自動車部品製造業

2020年初頭まで堅調に推移していた同業界だったが、新型コロナウイルス感染拡大の影響で状況は一変した。自動車メーカーの生産調整に伴い、部品製造業もまた、稼働停止や減産を余儀なくされている。

ただし、新型コロナウイルスの感染拡大が収束すれば、半年程度で回復するのではないかとの声も聞かれる。

一方、中国での生産拠点を見直す動きが一部でみられはじめたものの、国内への生産拠点戦略の変更による国内生産回帰は不透明であり、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ではないかとの見方もある。

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。

工業統計表（産業細分類別編）によると、2017年において国内には6,733の自動車・附属品製造業（完成車製造、車体組付け企業を除く）の事業所があり、従業者数は686,292人となっている（いずれも従業者４人以上）。

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、2017年において、大阪府内には192事業所が所在しており、全国6,733事業所の2.9％を占めており、都道府県別で第11位である。また製造品出荷額等は2,457億円で、全国35兆546億円の0.7％を占めており、都道府県別で第19位である。

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。

受注状況は堅調に推移していたが、コロナで一変

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。

受注は、2020年初頭までは堅調に推移していた。2019年10月の消費税引き上げ時も、政府による家計への負担軽減策により大きな落ち込みもなかった。しかし、新型コロナウイルス感染拡大の影響で状況は一変した。

1月に中国・武漢が事実上の都市封鎖となった際、武漢に進出していた日系自動車メーカーの生産ラインがストップし、現地に進出していた部品メーカーもおのずと生産をストップせざるを得なくなった。3月末になると、中国の工場が生産再開する一方で米欧の工場の半数が停止となり、4月に入り日本でも各社が相次いで生産休止に追い込まれた。このように、自動車部品業界は顧客である自動車メーカーの生産調整に合わせて国内工場の稼働停止や減産を余儀なくされている。日本の自動車メーカーが海外工場に続いて国内工場の稼働停止や生産量の調整を実施し、その影響が少なからず部品メーカーを直撃している。

その一方で、高精度、高品質が求められる一部の部品メーカーでは、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。

生産拠点戦略の変更による国内生産回帰は不透明

自動車メーカーはこれまで、為替変動リスクに対処するため、部品の現地調達を進めるなどの生産体制を築いてきた。しかし、新型コロナウイルスの感染拡大を契機に、特に中国での生産拠点を見直す動きが一部でみられはじめた。ただし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ではないかとの見方もあり、国内に生産拠点が回帰するか否かは不透明である。ゆえに、積極的な設備投資を行っている企業は見受けられなかった。

技術系人材は不足

正社員の採用は、応募者数が減っている上、定着も難しく、各社も人材確保に苦慮している。そのため、外国人を積極的に採用している企業もある。新型コロナウイルスの感染拡大による生産調整局面にある昨今においても、雇用の不足感は若干弱くなったものの、特に技術者の確保難は変わっておらず、業界の危機感は強い。

今後の見通し

足下で堅調な受注の動きをしていた同業界であるが、先行きは不透明である。

新型コロナウイルスの感染拡大が収束すれば、半年程度で回復するのではないかとの声も聞かれる一方、長期的な課題として、自動車の国内生産の先行きに対する不安の声も多数聞かれた。自動車メーカーの現地生産化は、生産拠点戦略の見直しはあるものの、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の声も根強い。EVあるいは自動運転車の普及など、自動車を取り巻く技術進歩は著しく、それに伴って自動車部品製造業も対応を迫られるケースも少なくない。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。

（田中宏昌）

※前回の調査時期は、2014年10～12月期

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 都道府県別自動車部分品・附属品製造業の事業所数(2017年)



表３ 自動車部分品・附属品製造業の製造品等出荷額



表４ 都道府県別自動車部分品・附属品製造業の製造品等出荷額(2017年)



資料：経済産業省「工業統計表（産業細分類別）」、ただし2015年は経済センサス(活動調査)