2080.06	1174.3	56.4	9	2025.9	1174.3	58.1	⑩日産工業	1	14	14	100	1	143	14	9.8
⑫中央発條 (1937)	6	1518.8	907	59.7	7	1739.4	907	52.1	⑪栃木富士産業	4	155.2	152.4	98.2	10	477	152.4	32.0
⑬フタバ産業 (1947)	6	517.1	321.1	62.1	5	1156.2	321.1	27.8	⑫日本ピストンリング	4	521.6	104	19.9	11	358	104	29.1
⑭曙ブレーキ工業 (1937)	3	79.2	35.1	44.3	10	100.2	35.1	35.0	⑬カクセイ	7	454.5	445.4	98.0	3	786	445.4	56.7
⑮日産ディーゼル (1937)	3	545.9	86.8	15.9	11	792	86.8	11.0	⑭エクセディ	1	148.48	12.9	8.7	11	48	12.9	27
⑯アイシン高丘 (1960)	5	573	543.7	94.9	4	797.2	543.7	68.2	⑮ジャトロコ	1	71.94	36	50.0	7	92	36	39.1
⑰愛三工業 (1945)	8	955.74	750.54	78.5	7	1431	750.54	52.4	⑯鬼怒川コム工業	4	304.6	281	92.3	4	840.5	281	33.4
⑱アイシン・エアロイ	2	39.23	33.7	85.9	4	158.6	33.7	21.2	⑳タチエス	5	127	40.8	32.1	6	455.8	40.8	9.0
⑲アスモデンソー (1952)	2	1042	515	49.4	9	528	515.4	97.6	㉑山川工業	1	25	25	100	1	143	25	17.5
⑳豊田紡織	2	167	167	100	1	469.4	167	35.6	㉒河西工業	4	353.8	331.5	93.7	3	517.4	331.5	64.1
㉑アラコ (1947)	5	215.5	215.5	100	1	814	215.5	26.5	㉓ヨロコ	5	155.2	152.4	98.2	3	477	152.4	32.0
㉒三桜工業	2	530.1	80	15.1	8	528	80	15.2	㉔三桜工業	2	530.1	143	27.0	8	286	143	50
㉓中央精機 (1942)	2	862.8	707.4	82.0	6	1125.2	707.4	62.8	㉕大井製作所	8	590.05	529.9	89.8	5	827.2	529.9	64.1
㉔アールト金属工業	2	525.1	224.4	42.4	7	528	224.4	42.5	㉖ペイオフラックス	1	33	33	100	1	143	33	23
㉕豊田鉄工 (1945)	4	357.9	330.9	92.5	2	892.2	330.9	37.1	㉗テックス	8	694.1	564.2	81.3	5	984.6	564.2	57.3
㉖大豊工業 (1944)	4	382	224	58.6	8	1054.2	224	21.5	㉘自動車電機工業	4	402.68	321.1	79.7	6	466.5	321.1	68.8
㉗アイシン化工	6	364.7	271	74.3	7	1047.4	271	25.7	㉙日本フラスト	2	619.1	510.9	82.5	4	572	510.9	89.3
㉘東莞結金属*	2	28	28	100	1	538	28	5.2	㉚橋本フォージング工業	5	305	243	79.7	5	395.4	243	61.5
㉙津田工業 (1937)	3	234.0	214	91.5	3	528.0	214	40.5	㉛日本フラスト	5	389.2	319.4	82.1	2	579	319.4	55.2
㉚トリニアイ工業	2	26.5	26.5	100	1	528	26.5	5.0	㉜アルプア	4	576.9	432	74.9	4	466.8	432	92.5
㉛豊生ブレーキ工業	2	549	488.8	89.0	2	1056	488.8	46.3	㉝エヌブローシー	1	120.5	102	84.6	4	143	102	71.3
㉜光洋機械工業	2	188.8	105.6	55.9	6	528	105.6	20.0	㉞アズエニバンス	2	20.5	20.5	100	2	40	20.5	56.5
㉝京三電機 (1949)	2	140.3	45	32.1	6	409.4	45	11.0	㉟ナイルス部品	7	653.6	554	84.8	4	612.4	554	90.5

