

自動車サプライチェーンにおける 取適法遵守に向けた取り組み

2026年6月22日

一般社団法人 日本自動車工業会 サプライチェーン委員会 調達部会長
トヨタ自動車株式会社 調達本部 サプライチェーン戦略部長

本間 圭祐

■ 裾野が広く、幅広い分野に係る基幹産業

(出典) 日本自動車工業会
トヨタ自動車webサイト(2023年実績)

	自動車産業	日本全体の中での位置付け
規模 (製造品出荷額)	約 <u>70</u> 兆円	GDPの約1割 (製造業の約2割)
雇用 (就業者)	約 <u>550</u> 万人	全産業の約1割
輸出/外貨獲得 (貿易黒字)	約 <u>20</u> 兆円	資源輸入25兆円の大半を賄う (国全体の貿易収支は▲5兆円)
納税 (ユーザー+企業・就業者の納税)	約 <u>15</u> 兆円	税収の約15%
経済波及効果 (全産業への波及効果)	<u>2.5</u> 倍	全産業トップ ^o (全産業平均は1.77倍)
設備投資・研究開発	約 <u>7.5</u> 兆円 (設備投資: 3.3兆円、研究開発: 4.3兆円)	全製造業の約3割

■ それにも関わらず、型の無償保管を中心に違反勧告が頻発 ⇒ 公正取引委員会・中小企業庁から自動車業界への改善要請を頂いた

【足元 自動車業界 勧告事案】

型保管関連

年	月	事案	型保管関連
25年	1月	東京ラヂエーター製造	●
	2月	愛知機械工業	●
		中央発條	●
	3月	フタバ九州	●
		クノールプレムゼ商用車システム	
	4月	スズキ自販大分	
		カヤバ	●
	6月	いづみ工業	●
	7月	美里工業	●
	8月	岩機ダイカスト工業	
	9月	ジェイテクト	
	10月	トヨタ自動車東日本	●
	11月	三菱ふそうトラックバス	●
12月	スニック (スズキ子会社)	●	
12月	東洋電装	●	
26年	2月	日産東京販売	
	3月	矢崎部品	●
		松尾製作所	●
		徳島トヨタ自動車	
6月	ホンダ茨城南		

自動車製造業に携わる皆様へ

公正取引委員会と中小企業庁は、自動車製造業における取適法に違反する行為に対して監視を強化しています。取適法に違反する行為を行わないよう、自動車サプライチェーン全体で取引適正化に係る取組を徹底してください。

