自動車部品製造業

昨年の消費税率の引き上げによる自動車需要の反動減によって、部品の受注にも影響があったものの、エコカーや省燃費関係の部品、軽自動車の部品のメーカーでは、その影響は少なかった。また、他社では加工できない部品や高品質、高精度を求められる部品のメーカーでは、国内の自動車の需要動向に関係なく、堅調な受注状況にある。

円安が進んでいるものの、国内への生産回帰による受注増は、今のところみられない。自動車の消費地での現地生産、部品の現地調達化を自動車メーカーは進めており、今後も国内回帰は期待できないとしている。

業界概要

自動車部品製造業は、日本標準作業分類では「主として自動車部分品及び附属品を製造するが、自動車完成品を製造しない事業所」と定義される。

業界構造は、自動車メーカーに納入する１次部品メーカー（Tier１と呼ばれる。以下、１次。）、１次に納入する２次部品メーカー（Tier２。以下、２次。）、そこに納入する３次部品メーカー（Tier３。以下、３次。）などと、階層的になっている。概して、１次は機能的に完結した部品を製造し、２次以降は、それを構成する部品を製造するが、２次、３次となるごとに細分化された部品を製造している。

平成24年工業統計表（企業統計編）によると、国内には6,395者の自動車・同附属品製造業（完成車製造、車体組付け企業を含む）の企業があり、そのうち従業者規模300人未満の中小規模企業が95.0％を、20人未満の小規模企業が54.6％を、占めている（いずれも従業者４人以上）。中小規模企業は、２次、３次に多い。

今回は、２次、３次を中心に調査した。

大阪の地位と特徴

自動車部分品・附属品製造業（完成車製造、車体組付け企業を除く）は、平成24年において、大阪府内には234事業所が所在しており、全国7,600事業所の3.1％を占め、都道府県の中では９番目の多さである。製造品出荷額等は161,090百万円で、全国30,131,411百万円の0.5％を占め、都道府県の中で21番目に多い。

ちなみに、都道府県の中で製造品出荷額等が最も多いのは愛知県で、15,885,098百万円と、全国の半分以上を占めている。愛知県は事業所数でも最も多く1,669事業所がある（経済産業省「工業統計表（産業細分類別）」従業者４人以上の事業所）。

府内には、自動車メーカーのダイハツが本社、工場を置くが、府内の部品メーカーは、複数の自動車メーカーや１次メーカーを取引先にしているところが多い。

受注状況は堅調

受注の状況は、受注している部品が納入される自動車メーカー、車種の販売動向などによって左右されるため、企業によってばらつきがみられる。

業界の受注状況としては、総じて、昨年４月の消費税率の引き上げを控え、一昨年後半から駆け込み需要によって受注量が増えたものの、４月以降は、その反動減から減少する動きがみられた。

ただし、ハイブリッド車などのエコカーや省燃費に関係する部品、軽自動車の部品については、消費税率の引き上げによる反動減の影響は少なく、４月以降も受注量を増やす企業さえみられた。また、消費税率の引き上げで落ち込んだ需要を喚起するため、自動車メーカー各社が新型車を市場投入しており、その生産に伴い受注量を増やしている企業もある。

一方、他社では加工できない部品や高精度、高品質が求められる部品のメーカーでは、国内の自動車販売量に左右されることもなく、堅調な受注状況にある。

円安による国内生産回帰は期待薄

自動車メーカーの海外生産拠点では、現地での部品調達を進め、為替変動に影響されにくい生産体制を築いてきた。そのため、円安によって国内に生産が回帰し、受注が増えたという話は聞かれなかった。

一部の自動車メーカーでは、国内生産を増やす計画を発表しているものの、円安による生産回帰が生じたとしても限定的とみられている。

原価の押し上げと受注価格の引き下げ

原材料費は、円安や電気料金の値上げなどから、全般的に値上がりしている。加えて、電気料金は27年４月分から、さらなる値上げが予定されており、原価を一層押し上げる懸念材料となっている。

一方、受注価格は、定期的に発注者と改定交渉をしている。交渉では引き下げることが常態化しているものの、原価の値上がり分の転嫁も交渉され、一部の自動車メーカーでは、26年度後半期の交渉で引き下げを見送るなど、引き下げを緩和する動きがみられる。

しかし、原価によって値上がり時期が異なるため、次の交渉時期まで、もしくは転嫁せずに、負担せざるを得ず、転嫁は十分にできていない。

原価の押し上げと受注価格の引き下げで営業利益率は低下している。

重くのしかかる海外進出に伴う資金負担

海外の生産拠点は、部品の現地調達化を進める自動車メーカーや１次メーカーに合わせて、２次メーカーも海外進出を加速している。中国に加え、最近ではタイ、インドネシアやベトナムなどの東南アジアへ生産拠点を設ける企業が多い。

ただ、海外に生産拠点を設けても、発注者に生産品の品質を認証してもらうまでは量産できない。その期間は１年半程度を要し、その間の売上はほとんどなく、資金負担が重くのしかかることになる。

不足する人材

正社員の採用は、応募者数が減っている上、必要とする能力や経験に見合う人材が中々いない。とりわけ、管理者は、募集しても応募者がなかったり、少ない適任者からの応募を他社と取りあったりするなど、人材の採用に苦慮している。

充足できない人材を派遣会社や人材紹介会社からの人材で補おうとしても、それらの会社でも適切な人材が不足しており、人材確保が難しくなっている。

大学新卒者は、総じて希望する人数を確保できていない。今年度の採用ができたところでも、来年度の採用は難しくなると危機感を募らせている。

今後の見通し

足下で堅調な受注の動きをしていた軽自動車部品は、27年4月から軽自動車税の増税が予定されていることから、需要の減速が懸念されている。一方で、軽自動車税については、省燃費車に対する減税が実施される見込みで、それによる需要の掘り起こしも期待されている。

中期的には、東日本大震災以降に発注者から求められるようになったBCP（事業継続計画）の策定や、供給責任を果たすための事前対応策の実施が課題となっている。加えて、CSR（社会的責任）への取り組みも求められており、新たな投資や費用の負担増加が懸念されている。

長期的な課題として、多くの部品メーカーがあげていたのは、自動車の国内生産の先行きに対する不安である。自動車メーカーの現地生産化は、現地の需要増加とともに、今後も進められる。それに伴う輸出の減少と、国内の人口減少に伴う自動車需要の縮小によって、国内の自動車生産量が逓減していくのは避けられないとみている。それに対し、海外進出の加速、ものづくりの高度化、他分野へのシフトなどと、取りうる経営の方向性は様々に考えられるものの、先行きの難しい舵取りに迫られている。 （廣岡昭彦）

表１ 自動車部分品・附属品製造業の事業所数・従業者数



表２ 自動車部分品・附属品製造業の製造品等出荷額



資料（表１及び表２）：経済産業省「工業統計表（産業細分類別）」