付表 2-2. 「部品サプライヤーの自動車メーカーへの納入依存度」、および「自動車メーカーの部品サプライヤーへの取引依存度」(トヨタ自動車・日産自動車)

企業名 (括弧内は取引開始年月)	トヨタ自動車					日産自動車											
	①生産量 (単位:千台 分)	②生産量のうちトヨタへの納入量 (単位:千台分)	③当該部品のトヨタへの納入依存度 (%)	④納入先自動車メーカー数	⑤当該部品のトヨタの調達量 (単位:千台分)	⑥当該部品のトヨタへの調達量 (単位:千台分)	⑦調達量のうち当該部品のメーカーへの依存度 (%)	⑧当該部品のトヨタへの調達量 (単位:千台分)	⑨当該部品のトヨタへの調達量 (単位:千台分)	⑩調達量のうち当該部品のメーカーへの依存度 (%)							
③ジェンコー*	2	362	232	64.1	7	517	232	44.9	2	1146.25	488.6	42.6	7	692.8	488.6	70.5	
⑤キャタラー工業	2	145.6	108.4	74.5	3	409.4	108.4	25.5	1	24.5	5	20.4	5	5	5	100	
⑧豊田化工	2	90.56	85	93.9	3	528	85	16.1	1	5.7	4.5	78.9	2	1.43	4.5	3.1	
⑩日本ワイパード	1	567.8	134.5	23.7	11	264	134.5	51	1	11	11	100	1	143	11	7.7	
②「系列企業」-中小企業-																	
③堀江金属工業 (1948)	2	210	210	100	1	538	210	39.0	1	41.8	100	100	1	143	41.8	29	
③石川工業	1	18	18	100	1	264	18	6.8	⑨新和工業	1	14	100	1	143	14	9.8	
④関東シート製作所	3	31.6	29	89.0	2	460	29	6.2	⑩鋼陵工業	3	78	100	1	286	78	27.3	
④アイシンAW精密	2	40.4	40.4	100	1	427.8	40.4	9.4	⑪リズム	3	333.5	311	93.3	4	373	311	83.4
④岐阜車体工業 (1949)	1	80.3	80.3	100	1	264	80.3	30.4	⑫三国製作所	3	21	5.3	25.2	4	240.5	5.3	2.2
④トヨタ車体精工	2	1.6	1.6	100	1	528	1.6	0.3	①「系列外企業」-巨大企業-								
④トヨタオートラモータ	1	3	3	100	1	264	3	1.1	ソニー	1	0.9	0.9	100	1	126.9	0.9	0.7
①「系列外企業」-巨大企業-																	
新日本製鐵	1	25	25	100	1	204.7	25	12.2	日立製作所	8	716.7	475.3	66.3	5	977.7	475.3	48.6
住友金属工業	1	144	36	25.0	8	172	36	21.0	三菱重工業	1	155	21	13.5	5	143	21	14.7
松下電器産業 (1952)	4	1260.4	1198.2	95.1	7	6818.7	1198.2	17.6	松下電器産業	1	148.2	7.7	5.2	7	126.9	7.7	6.1
旭硝子 (1937)	1	491.6	169	34.4	9	264	169	64.0	三菱電機	3	678.8	120.6	17.8	6	391.3	120.6	30.8
プリジントンタイヤ (1938)	3	1062.63	190.5	17.9	11	1246	190.5	15.3	三洋電機	1	10.7	8.1	75.7	4	126.9	8.1	6.4
住友電気工業 (1951)	7	886.33	398.3	44.9	10	2389	398.5	16.7	富士重工業	1	8.5	3.0	35.3	2	3	3	100
日本精工 (1937)	4	249.95	63.8	25.5	11	384.3	63.8	16.6	京セラ	1	2.4	2.3	95.8	2	16.4	2.3	14
オムロン	1	69.95	2.3	32.9	6	194.9	2.3	1.2	旭硝子※	1	491.6	53	10.8	9	143	53	37
古河電気工業	1	107	16	15.0	7	264	16	6	大日本インキ	1	3	3	100	1	26.9	3	11
ハイオリア	1	50.5	22	43.6	4	209	22	10.5	プリジントンタイヤ	3	1062.63	326.2	30.7	11	718	326.2	45.4