＼不当な経済上の利益の提供要請の禁止／

型等の無償保管

型等を用いて製造する部品等の発注を長期間行わないにもかかわらず、中小受託事業者に対し、型等を無償で保管させる行為

＼受領拒否の禁止・不当な経済上の利益の提供要請の禁止／

一括生産に伴う部品等の受領拒否・無償保管

納期を定めずに一括で生産させた部品等を速やかに受領せず、委託事業者が必要とする都度納品させる行為や、納品させるまで無償で保管させる行為

＼買ったたきの禁止／

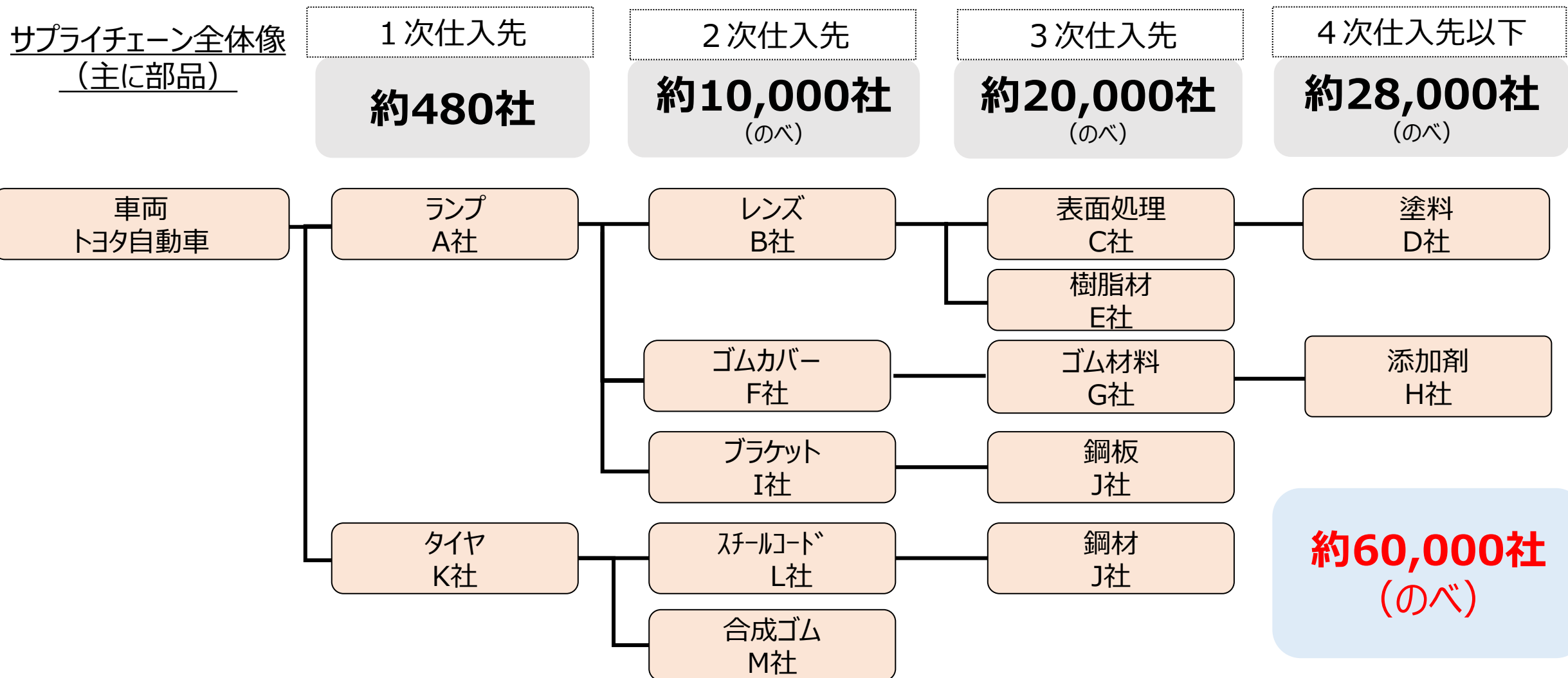
量産を前提とした単価で補給品を発注

量産の終了後、発注数量が大幅に減少し、1個当たりの製造コストが大幅に増加するにもかかわらず、中小受託事業者と協議することなく、一方的に量産時の発注数量を前提とした単価で代金の額を定める行為



「取適法」への法改正の詳細は、公正取引委員会ホームページを御確認ください。

■ トヨタの部品取引だけで約60,000社、業界サプライチェーン全体への浸透には、明確な指針策定と発信・周知徹底の活動が必要



- 更に、完成車メーカーはTier2以降とのコミュニケーションに課題あり、個社個社の努力を継続しつつも、業界団体としての活動が大変重要

難しさ

Tier2以降の仕入先とは、**直接取引の関係にない**ため、**価格に関するコミュニケーションは、取引上の守秘義務や、独禁法上の疑義**(不公正な取引方法)などの課題あり

