

自動車部品業界の動向

国内大手自動車部品メーカーの業況は、02/3 期は自動車メーカーからの値引き要求やグローバルレベルでの競争激化の影響で減益が目立ったが、03/3 期は原価低減や生産効率化等によるコスト競争力強化の進捗と受注拡大により、軒並み増収増益となった。本稿は、グローバルレベルでの競争時代に本格突入した環境下、系列などに依存しない自立経営を模索する自動車部品メーカーの直近の動向を整理したもの。

1. 大手自動車部品メーカーの 03/3 期業況

大手自動車部品メーカー各社の 03/3 期決算は、国内自動車メーカーの海外販売好調に伴う受注の拡大、原価低減や生産の効率化・体制見直し等によるコスト削減により、受注単価下落等の減益要因を吸収し、軒並み増収増益決算となった（表 1）。

個社別では、電動パワステが欧州で大幅に販売を伸ばした光洋精工、リストラ効果が大きく寄与した NTN・カヤバ工業、北米子会社の利益が大幅に伸びたスタンレー電気、欧州とアジア地区でカーエアコン用コンプレッサの販売を大幅に伸ばしたサンデン、リストラの進展と新型車販売好調による受注拡大が寄与した日産系部品メーカー、において特に利益の伸びが大きい傾向がみられた。

表 1 大手自動車部品メーカーの 03/3 期連結決算状況

(単位:百万円)

	系列	売上高		営業利益		経常利益	
		対前期比 %		対前期比 %			
デンソー	トヨタ	2,332,760	▲ 2.8	159,893	19.9	166,344	16.3
アイシン精機	トヨタ	1,408,012	15.2	80,600	32.9	76,590	27.0
カルソニックカンセイ	日産	545,000	18.3	15,690	83.9	16,454	102.5
光洋精工	トヨタ	446,778	10.5	11,643	241.5	12,043	154.9
豊田合成	トヨタ	344,842	13.8	20,789	95.6	19,701	87.1
NTN	独立	342,745	5.7	20,785	155.3	16,169	501.2
小糸製作所	トヨタ	311,133	3.3	13,167	34.5	12,997	26.8
NOK	独立	297,766	13.6	22,724	54.6	25,210	52.5
ケ - ヒン	ホンダ	255,292	16.3	20,437	32.5	19,205	29.0
東海理化	トヨタ	243,998	9.9	9,766	18.2	9,986	7.9
スタンレー - 電気	独立	236,325	18.5	24,152	98.3	24,672	79.7
日本特殊陶業	独立	228,928	3.4	15,822	33.9	15,018	39.6
八千代工業	ホンダ	225,498	3.4	3,946	5.1	4,522	14.7
サンデン	独立	220,487	8.9	7,921	171.9	6,792	293.9
トピー工業	独立	216,321	3.4	10,798	13.5	8,601	18.7
カヤバ工業	独立	207,642	12.3	8,937	215.4	9,260	124.7
豊田工機	トヨタ	201,387	6.8	6,203	93.1	5,631	87.6
フタバ産業	トヨタ	197,757	10.2	11,797	▲ 2.2	11,988	▲ 5.4
ショ - ワ	ホンダ	196,655	10.9	14,934	24.3	14,711	26.7
東海ゴム工業	住友電工	182,397	9.4	13,392	49.8	12,175	49.2
ユニプレス	日産	151,649	10.4	5,274	66.5	3,937	57.5
愛知機械工業	日産	138,706	19.8	3,522	69.6	3,199	96.6
ユタカ技研	ホンダ	138,190	▲ 1.0	5,872	27.4	5,772	31.2
ミツバ	ホンダ	134,045	4.1	4,304	▲ 18.4	5,003	▲ 7.4
トキコ	日立	127,558	4.3	6,780	44.9	6,372	47.0
曙プレ - キ工業	独立	126,595	0.0	8,452	52.0	7,876	60.3
愛三工業	トヨタ	115,964	7.7	6,747	17.5	6,646	16.1