日本軽金属	1	51.8	10	19.3	6	302	10	3.3	住友電気工業※	4	805.33	59.5	7.4	10	1022.8	59.5	5.8
日本ガイシコーニング	1	565	114.9	20.3	8	204.7	114.9	56.1	日本精工※	7	918.95	284	30.9	11	590.5	284	48.1
日本板硝子 (1960)	1	240.8	95	39.5	7	264	95	36	オムロン	2	185.05	4.8	2.6	6	264	4.8	1.8
NTN	2	672.3	68	10.1	9	582.7	68	11.7	日本ガイシコーニング	1	565	126.3	22.4	9	126.6	126.3	99.8
日本特殊陶業 (1943)	1	433.2	102.4	23.6	9	204.7	102.4	50.0	日本軽金属	1	51.8	2	3.9	6	179.2	2	1.1
横浜ゴム工業 (1938)	1	165.8	39.6	23.9	11	264	39.6	15.0	日本板硝子※	1	240.8	50	20.8	7	143	50	35
日清紡	3	1116.57	483.8	43.3	11	1156.2	483.8	41.8	NTN※	1	633.1	50.5	8.0	9	274.9	50.5	18
スタンレー電気 (1947)	3	629.8	119.5	19.0	8	766	119.5	15.6	大同特殊鋼	1	16	14	87.5	2	120	14	11.7
三井金属 (1958)	3	281.35	66	23.5	7	715.4	66	9.2	アイシン精機	1	222.2	-	-	10	143	-	-
日立電線	1	191.4	21.1	11.0	6	264	21.1	8	日本特殊陶業※	3	590.3	155.4	26.3	10	267.3	155.4	58.1
東洋ゴム工業 (1947)	5	963.6	916.3	95.1	8	2287.9	916.3	40.0	横浜ゴム工業	1	165.8	23.6	14.2	11	143	23.6	16
松下電子部品	1	98.7	74	75.0	3	264	74	28	日清紡※	3	1116.57	60.4	5.4	11	620	60.4	9.7
									スタンレー電気	1	298.7	5.6	1.9	8	142.2	5.6	4

付表 2-3. 「部品サプライヤーの自動車メーカーへの納入依存度」、および「自動車メーカーの部品サプライヤーへの取引依存度」(トヨタ自動車・日産自動車)

企業名 (括弧内は取引開始年月)		トヨタ自動車										日産自動車									
		取引 部品 数	①生産量 (単位:千台 分)	②生産量の うちトヨタ への納入量 (単位:千 台分)	③当該部 品のトヨタ への納入量 依存度 (%)	④納入 先自動車 メーカー 数	⑤当該部品 のトヨタの 調達量(単 位:千台分)	⑥当該部品 の調達量へ トヨタの納 入量(単位: 千台分)	⑦調達品 のうち当該部 品への依存度 (%)	企業名	取引 部品 数	①生産量 (単位:千台 分)	②生産量の うちトヨタ への納入量 (単位:千 台分)	③当該部 品のトヨタ への納入量 依存度 (%)	④納入 先自動車 メーカー 数	⑤当該部品 のトヨタの 調達量(単 位:千台分)	⑥当該部品 の調達量へ トヨタの納 入量(単位: 千台分)	⑦調達品 のうち当該部 品への依存度 (%)			
ヤマハ発動機(1966)	4	10.0	10.0	100	100	1	1056	10.0	0.9					6	229.5	199	86.7	7	1052.4	199	18.6
ゼクセル	1	3.33	2.5	75.1	3	34.2	2.5	7.5	0.9					2	291.7	185.6	63.6	6	283.5	185.6	65.5
住友ゴム工業	1	94.2	46.2	49.0	11	264	46.2	17.5	17.5					2	237.45	111.4	4.7	10	147.0	111.4	7.6
トピー工業(1937)	2	1148.2	260.8	22.7	9	1125.2	260.8	23.2	23.2					1	92.2	25.6	27.8	8	143	25.6	18
橋本チエーン(1942)	2	241.0	87.3	36.2	6	262	87.3	33.3	33.3					2	132.4	27.4	20.7	7	225	27.4	12.2