日本国内のTier深く含めた**仕入先数は膨大な**なかなか**全社に直接語りかけられない**

業界の想い

産業全体の魅力
を引き上げたい



Tier深くへ広く
想いをお届けしたい

- 自動車5団体の内、サプライチェーンは主に自工会と部工会で担う
但し加盟会社数はサプライチェーン数万社規模の内の450社程度に留まる

団体名	会社数	概要
日本自動車工業会 (自工会：JAMA)	14社	完成車メーカーの団体 産業政策、環境・安全対応、国際連携を担う
日本自動車部品工業会 (部工会：JAPIA)	434社 (2026年 現在時点)	自動車部品メーカーの団体 技術標準化、品質向上、サプライチェーン強化
日本自動車車体工業会	約 220社	トラック・バス・特装車の車体、架装メーカーの団体
日本自動車機械器具工業会	約 40社	生産設備・整備機器メーカーの団体
日本自動車販売協会連合会	約 1,380社	自動車販売会社の団体

■ 部工会との強固な連携で、幅広く活動推進

方針立案

- ・部工会アンケートによる浸透状況の見える化・把握
- ・**部工会との連携強化**体制の構築
- ・状況/環境に応じた**自主行動計画の改訂**

周知・発信

- ・両会会長連名メッセージ発信
- ・メディアレクと両会ホームページ掲載
- ・**中企庁との鼎談**~中企庁HP掲載
- ・**講演会**によるtier深くへの理解促進活動

研鑽

- ・**取適法 勉強会** w/公取委・経産省
- ・物流改正法 勉強会
- ・**型管理方法の学び合いWG**

省庁連携

- ・**自動車サプライチェーン取引適正化会議、取引問題小委員会** 等への参画

■ 法改正内容のみではなく、勧告事案への対応や、それらを踏まえた団体としての運用を織り込み

① 法改正による改訂

取適法改正、自動車産業適正取引ガイドライン改訂を反映

- 用語の変更～下請事業者→中小受託事業者など
- 価格協議の義務化を記載
- 手形払等の禁止を反映した支払い条件への変更

② 公取委・中企庁からの要請内容を踏まえた改訂

相次ぐ勧告を踏まえた公取委・中企庁の要請事項を反映

- 受領拒否の禁止・不当な経済上の利益の提供要請の禁止～**一括生産に伴う部品等の受領拒否・無償保管**
- 買ったたきの禁止～量産品を前提とした単価で補給品を発注
- 型等の保管費の支払いに向けた算出方法の記載

③ 自工会・部工会の考えに基づく改訂

取引適正化の浸透に向けた変更実務運用の具体化を追記

- 労務費の価格転嫁の指標、対象期間等の修正
- **型取引の保管費支払い等の修正**
- **従業員基準の追加に係る確認頻度の記載**

■ 特に労務費と型の保管については丁寧に定義

労務費の価格転嫁

サプライチェーンの生声

- 転嫁遅れ、SC深くへの浸透阻害：
発注側が**詳細なエビデンスを要求**（エビデンス収集に多大な時間）
- 認識の相違：**定昇/ヘア**の取扱い、**遡及期間**
- 協議の範囲：**少量品・補給品**や**スポット品**の意識が希薄

自主行動計画への記述追加

協議時には、**公表指標(賃上げ率、労務費比率等)**の使用を**尊重**し、かつ、価格転嫁の対象とする**賃上げ水準**や**遡及期間**は**当事者間で真摯に協議**する。

型の無償保管

公取委の勧告を受けた会員企業の声/公取委の指針

徹底プランへの記述追加

- | | |
|------|---|
| 協議方法 | 「仕入先からの申し出による協議」という 受け身の姿勢は認められない。 |
| 対象 | ・貸与型だけではなく、 仕入先資産型も対象
・ 1年以上発注が無い 、または、 発注計画を示せない |
| 支払方法 | 「 製品単価に含まれる管理費の内数 」という理屈は 通用せず。 （ 明確な根拠を示せない場合 ） |

- ① 最低でも**1回/年**は、**発注側から能動的に声掛け**
- ② 特に**1年以上発注が無い** または**今後1年間の発注が見込めない**製品に引き当てられている型の保管費は**確実に支払い**
- ③ **直接の仕入先だけではなく、その先の仕入先の分まで含めて協議**
- ④ 型の保管費の**支払方法は、当時者間で協議、合意**すると共に、その**内容を記録し、一元的に管理**