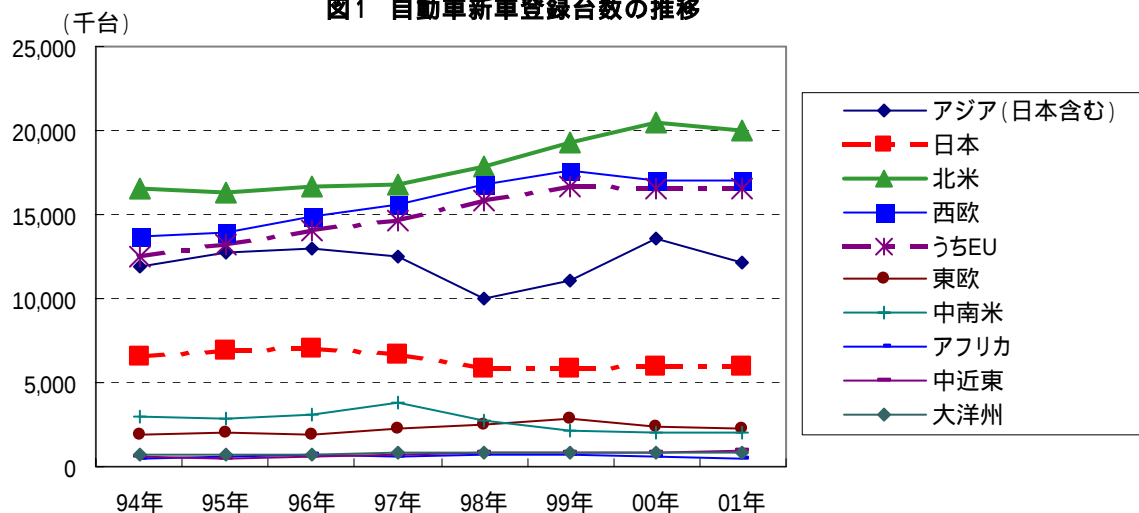
(資料) 各社決算短信

(注) 系列は資本関係等をもとに記載した。

2. 市場環境

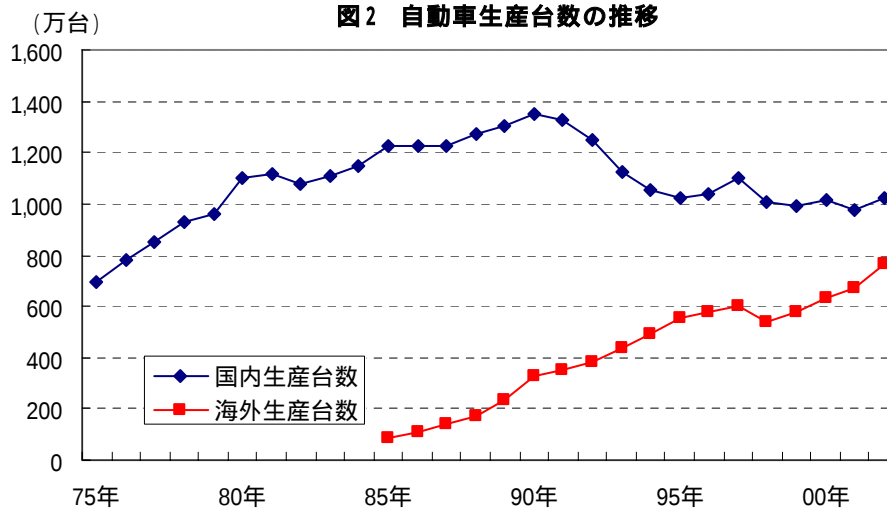
国内の自動車生産台数は、市場の成熟化と消費低迷により停滞しており、95年以降は1000万台近辺でほぼ横這いとなっている。デフレの長期化により国内市場の成長に期待が持てない中、国内自動車メーカーは収益確保のため、北米・欧州・中国などシェアアップ・市場拡大が見込める地域への生産・販売強化を進めている。したがって、海外生産台数は年々増加する傾向にあり、05年には国内生産台数を上回る水準にまで達すると予想されている(図1・2)。