日本発条(1939)	4	1864.8	559	30.0	10	1089	559	51.3	51.3					1	94.2	15.8	16.8	11	143	15.8	11
NOK(1942)	2	1563.75	204.5	13.1	11	1233.4	204.5	16.6	16.6					2	1148.2	188	16.4	9	586.6	188	32.0
日本電池	1	232.6	74	31.8	9	264	74	28.0	28.0					1	38	11.4	30.0	2	143	11.4	8
小糸製作所(1937)	3	1041.25	547.6	52.6	11	766	547.6	71.5	71.5					4	337.2	119.1	35.3	7	286.5	119.1	41.6
エアサコーポレーション(1959)	1	145.8	47.5	32.6	9	264	47.5	18	18					5	2130	630.5	29.6	10	811	630.2	77.7
②「系列外企業」→大企業																					
パナドール化学	2	437.2	114	26.1	11	461	114	24.7	24.7					3	1586.75	206.2	13.0	11	835.8	206.2	24.7
松下電池工業	1	225.9	78.4	34.7	8	264	78.4	29.7	29.7					1	232.6	38.6	16.6	9	143	38.6	27
リズム時計工業	1	115	27	23.5	5	253	27	10.6	10.6					5	318.6	220.4	69.2	7	729.3	220.4	30.2
市光工業(1952)	5	1166.5	255.4	21.9	10	1247	255.4	20.5	20.5					3	1041.25	87.9	8.4	11	428.2	87.9	20.5
自動車機器*	3	507.7	111.2	21.9	10	1112	111.2	10.0	10.0					1	102.4	8.6	8.4	8	143	8.6	8.66
トキコ(1950)	1	193.2	73.9	38.4	10	264	73.9	28	28					1	145.8	11.4	7.8	10	143	11.4	8
三ツ星ベルト(1958)	5	567	261.5	46.2	11	1253	261.5	20.9	20.9					1	20.8	10	100	1	37.8	20.8	55
ニチアス	1	40	40	100	1	264	40	15.2	15.2					1	437.2	115	26.3	11	159	115	72.3
栃木富士産業	2	110.7	8.4	7.6	9	50.4	8.4	16.7	16.7					5	1338.6	32.5	2.4	7	731.2	32.5	4.4
シロキ工業(1951)	7	1024.7	618.5	60.4	7	1775.9	618.5	34.8	34.8					1	225.9	38.6	17.1	9	143	38.6	27
ニフコ	2	97	67	69.1	2	426.5	67	15.7	15.7					3	349.95	35.4	10.1	1	286	35.4	12.4
東洋ラジエター(1937)	1	173.4	67.3	38.8	6	264	67.3	25.5	25.5					1	115	55	47.8	5	61	55	90.2
三菱製鋼(1937)	2	577	49	8.5	7	998	49	4.9	4.9					5	382	168	44.0	6	406.6	168	41.3
東海ゴム工業*	2	825.5	441.9	53.5	11	982	441.9	45.0	45.0					2	521.2	128.6	24.7	10	283.5	128.6	45.4
タカタ	3	479.9	113.8	23.7	11	451	113.8	25.2	25.2					7	759.4	483.2	63.6	10	1031	483.2	46.9
エクセディ	1	148.48	0.7	0.5	11	100.2	0.7	0.7	0.7					4	560.5	57	10.2	11	445	57	12.8
リケン(1938)	1	368	68.6	18.6	10	264	68.6	26	26					2	542.4	525.8	96.9	11	535.8	525.8	98.1
ナカミチ	1	1	1	100	1	269	1	0.5	0.5					4	900.1	15.0	1.7	7	550	15	2.7