- 長い歴史の中で、過去に受注先・発注先、双方に良しとして取り決め推進してきた運用の一つが、一括生産制度（※）
⇒ 結果として、足元で下請法への違反勧告に繋がったケースであり、自主行動計画にも対策を追記

（※）量産終了後、受注者と合意の上で、発注者が部品製造打切りになるまでに必要な数を提示し、受注者が一括で生産部品保管者は、出荷実績や量産終了後の経過年限で、発注者又は受注者の何れかが決定

勧告・指導 内容



自主行動計画 追記

②自動車部品の受領拒否（指導）・無償保管（勧告）

下請事業者に対して、納期を定めず一括生産部品（注）の製造を委託していたところ、下請事業者から一括生産部品の製造が完了した旨の報告を受けた後、速やかに受領すべきであったにもかかわらず、**下請事業者7名**に対し、自社が必要とする都度、自社が必要とする数の納品を指示し、下請事業者から納品されるまで**一括生産部品777個を受領せず**、また、自己のために**無償で保管させていた**（令和5年8月～令和7年3月）。

は、型等の廃棄を前提に協議を行う。

- ・ 型の廃棄等に伴い、中小受託事業者に一括生産の指示を行う場合は（※受託事業者の独自の判断で一括生産する場合は除く）、生産された部品は買い取った上、引き続き当該受託事業者に保管させる場合には、必要な費用（保管費等）を支払う。
- ・ 取引先から廃棄の可否について確認がある場合は、速やかに判断し、書面で通知する。

■ 改訂した内容について自工会・部工会全社への説明会開催 w/公取委 アーカイブは部工会非加盟会社へも公開し、周知を図っている

主催	日本自動車工業会（JAMA）・日本自動車部品工業会（JAPIA）の共催			
日時	2026年2月24日（火）14:00-16:00			
対象	自工会、部工会 会員企業の仕入先管理部門、運送契約管理部門			
形式	ZOOM（ウェビナー）			
議題	#	内容	説明者	時間
	1	中小受託取引適正化法テキストの概要説明 ・自動車製造業として、違反事例等を踏まえ特に留意すべき点を中心に解説。SC全体の法令遵守認識向上を目的	公正取引委員会	30分
	2	自主行動計画・徹底プラン改訂 ・自主行動計画・徹底プランの主な改訂内容（公取・中企庁との協議ポイント等）等	自工会 部工会	20分
	3	物流 自主行動計画の改訂と物流支援ツールの見直し （1）特定運送委託としての取適法適用の概要とそれに伴う留意点 （2）物流 自主行動計画の改訂と物流支援ツールの見直しの内容	自工会 部工会	20分
	4	質疑応答	-	20分
冒頭と終わりの挨拶：自工会 調達部会長、部工会サプライチェーン部会長にて実施				
資料	①取適法テキスト、自動車ガイドライン、②適正取引 自主行動計画・徹底プラン ③物流 自主行動計画・物流支援ツール（事前配布）			
その他	近日中に両会員企業へ案内を発信 説明会終了後、部工会ホームページへアーカイブ配信を予定（会員＋会員以外）※会員外へは会員へ展開を依頼			