図1 自動車新車登録台数の推移



(資料) (社)日本自動車工業会「世界自動車統計年報 第2集」2003年版

図2 自動車生産台数の推移



(資料) (社)日本自動車工業会「世界自動車統計年報 第2集」2003年版

3. 自動車部品の需給動向

日本自動車部品工業会の「自動車部品出荷動向調査」によると、00年度の自動車部品出荷額(二輪車を含む)は前年度比3.4%増の13兆6863億円でここ3年は増加傾向にある(表2)。しかし、増加の主因は、国内自動車メーカーの海外生産拡大による輸出向け部品生産の増加であり、国内向け部品生産は部品

輸入増大の影響も加わり、減少傾向が顕在化している。今後、日本の自動車部品生産は、短期的には国内自動車メーカーの海外生産拡大に伴い、輸出向け部品生産が拡大すると見込まれるが、中長期的には世界最適調達の流れの中で海外での部品調達が進展し、部品輸出金額は減少に転じ、日本の自動車部品生産の全体額も減少に転じる可能性が高いと考えられている。

表2 自動車部品品目別出荷額推移

(単位: 億円)

		96年度	97年度	98年度	99年度	00年度
部 品	エンジン部品	21,545	21,241	20,070	20,999	21,668
	電装・電子部品	11,068	11,547	11,013	11,098	11,373
	照明・計器類	18,664	19,512	18,926	19,451	20,534
	駆動・伝動・操縦装置部品	23,666	23,111	21,597	23,201	24,527
	懸架・制動装置部品	10,874	10,766	9,631	9,406	9,740
	車体部品	34,738	35,033	33,018	33,820	34,304
部品合計		120,555	121,210	114,254	117,974	122,148
用 品	ラジオ・ステレオ	4,436	4,978	5,315	5,158	5,220
	冷・暖房装置	7,568	7,829	6,641	6,419	6,670
	その他の	2,821	2,491	2,639	2,760	2,826
	用品合計	14,825	15,298	14,595	14,338	14,716
部品・用品合計		135,381	136,508	128,849	132,312	136,863
対象会社数		475	461	453	443	429

(資料) (社)日本自動車部品工業会「自動車部品出荷動向調査」

4. 業界動向

(1) 自動車メーカー再編による自動車部品メーカーへの影響

自動車メーカーの徹底した購買コスト削減は、多くの自動車部品メーカーにとって大きな収益圧迫要因となった。02/3 期はそうした傾向が顕著に現われ、自動車メーカーがリストラ効果により収益力を取り戻したのとは対照的に、自動車部品メーカーは、業績好調なトヨタ、ホンダ系列以外の企業を中心に減益となり、なかでも単機能もしくは付加価値のつけにくい部品を主力とするメーカーで減益幅が大きかった。03/3 期は前述の通り、自動車メーカーの販売好調による受注拡大もあり、収益を改善させた企業が多かったが、改善度合いについては、原価低減や生産効率化等によるコスト削減の進捗状況と海外展開の状況（特に北米）によってバラツキが見られた。

(2) 自動車部品業界の提携・再編の動き

ここ2、3年間における自動車メーカーからの厳しい値引き要請や、日産や三菱にみられるような系列取引見直しの動き¹を受け、自動車部品メーカーは、系列取引などに依存しない収益構造への転換が重要課題となっている。近年では、国内自動車メーカーの海外生産拡大やモジュール調達²強化等の動きや、欧米自動車メーカーとの取引開拓等を低コスト且つスピーディーに行う手段とし

¹日産は、99年10月策定の経営再建計画「NRP(Nissan Revival Plan)」において、系列自動車部品メーカーとの資本関係解消を表明。また、三菱も02年6月に取引先協力会「柏会」の解散を決定した。