東プレ	2	89.7	6.7	7.5	4	364.2	6.7	1.8	1.8					2	97	30	30.9	2	230.5	30	13.0
日本ケーブルシステム	3	367.9	49.9	13.6	8	557.3	49.9	9.0	9.0					3	560.2	123.2	22.0	4	641	123.2	19.2
富士通アス	1	110.5	100	90.5	3	209	100	47.8	47.8					2	825.5	145	17.6	11	575	145.0	25.2
タチエス	2	99.1	29.1	29.1	6	264	29.1	11.0	11.0					4	493	110.6	22.4	11	319.7	110.6	34.6
旭テック	1	84.4	4	4.7	5	264	4	1.5	1.5					2	450.5	120	26.6	10	286	120	42.0
太平洋工業(1946)	2	67	67	100	1	526	67	12.7	12.7					1	2.44	2.3	94.3	2	143	2.3	1.5

付表 2-4. 「部品サプライヤーの自動車メーカーへの納入依存度」、および「自動車メーカーの部品サプライヤーへの取引依存度」(トヨタ自動車・日産自動車)

企業名 (括弧内は取引開始年月)	トヨタ自動車							日産自動車								
	取引 部品 数	①生産量 (単位:千台 分)	②生産量 のうちトヨタ への納入量 (単位:千台 分)	③当該部 品のトヨタ への納入 依存度 (%)	④納入 先自動車 メーカー 数	⑤当該部 品のトヨタ 調達量 (単位:千台 分)	⑥当該部 品のトヨタ への注 入量 (単位:千台 分)	⑦調達量 のうち当該部 品への依存 率 (%)	取引 部品 数	①生産量 (単位:千台 分)	②生産量 のうちトヨタ への納入量 (単位:千台 分)	③当該部 品のトヨタ への納入 依存度 (%)	④納入 先自動車 メーカー 数	⑤当該部 品のトヨタ 調達量 (単位:千台 分)	⑥当該部 品のトヨタ への注 入量 (単位:千台 分)	⑦調達量 のうち当該部 品への依存 率 (%)
オーツダイヤ (1954)	1	40.52	8	19.7	9	264	8	3	4	154	89.6	58.2	4	477	89.6	18.8
日銀バルブ*	1	136.5	40	29.3	5	264	40	15	1	268.9	51.8	19.3	8	63.2	51.8	82
帝國ビストリング (1947)	3	364.9	283.7	43.6	11	547	283.7	51.9	1	10	100	100	1	134	10	7.5
テクノエイト (1937)	1	6	6	100	1	264	6	2.3	1	15	15	100	1	137	15	11
矢崎総業 (1939)	2	650.0	283.7	43.6	10	528	283.7	53.7	1	40.52	2.2	5.4	9	143	2.2	2
村上海明堂 (1961)	3	791.6	402.9	50.9	6	719	402.9	56.0	9	957.85	568.3	59.3	8	1093	568.3	52.0
西川ゴム工業 (1956)	3	433.5	115.1	26.6	10	690.5	115.1	16.7	1	110.9	44	39.7	6	126.6	44	35
フジオーゼックス	1	262.6	26	9.9	9	264	26	10	1	81	13	16.0	8	58	13	22.4
大同メタル工業 (1947)	1	363.1	53	14.6	11	264	53	20	2	650.0	79.5	12.2	11	286	79.5	27.8
新神戸電機 (1946)	1	130.9	43	32.8	8	264	43	16.3	3	791.6	97	12.3	6	409.4	97	23.7
サンコール (1946)	3	208.5	117	56.1	4	691.8	117	16.9	3	361.5	35.7	9.9	9	143	35.7	25
大同工業	1	32.1	16.7	52.0	2	65	16.7	26	3	439.9	264	60.0	9	990	264	26.7
昭和産業	1	29.5	20	67.8	5	264	20	7.6	1	363.1	41	11.3	11	143	41	29
東京機器*	1	211.8	1.3	0.6	7	264	1.3	0.5	1	73.5	5.7	7.8	6	143	5.74	4.0
高島屋日産工業*	4	219	216	98.6	2	667.4	216	32.4	1	130.9	45.8	35.0	8	143	45.8	32