■ 各OEM所在地で代表OEM・部品メーカーが講演 w/経産省、商工会議所 サプライチェーン全体への浸透を狙いTierの深い会社も招待し、適正取引の取組みを発信

	開催日	主催	講演者	参加人数	
太田地域 (スバル)	2023年 3月7日	<ul style="list-style-type: none"> 太田商工会議所 部工会 	【全説明会共通】 ・経産省 自動車課 ・部工会	会場: 80名 WEB: 30名 計: 110名	
浜松地域 (スズキ・ヤマハ)	2023年 10月16日	<ul style="list-style-type: none"> 部工会 (後援: 浜松商工会議所) 		<ul style="list-style-type: none"> スズキ (SC推進部長) ヤマハ (調達企画部長) ソミック石川 (調達部長) 	会場: 160名 WEB: 220名 計: 380名
広島地域 (マツダ)	2024年 2月28日	<ul style="list-style-type: none"> 中国経済産業局 部工会 (共催: 広島商工会議所) 		<ul style="list-style-type: none"> マツダ (執行役員購買担当) ダイキョーニシカワ (社長) 	会場: 100名 WEB: 200名 計: 300名
藤沢地域 (いすゞ)	2024年 3月18日	<ul style="list-style-type: none"> 藤沢周辺の 商工会議所、商工会 部工会 		<ul style="list-style-type: none"> いすゞ (購買管理部長) プレス工業 (常務執行役員) 	会場: 100名

	開催日	主催	講演者	参加人数	
中部地域 (トヨタ)	2024年 10月16日	<ul style="list-style-type: none"> 中部経済産業局 部工会 <small>(共催：東北・九州経済産業局)</small>	【全説明会共通】 ・経産省 自動車課 ・部工会	会場： 200名 WEB： 800名 計：1,000名	
倉敷地域 (三菱)	2024年 11月21日	<ul style="list-style-type: none"> 中国経済産業局 部工会 		・三菱 (執行役/購買担当) ・ヒルタ工業 (社長)	会場： 120名 WEB： 280名 計： 400名
日野八王子地域 (日野)	2024年 12月5日	<ul style="list-style-type: none"> 関東経済産業局 部工会 		・日野 (機能長/購買) ・日本発条 (会長)	会場： 190名
大阪地域 (ダイハツ)	2025年 4月16日	<ul style="list-style-type: none"> 近畿経済産業局 部工会 <small>(共催：九州経済産業局)</small>		・ダイハツ (資材調達部 部長) ・リョービ (執行役員、調達部長)	会場： 145名 WEB： 457名 計： 602名
関東地域 (ホンダ)	2025年 8月21日	<ul style="list-style-type: none"> 関東経済産業局 部工会 <small>(共催：中部・九州経済産業局)</small>		・ホンダ (執行役常務、購買本部長) ・Astemo <small>(コーポレートオフィサー 副調達統括本部長)</small>	会場： 150名 WEB： 480名 計： 630名
大宮地域 (UDトラックス)	2025年 12月11日	<ul style="list-style-type: none"> 関東経済産業局 部工会 		・UDトラックス (専務取締役) ・リケンNPR (調達統括部 担当部長)	会場： 100名 25年度実施分

■ 更に、法改正理解促進の説明会も開催、弁護士が要点解説 w/経産省 同様にアーカイブは部工会非加盟会社へも公開

主催	日本自動車工業会（自工会/JAMA）・日本自動車部品工業会（部工会/JAPIA）の共催			
日時	2025年11月21日（金）10:00～12:00（2時間）			
形式	ZOOM（ウェビナー）			
内容	#	議題	説明者	時間
	1	開催挨拶	自工会 調達部会 加藤部会長	
	2	取引適正化に向けた政府の方針・政策について	経産省 自動車課 高木 課長補佐	25分
	3	運用基準を踏まえた実務上の留意点	のぞみ総合法律事務所 大東弁護士	80分
	4	質疑応答	-	10分
	5	閉会挨拶	部工会 SC部会 渡辺部会長	
アーカイブ	<p>【アーカイブ動画・資料】自工会・部工会 取適法セミナー（2025/11/21開催） https://www.japia.or.jp/topics_detail34/id=6245 ※サプライチェーンに関わる皆様（会員・会員外を問わず）、幅広くご展開いただけます。 一方で、本資料およびアーカイブ動画の営利目的での利用は固くお断りしております。ご了承ください。</p>			