²別々に納入していた複数の部品を自動車部品メーカー側に組み立てさせ、モジュールユニットとして仕入れること。

て、欧米自動車部品メーカーとの地域補完・生産コスト削減・モジュール等の共同開発を目的とした提携が活発となってきている（表 3）。

表 3 欧米自動車部品メーカーとの提携の主な事例

企業名	提携先	部品
ニッパツ	仏フォルシア	シート
市光工業	仏ヴォレオ	ランプ
トビー工業	伊マニエッタホイールグループ	スチールホイール
栃木富士産業	英GKNグループ	駆動部品
日本プラスト	独モラーグループ	樹脂部品
椿本チエイン	独イヴィス	エンジン用チェーン
トキコ	米テネコ・オートモティブ	緩衝器
林テレンプ	仏フォルシア	カーペット
ヨロズ	米タワーモティブ	足回り部品
スタンレー電気	独ヘラー	ランプ
リンテックス	米アービンメリトル	スチールホイール

（資料）日経新聞記事

また、再編については、トヨタ系列のトヨタ主導による事業統合、新合併設置、システムサプライヤー育成を目的とした動き、日産の系列解体政策に伴う MBO など活用した脱系列化への動き、その他の動き、の 3 つに大きく分類される（表 4）。

表 4 業界再編の主な事例

系列	対象企業	部品	内容
トヨタ	豊田紡織・豊田化工	フィルタ、内装システム	豊田紡織が豊田化工を吸収合併。
トヨタ	東京焼結金属・日本粉末合金	油圧機器、焼結ベント	合併により粉末冶金開発力強化、業界地位向上を図る。
トヨタ	-	ブレーキ	トヨタ、アイシン精機、デンソー、住友電工の 4 社で ITS 等先端技術に対応したブレーキ開発会社「アドヴィックス」を設立。
トヨタ	デンソー・豊田合成	コックピットモジュール	共同開発。
トヨタ	豊田合成・東洋ゴム	エアバック、防振ゴム	相互譲渡。
トヨタ	豊田工機	トルセン	ボッシュオートモティブシステムの駆動系部品「トルセン」事業を買収。
日産→仏Valeo	市光工業	ランプ類	仏Valeoが日産より株式を取得し傘下に。
日産→米TowerAutomotive	ヨロズ	サスペンション	米TowerAutomotiveが日産が保有する株式の一部を取得し筆頭株主に。
日産→独立	キリウ	ブレーキ、トランスミッション他	日投資会社ユニゾンキャピタルが日産より株式取得。
日産→独立	ナイルス部品	スイッチ、センサー	米投資会社Ripplewood Holdingsが日産より株式取得。
日産→独立	リズム	ステアリングリンケージ他	米投資会社JPMorganPartnersが日産より株式取得。
日産→GKN	栃木富士産業	LSD	英GKNグループが日産他より株式を取得し傘下に。
日産→日立	ユニシアジェックス	燃料噴射システム、シャシ系部品	日立製作所が日産より経営権取得し完全子会社化。
日産	カルソニックカンセイ	ラジエーター、マフラー他	住友電工グループヘワイヤーハーネス事業を売却、モジュール関連に経営資源を集中。
ホンダ	ケーヒン	電子制御装置	沖電気工業より電子制御装置部門を買収。
日本ガイシ→独立	旭テック	ホイール	米投資会社Ripplewood Holdingsが日本ガイシより株式取得。
マツダ	音戸工作所・カンダ	トランスミッション	02/1に民事再生手続を申請し経営再建中の変速機メーカーのカンダを子会社化し再生支援。
独立	アンセイ	ドアロック、フードロック	マツダ系電装品メーカー、ユーシンと資本・業務提携。