古河電池 (1956)	1	102.4	15.8	15.4	8	264	15.8	6.0	2	3549.2	3549.2	100	1	3626.9	3549.2	97.9
日信工業	1	81.1	2.6	3.2	2	264	2.6	1	1	273.9	6.9	2.5	7	143	6.9	4.8
グッドイヤー	1	4	4	100	2	264	4	1.5	1	41.32	4.3	10.4	5	286	4.3	1.5
フコク	1	80.4	0.4	0.5	2	969.4	0.4	0.4	1	32.1	15.4	48.0	2	127	15.4	12
コバルク	1	26	26	100	1	90	26	29	1	39.5	2.8	7.1	5	48	2.8	6
尾張精機 (1967)	2	205.45	55.1	26.8	6	200.4	55.1	27.5	1	9.5	7	73.7	2	72	7	9.7
TRW	1	3.3	1	30.3	2	72.5	1	1.4	1	140.5	2.5	1.8	4	143	2.5	1.8
ユニーモールド	1	61	39.4	64.6	5	302	39.4	13	1	243.2	31.6	13.0	6	126.6	31.6	25
東洋クリティロン	1	0.1	0.1	100	1	153.7	0.1	0.1	1	318.26	132.9	41.76	7	286	132.9	46.5
日本ガスケット*	1	135.7	123	90.6	3	264	123	46.6	1	70.5	13	18.4	5	126.6	13	10.3
イノアック (1957)	9	562	378	67.3	8	1844	378	20.5	1	35	2.4	6.9	6	140.5	2.4	1.7
クーバーオートモティブ	1	46	2	4.3	8	204.7	2	1	1	61	5.2	8.5	5	179.2	5.2	2.9
三五 (1937)	6	594.4	511.2	86.0	2	1420.2	511.2	36.0	2	87	12	13.8	2	143	12	8.4
横浜ハイテックス	1	222.75	136.5	61.3	9	243.7	136.5	56	1	22.1	2	9.0	2	48	2	4
マルヤス工業 (1947)	2	484	396	81.8	4	528	396	75.0	1	91.8	11	12.0	5	143	11	8
中部ソフラン	1	11	11	100	1	264	11	4	5	344.8	18.3	5.3	7	513.9	18.3	3.6
日井国際産業*	3	685.2	52.3	7.5	11	732.7	52.3	7.1	1	45.3	34	75.1	2	57.5	34	59.1
日本カーモータース	1	348.4	18.5	5.3	8	264	18.5	7	1	46	-	-	8	126.6	-	-
日本酸化器製作所	1	24.5	1.2	4.9	5	16	1.2	7.5	2	123.7	93	75.2	5	283.5	93.0	32.8
										9.6	2	20.8	5	179.2	2	1.1

付表 2-5. 「部品サプライヤーの自動車メーカーへの納入依存度」、および「自動車メーカーの部品サプライヤーへの取引依存度」(トヨタ自動車・日産自動車)

企業名 (括弧内は取引開始年月)	トヨタ自動車					日産自動車									
	取引 部品 数	①生産量 (単位：千台 分)	②生産量の うちトヨタ への納入量 (単位：千 台分)	③当該部 品のトヨ タへの納 入依存度 (%)	④納入 先自動 車メー カー数	取引 部品 数	企業名	①生産量 (単位：千台 分)	②生産量の うちトヨタ への納入量 (単位：千 台分)	③当該部 品のトヨ タへの納 入依存度 (%)	④納入 先自動 車メー カー数	⑤当該部品 のトヨタ への納入 量(単位：千 台分)	⑥当該部品 のトヨタ への納入 量(単位：千 台分)	⑦調査の メカニ ズム から当該 部品メ ーカー への依存 率(%)	
(1)「系列外企業」-中小企業-															
荒井製作所	1	98.4	66	67.1	4	264	66	25	222.75	4.4	20.8	11	429	146	34.0
日本粉末冶金	1	187.7	164	87.4	4	264	164	29.0	348.4	71.5	20.5	8	143	140.5	3.1
ユニッタ (1937)	1	424.9	79	18.6	9	197	79	40	567.8	58.6	10.3	11	143	58.6	41