■ 改訂等の重要な変化点の度に、業界全体へ両会連名レター発信で周知

2026年1月5日

会員企業代表者各位

一般社団法人 日本自動車工業会
サプライチェーン委員会 委員長 熊倉 和生

一般社団法人 日本自動車部品工業会
総務委員会 委員長 齋藤 克巳

自動車産業の競争力強化に向けた取組みのお願い ～適正取引推進に向けた自主行動計画、徹底プランの改訂等～

平素より、自工会および部工会の活動に格別のご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

昨年7月の自工会・部工会の会長・副会長懇談会においては、厳しい社会・経済情勢下にあっても、適正取引の継続的な推進が自動車産業の競争力強化に不可欠であるとの認識を改めて共有し、両会長連名のメッセージ※1を通じて、各社における取組みの一層の推進をお願いしたところです。多くの会員企業の皆様のご尽力により、政府の9月価格交渉促進月間のフォローアップ調査では改善が確認されておりますが、一部には「交渉がなかった」、「転嫁が不十分」との指摘も残っており、更なる取組推進が必要と認識しています。

また、今年1月より取適法（中小受託取引適正化法）が施行され、関連法規や自動車ガイドラインが改訂されています。加えて、下請法違反事案を受け、公正取引委員会および中小企業庁より、昨年12月8日、未然防止の徹底を強く求める両会会長宛の要請文ならびに自動車製造業向けのリーフレット※2が発行されました。

こうした状況を踏まえ、自工会・部工会では、「取引適正化の推進と生産性・付加価値向上に向けた自主行動計画」および「徹底プラン」※3を改訂するとともに、取適法により対象が拡大される物流分野に対応した「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」※4についても改訂いたしました。

2026年1月5日

会員企業代表者各位

一般社団法人 日本自動車工業会
サプライチェーン委員会 委員長 熊倉 和生
一般社団法人 日本自動車部品工業会
総務委員会 委員長 齋藤 克巳

自動車産業の競争力強化に向けた取組みのお願い ～適正取引推進に向けた自主行動計画、徹底プランの改訂等～

平素より、自工会および部工会の活動に格別のご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

本年7月の自工会・部工会の会長・副会長懇談会においては、厳しい社会・経済情勢下にあっても、適正取引の継続的な推進が自動車産業の競争力強化に不可欠であるとの認識を改めて共有し、両会長連名のメッセージ※1を通じて、各社における取組みの一層の推進をお願いしたところです。多くの会員企業の皆様のご尽力により、政府の9月価格交渉促進月間のフォローアップ調査では改善が確認されておりますが、一部には「交渉がなかった」、「転嫁が不十分」との指摘も残っており、更なる取組推進が必要と認識しています。

また、来年1月には中小受託取引適正化法（取適法）が施行され、関連法規や自動車ガイドラインが改訂されています。加えて、下請法違反事案を受け、公正取引委員会および中小企業庁より、本年12月8日、未然防止の徹底を強く求める両会会長宛の要請文ならびに自動車製造業向けのリーフレット※2が発行されました。

こうした状況を踏まえ、自工会・部工会では、「取引適正化の推進と生産性・付加価値向上に向けた自主行動計画」および「徹底プラン」※3を改訂するとともに、取適法により対象が拡大される物流分野に対応した「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」※4についても改訂いたしました。

今回の改訂は、政府からの要請や法改正の対応に加えて、自動車業界として自らが持続的な発展を実現していくための取組みでもあります。自工会、部工会の会員企業の皆様が、率先して適正取引を推進することは、結果として業界全体の競争力向上に繋がることとなります。

つきましては、上記状況を経営トップ自らがご認識いただき、物品購入ならびに運送の発注に関わる全ての部門に対し、今回の改訂内容を周知徹底いただきますようお願い申し上げますと共に、自社のみならず関係会社への周知徹底につきましても併せてお願い申し上げます。