（資料）各種新聞記事より作成

(3) 自動車部品の技術開発トレンド

モジュールの採用拡大

国内自動車メーカーは 90 年代後半より原価低減活動をより強化してきた。手法としては、発注ボリュームの引き上げと自動車部品メーカーへの単価引下げ要求が主流ではあるが、00 年以降新たな手法としてモジュールの採用が次第に拡大してきている。モジュールの採用は、日産が 00 年にスカイラインで採用を開始し、02 年夏までに計 5 モデルで採用。また、マツダも 02 年 5 月発売のアテンザ、ダイハツも 02 年 6 月発売のコペンでモジュールの採用を開始した。さらに、02 年 11 月には三菱もコルトでモジュールを採用している。系列自動車部品メーカーの育成を進めるトヨタも、ノアにブレーキモジュールを採用している(表 5)。

表 5 機能統合モジュールの開発・採用状況

	採用モデル	採用モジュール	備考
日産	(国内)スカイライン ステージア マーチ エルグランド (北米)アルティマ	・コックピット ・フロントエンド ・天井周り	・「日産180」期間中(04年度末まで)に基本的に全車種で採用する。 また、採用するモジュールはシャシ系にも拡大する方向。 ・02年中に国内全工場に導入。03年から英国工場で採用開始。
マツダ	(国内)アテンザ デミオ (北米)Mazda6(アテンザ)	・燃料タンク ・フロントエンド ・サイドドア ・センターパネル ・コックピット	・03年全面改良予定の次期ファミリアで主要モジュールの採用を完了する予定。 3モジュール(後部ドア、ルーフ、エアインテーク)を追加採用する。 ・センターパネルはフォードグループ内で共通化する方針。 ・BTO(Build to Order)に対応した次世代モジュールを研究開発する方針。
ダイハツ	(国内)コペン	・フロントエンド ・開閉式ルーフ	・開閉式ルーフ
三菱	(国内)コルト	・フロントエンド ・コックピット ・ブレーキ	・トラック・バス部門でモジュール生産を拡大する。02年7月、モジュール化を進めるための専門チームを設置、モジュールを前提にした設計を採用入れる。
トヨタ	(国内)ノア/ヴォクシー	・ブレーキ	・ノア/ヴォクシー、プレミオ/アリオンでインパネのモジュール設計に取り組んだ模様。トヨタの全体設計をもとに豊田合成が設計。 ・車種ごとにモジュール開発に携わる自動車部品メーカーを20社程度に絞り込む

(資料) (株) FOURIN「国内自動車調査月報」

自動車部品開発のキーワード

自動車部品メーカー各社は、コスト削減プラス「環境」「安全」「通信」「快適性向上」を目標に製品開発に取り組んでいる。分野毎についてみると、エンジン系と駆伝動系では燃費改善と排ガス浄化、シャシ系では軽量化と走行安全性向上、車体系では軽量化と強度の強化、電気・電子系ではFCEV(燃料電池車)やHEV(ハイブリッド車)関連技術と電子制御高度化、装備系ではCO₂エアコンやDVD高性能カーナビゲーションシステム、盗難防止システム、キーフリーシステムなどの製品開発が活発となっている。

5. 今後の展望

欧米自動車メーカーを交えた国内自動車メーカーの再編がなされた結果、デンソー、アイシン精機等有力自動車部品メーカーをグループ内に有し、系列再編を自ら主導するトヨタ以外の国内自動車メーカーは、グローバルレベルでの競争に対応すべく、これまで以上のスピード感を持って商品力強化に取り組んで

おり、商品を構成する部品の調達に関しても、系列重視からコスト・技術力優先へとスタンスを変えている。こうした環境下、自動車部品メーカーについては、原価低減や生産効率化等によるコスト削減と同時に、コア技術の見極めと経営資源集中を図り、コスト競争力と技術力においていかに優位性を発揮できるにより、企業間格差が今後ますます拡大していくことになるだろう。

（竹内：takeuchis@sumitomotrust.co.jp）