ソミック石川 (1937)	2	605.1	398.6	65.9	8	528	398.6	75.5	2	1056	273.3	25.9	4	604.6	104.5
小島プレス工業 (1937)	5	336.3	273.3	81.3	2	1056	273.3	25.9	4	604.6	104.5	17.3	6	572	104.5
ビスコドライブ	1	75.1	7.4	9.9	9	16.2	7.4	46.0	1	0.5	0.5	100	1	63.2	0.5
東海化成工業	2	136	136	100	2	528	136	25.8	1	22.7	17	74.9	2	57.5	17
ジョンソンマッゼー	1	79.9	10.2	12.8	6	204.7	10.2	5	1	424.9	8	1.9	9	16	8
林テレンプ (1938)	2	437	176.4	40.4	8	471.4	176.4	37.4	1	23	1	4.3	3	143	1
マルイ工業 (1947)	1	240.8	6	2.5	11	264	6	2.3	1	48.7	13	26.7	3	143	13
万能工業	1	84.26	70.2	83.3	3	100.2	70.2	70	1	75.1	24.9	33.1	9	24.9	24.9
開業化成工業	2	193.5	187.9	97.1	2	513	187.9	36.6	1	73.5	58	78.9	3	143	58
キョーラク	1	2	1	50.0	2	43.1	1	1	1	100	100	100	1	143	100
石川ガスケット	1	115.15	26	22.6	8	264	26	9.8	1	240.8	143	59.4	11	143	143
日本ライオン	1	169.2	5	3.0	5	264	5	1.9	1	117.3	95	84.0	4	126.6	95
富士シート	2	53.3	14	26.3	2	264	14	5.3	1	10.6	7.5	70.8	4	13.6	7.5
モモ	1	1.7	僅少	-	7	264	僅少	-	1	13.5	5.7	42.2	4	57.5	5.7
クゼー*	1	118.8	118.8	100	1	264	118.8	45	1	169.2	70	41.4	5	143	70
ナジコスバイザー	2	9.4	4	42.6	6	278.2	4	1.4	1	59.7	3	5.0	4	143	3
豊和繊維工業 (1955)	3	128.2	95.4	74.4	4	625.1	95.4	15.3	1	73.7	7	9.5	3	143	7
東郷製作所 (1945)	2	127	106	83.5	4	528	106	20.1	1	15.45	15	97.1	2	143	15
オティックス (1943)	3	373.2	349.2	93.6	2	553	349.2	63.1	2	180.5	35.2	19.5	7	266.1	35.2
矢崎化工 (1957)	1	55.4	55.4	100	1	264	55.4	21	2	119.7	94	78.5	4	96	94
東海興業	3	274.1	100.8	36.8	7	615	100.8	16.4	2	9.4	1.6	17.0	6	115	1.6
三共ラジエター	1	7.5	0.5	6.7	2	264	0.5	0.2	1	331.27	124.5	37.6	7	143	124.5
タケヒロ (1937)	2	168.2	168.2	100	1	179.7	168.2	93.6	3	408.6	146.2	35.8	5	297.8	146.2
共和産業 (1946)	1	607	264	43.5	7	264	264	100	2	116.4	22.7	19.5	4	277	22.7
大橋銃工 (1937)	1	43.5	43.5	100	1	264	43.5	16.5	2	198.92	197.3	99.2	2	286	197.3
富士精工	1	383.4	126.7	33.1	8	264	126.7	48.0	1	5	1	20.0	2	143	1
内浜化成	1	20	20	100	1	43.1	20	46	1	12	12	100	1	143	12
豊和化成	1	93.8	89.8	95.7	2	264	89.8	1	1	24.7	12	48.6	2	87	12
日本技研工業	1	1.24	1	80.6	4	5	1	20	2	10	9	90.0	2	173	9
サカエ理研工業	1	97	僅少	-	2	264	僅少	-	1	5.9	1.5	25.4	2	143	1.5