なお、上記部門に関わる管理者および実務者向けに来年2月頃に改訂内容に関する説明会の開催を予定しておりますので、必ずご出席いただきますようお願い申し上げます。

以上

■両会長メッセージ「自動車産業の競争力強化に向けた適正取引の更なる推進のお願い」※1

https://www.japia.or.jp/topics_detail?id=5828

■自主行動計画・徹底プラン

[適正取引の推進と生産性・付加価値向上に向けた自主行動計画・徹底プラン](#) ※3

[物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画](#) ※4

■参考情報：

①自動車製造業向け「取適法違反事例ポイント」をまとめたリーフレット（公取委・中企庁より会員企業へ再掲要請）※2

https://www.japia.or.jp/files/user/japia/work/orihikitekieta/jishukoudoukaiku/20251208_IFTC%26SME%20request.pdf

②11月21日に開催した取適法セミナーのアーカイブ配信

https://www.japia.or.jp/topics_detail?id=6245

■ 法改正を機に、中企庁・部工会・自工会で鼎談、サプライチェーン全体への浸透や、生産性向上と適正取引の両立の重要性を言語化し発信

経済産業省 中小企業庁
適正取引支援サイト

このサイトは日本政府公式Webサイトです

お問い合わせはこちら

適正取引に向けた望ましいパートナーシップとは～ 自動車産業で進む連携と実践

ホーム > お知らせ > 適正取引に向けた望ましいパートナーシップとは～自動車産業で進む連携と実践

2026年1月1日より、適正取引に関する「中小受託取引適正化法」が施行されます。従来からの取り組みを一段と加速していくためには、サプライチェーンの各層で相互対話が行われ、競争力向上に資する適正取引が推進される必要があります。今回は鼎談の形で、自動車産業において進む委託側・受託側双方による連携・取り組みと、自動車産業全体で目指す好循環に向けた取り組みについて伺いました。



- 実態調査アンケートの結果から、着実に価格転嫁の浸透は進んでいるが、サプライチェーンは広く深いため、まだまだ道半ばであることを確認
一方、保管費の運用など、実務現場がサステナブルに運用できる仕組みが必要であり、自工会として言及



第2回自動車サプライチェーン取引適正化会議 議事要旨

(3) 型等の取引に係る関係団体からの説明

(日本自動車工業会説明)

- ・まず、保管費用に関する課題である。ポイントは、適正取引の推進と現場負担の最適化をどのように両立させるかということ。
- ・型等の保管費用を適切に取り扱うこと自体は、取引適正化の観点から重要。一方で、運用が現場に過度な業務負担をもたらす場合、結果として、継続的な運用が困難になる恐れがある。現場で無理なく回る運用であるかどうか極めて重要である。
- ・今後は適正化を更に進める必要がある一方で、手続きや確認作業が増えすぎること現場負担が過大とならないよう、工数を抑えた運用の仕組みが必要であると考えている。

■ 『型保管費の確実な支払い』と並行して、サプライチェーン全体の競争力強化につながる『不要な型の廃却促進』を二本柱として取り組み（w/部工会）

STEP1

- 25/4 型管理W/Gを立上げ
量産終了～型廃却までのプロセスにおいて、**型廃却の阻害要因**と思われる**4つの課題を整理**

【STEP1 4つの課題】

- ① 廃止品番の選定（供給年限など）
- ② 廃却可能な型の選定（含 一括生産ルール）
- ③ 品番と型の紐付け
- ④ 仕入先との情報共有／連絡（頻度など）

STEP2

- 『③品番と型の紐付け』を最優先課題と位置づけ、各社での課題認識と改善の取り組みを共有し、改善の参考となるベストプラクティスとしてとりまとめ

【STEP2 ベストプラクティス（抜粋）】

	目的	課題	対応方法/対応案
貸与型	金型と品番の紐づけを明確化し、管理を効率化する	<ul style="list-style-type: none">・型の設置・保管場所・型サイズの管理・紙データとシステムデータの混在・同一型で製造する複数品番の管理(品番追加)・型の移動時の情報更新	<ul style="list-style-type: none">・取引先と共有する書類に金型の資産番号と品番を記載・貸与型を社内の固定資産システムに入力する際に保管場所・品番を登録・固定資産管理とは別のシステムを使って型情報を入力し品番との紐づけを行う・棚卸のタイミングで、貸与型とその金型で生産する品番の組み合わせの確認をおこなう・取引先もアクセス可能な型管理クラウドサービスを導入する・稼働状況・位置情報を容易に把握する為、QRコードを貼り付けて管理