ジェンテックス	1	2.5	2.1	84.0	2	264	2.1	0.8	1	383.3	71.5	18.7	8	143	71.5

付表 2-6. 「部品サプライヤーの自動車メーカーへの納入依存度」、および「自動車メーカーの部品サプライヤーへの取引依存度」(トヨタ自動車・日産自動車)

企業名 (括弧内は取引開始年月)	トヨタ自動車						日産自動車									
	取引 部品 数	①生産量 (単位:千台 分)	②生産量の うちトヨタ への納入量 (単位:千台 分)	③当該部 品のトヨタ への納入 依存度 %	④納入 先自動車 メーカー 数	⑤当該部 品のトヨタ 調達量(単 位:千台分)	⑥当該部品 のトヨタの 調達量(単 位:千台分)	⑦調達品 のうち当該部 品への依存 率 %	取引 部品 数	①生産量 (単位:千台 分)	②生産量の うちトヨタ への納入量 (単位:千台 分)	③当該部 品のトヨタ への納入 依存度 %	④納入 先自動車 メーカー 数	⑤当該部品 のトヨタの 調達量(単 位:千台分)	⑥当該部品 のトヨタの 調達量(単 位:千台分)	⑦調達品 のうち当該部 品への依存 率 %
丸子警報機 (1954)	3	248.95	194.8	78.2	5	792	194.8	24.6	1	62.4	5.7	9.1	5	143	5.7	4
GM デルファイ	2	26.5	8.8	33.2	5	528	8.8	1.7	2	10.2	10.2	100	1	143	10.2	7.1
ロックウェル	1	1.85	1.25	67.6	2	41.75	1.25	3	1	19	17	89.5	2	143	17	12
モンロー	1	12.4	12.4	100	2	264	12.4	4.7	1	21	4	19.0	2	143	4	2.8
ヒルシュタイン	1	0.8	0.8	100	3	264	0.8	0.3	1	4.2	4	95.2	2	143	4	3
クロムウェル	1	62	62	100	1	969.4	62	6.4	1	8.9	8.9	100	1	126.6	8.9	7
CCP	1	65.5	65.5	100	1	204.7	65.5	32	1	3	3	100	1	143	3	2
ASEC	1	78.6	26.6	33.8	6	204.7	26.6	13	1	1.85	0.6	32.4	2	33.8	0.6	1.8
ガトラーフ	3	0.93	0.48	51.6	2	300.6	0.48	0.16	1	55.7	12.7	22.8	3	126.6	12.7	10
ダイコ	1	10	4	40.0	2	264	4	1.5	1	11	11	100	1	143	11	7.7
デルコ・エレクトロニクス	1	2.6	2.6	100	1	264	2.6	1	1	3	3	100	1	63.2	3	4.7
GKN	1	31	31	100	1	484.7	31	6.4	2	23.99	20.3	84.6	2	286	20.3	7.1
ボルグ・インスツルメント	1	2.5	2.5	100	1	253	2.5	1	1	35	35	100	1	143	35	24.5
ハーバード・インダストリー	1	6	6	100	1	264	6	2.3	3	12.1	12.1	100	1	1105.2	12.1	1.1
ワシマイヤー	1	9.6	僅少	-	5	302	僅少	-	1	14.2	14.2	100	1	143	14.2	10
クレンツァー・スバイザー	2	0.2	0.2	100	1	278.2	0.2	0.07	1	1	1	100	1	143	1	0.7
ドネリー	1	102.4	47.5	46.4	6	264	47.5	18	1	37.7	14	37.1	4	143	14	10
デイ・ジー・ケー	1	52.8	52.8	100	1	264	52.8	20	1	2.5	1.5	6.0	2	51	1.5	2.9
エミテック・ジャパン	1	2.5	1	40.0	2	204.7	1	0.5	1	202	55	27.2	6	72	55	76.4
旭鉄工・旭鉄工所	2	364.42	346.04	95.0	3	364.2	346.04	95.0	1	54.7	12.7	23.2	4	126.6	12.7	10
GM	1	105	65	61.9	2	65	65	100	1	78.6	6.2	7.9	6	126.6	6.2	5
	1	11.82	0.8	6.8	4	143	0.8	0.6	1	11.82	0.8	6.8	4	143	0.8	0.6

備考. アイアールシー編『特別調査資料. 自動車部品 200 品目の生産流通調査 (1996 年版)』より作成。