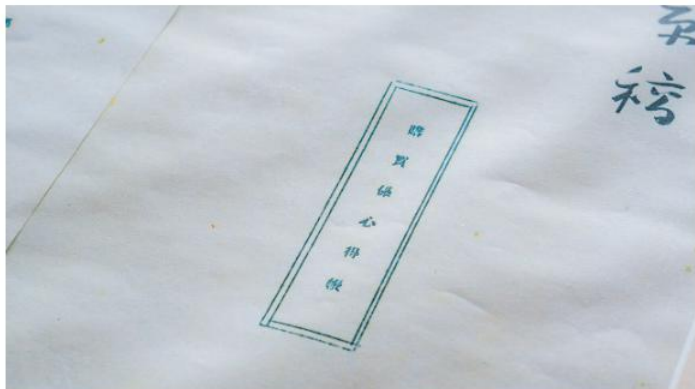
STEP3（今後）

- 4つの課題に加え、**部工会から受注者の立場でのお困り事をお伺い**。優先順位をつけて、**連携して課題解消に取組み**

「下請け」でも「仕入先様」でもなく
「仕入先さん」 6万社と共存共栄へ 想いと実態



輸送会社に残る困りごと解消へ 労使で課題共有、活動加速



「改善は楽しい」 仕入先との共存共栄
は共に汗かき、話を聞いて

「トヨタさんが来る…」 仕入先現場の
改善 不安が自信に変わるまで



Before



After

リフト作業スペース

屋根下での荷役

約10カ月 仕入先様に入り込み 共同で4S・改善実施



トヨタ自動車株式会社

@TOYOTA_PR · フォローする

一部報道にありました件につきまして、
トヨタの想いをお伝えいたします。

これからも6万社の大切な仲間とともに、
お客様により良いクルマをお届けしてまいります。

部品代を値上げ したいなんて、 トヨタに言いにくい。

ここ数年の物価上昇は、国内の自動車産業にも大きな影響を与え、エネルギー費・材料費・物流費・人件費などが軒並み高騰。クルマの部品等を製造して下さっている仕入先のみならず、これまでと同じものをこれまでと同じ価格では作れなくなっていました。

しかし、このような状況下でも、部品代の値上げをトヨタに対し言いにくいと思っている仕入先の方々もいるのではないかと。そう私たちは考え、こちらから仕入先のみならずにお伺いし、物価高がはじまった4年半前から、上昇した分のコストをお支払いしています。その額は直近4年半で、約5,1兆円。とても大きな金額ですが、ともに日本のクルマづくりを守るためなら迷いはありません。

ただ、このまま部品代が上がり続ければ、クルマの価格を上げざるを得なくなってしまい、日本の価格競争力が失われてしまいます。そのためにも、仕入先の方々とトヨタ社員が一緒になって、現場で今まで以上に知恵を出し合い改善を進めています。

トヨタだけでは、トヨタのモノづくりはできない。これからも6万社の大切な仲間とともに、日本のモノづくりを守り抜き、お客様により良いクルマをお届けしてまいります。

TOYOTA

自動車業界として、自主行動計画での宣言の通り、
国際情勢を中心とする難しい環境の中でも、
適正取引推進への改善努力を継続することが、
サプライチェーンの強靱化に繋がると考えております。

自工会としても、トヨタとしても、
自動車産業のために努力を惜しまず、
他業界の模範となれます様に、
それが日本全体への貢献となると信じ、
精進してまいります。