

「自動車業界」サプライチェーン動向調査

自動車「下請け」の 1 割、価格転嫁「全くできず」

サプライチェーンは全国 6 万社、取引総額は 42 兆円規模

自動車業界で適正な価格転嫁に向けた取り組みが加速している。今年 3 月に日産自動車が下請法違反として公正取引委員会から勧告を受けた問題について、日本自動車工業会（自工会）は 5 月 23 日の会見で、取引の適正化に向けた環境を構築することを表明した。日本の基幹産業である自動車産業で、持続的な賃上げなどにもつながる価格転嫁の動きが加速するか注目されている。

帝国データバンクでは、保有する「商流圏～売上高依存度推計データ※1」をもとに、商用車専業を除く国内自動車メーカー 8 社※2 に対して部品などのモノやサービスを提供する周辺産業（商流圏）を「自動車産業（サプライチェーン企業※3）」と定義し、社数や価格転嫁の動向※4 等について調査・分析を行った。

[用語定義]

[注 1] 商流圏～売上高依存度推計データ

帝国データバンクが特許を取得した「個別企業間の全取引シェアを推計するモデル（NIHACHI）」を用いて、任意の頂点企業における商流上（サプライチェーン）の傘下企業や取引企業において、各社の売上高が頂点企業にどの程度依存しているかを算出（特許取得済）したデータ。

頂点企業の直接取引先（一次取引先、Tier1）だけではなく、頂点企業と直接取引がない Tier2（二次取引先）以降の間接取引でも売上高依存度を把握でき、頂点企業との取引額を推計できる点が特徴。

[注 2] 国内自動車メーカー 8 社

トヨタ自動車、本田技研工業、日産自動車、スズキ、マツダ、SUBARU、三菱自動車工業、ダイハツ工業。

[注 3] サプライチェーン（SC）企業

上記「個別企業間の全取引シェアを推計するモデル」を用いて、任意の頂点企業に対して売上の 1%以上を依存している企業。

[注 4] 自動車産業の価格転嫁動向

帝国データバンクが実施した「価格転嫁に関する実態調査（2024 年 2 月）」（調査期間：2024 年 2 月 15 日～29 日、調査対象：全国 2 万 7,443 社で、有効回答企業数：1 万 1,267 社[回答率 41.1%]）のうち、自動車産業に属する企業で回答があった約 1,500 社（有効回答企業数の約 13%）を分析した。なお、同調査は企業の取引全般に関する価格転嫁について調査しており、特定の取引等に対して回答したものではない。

調査結果（要旨）

- 自動車産業のサプライチェーン、全国に 6 万社 取引総額は 42 兆円規模
- 自動車産業の 1 割、価格転嫁「全くできず」 価格転嫁ありは「2 割未満」が最多
- 「下請けいじめ」是正へ 自動車業界で進む価格転嫁の取り組み状況が注目される

自動車産業のサプライチェーン、全国に6万社 取引総額は42兆円規模

商用車専業を除いた国内自動車メーカー8社を頂点としたサプライチェーン企業（自動車産業）の総数は、2024年5月時点で国内に推計5万9193社あることが判明した。自動車産業で発生する取引額の総額は、推計41兆9970億円に上った。2023年度における日本の名目GDP（国内総生産）597.1兆円のうち、約1割が下請企業を中心とした自動車産業で占められる計算になる。

最もサプライチェーン企業が多い自動車メーカーは「トヨタ自動車」で、全国3万9113社に上った。全国の自動車産業のうち、3社中2社がトヨタ自動車向けのサプライチェーンに組み込まれることになる。取引階層（Tier）別にみると、トヨタ自動車と直接取引を行う「Tier1」が2091社あり、「Tier2」は1万7989社、「Tier3」は1万5659社だった。トヨタ自動車のサプライチェーン企業で発生する総取引額は推計で約20兆円に上った。デンソーをはじめ、売上高が大きいメガサプライヤーの取引額が全体を押し上げた。

次いでサプライチェーン企業が多いメーカーは「本田技研工業」で、全国1万8880社に上った。取引階層（Tier）別にみると、「Tier1」が2164社あり、「Tier2」は9904社、「Tier3」は6206社だった。本田技研工業のサプライチェーン企業で発生する総取引額は推計で約4.7兆円だった。

下請法違反や違反の恐れがある行為が発覚し、是正に向けた取り組みが進む「日産自動車」のサプライチェーン企業は、全国に1万5905社判明した。取引階層（Tier）別にみると、「Tier1」が1697社、「Tier2」は8847社、「Tier3」は4614社だった。日産自動車のサプライチェーン企業で発生する総取引額は推計で約4.6兆円だった。自社のサプライチェーン企業が1万社を超えたのは「三菱自動車工業」（サプライチェーン企業：1万6社）を含め4社だった。

各都道府県の自動車産業のうち、どの自動車メーカーのサプライチェーン企業が多いかを調査した結果、「トヨタ自動車」が47都道府県中39県に上り、特に「愛知県」は県内自動車産業の内約9割がトヨタ自動車向けだった。トヨタ自動車以外のサプライチェーン企業が多いのは、「群馬県」（SUBARU）、「栃木県・埼玉県」（本田技研工業）、「岡山県・長崎県」（三菱自動車工業）、「広島県・島根県・山口県」（マツダ）の8県だった。

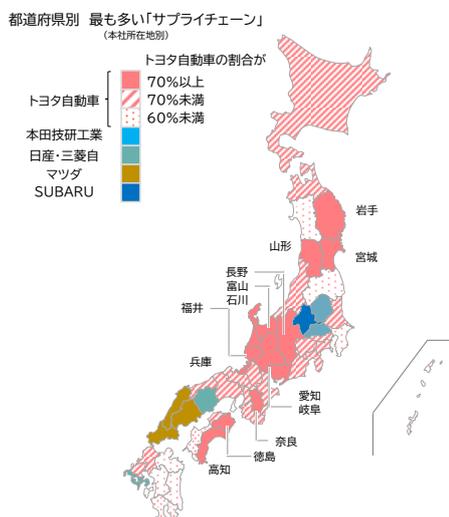
自動車メーカー別 サプライチェーン企業数・総取引額

	サプライチェーン企業総数	取引階層別 (単位:社)				総取引額 (推計)	(単位:兆円)	
		Tier1	Tier2	Tier3	Tier4以降			
トヨタ自動車	39,113	2,091	17,989	15,659	3,374	20.7138		
本田技研工業	18,880	2,164	9,904	6,206	606	4.6865		
日産自動車	15,905	1,697	8,847	4,614	747	4.6371		
三菱自動車工業	10,006	1,127	6,041	2,627	211	2.2248		
スズキ	9,929	899	5,964	2,821	245	2.1261		
マツダ	9,753	901	5,471	2,907	474	3.1461		
SUBARU	9,420	1,264	5,359	2,562	235	2.2303		
ダイハツ工業	8,163	922	4,946	2,138	157	2.2323		
自動車産業のサプライチェーン		計 59,193社 / 総取引額 41兆9,970億円						

[注1] 2024年5月時点の企業情報に基づく

[注2] 総取引額は、各企業の最新期業績と取引依存度に基づき帝国データバンク推計

都道府県別の傾向



自動車「下請け」の1割、価格転嫁「全くできず」 価格転嫁ありは「2割未満」が最多

国内自動車メーカー8社を頂点としたサプライチェーン企業における「価格転嫁」の動向について、2024年2月時点で回答があった約1500社を対象に分析を行った。

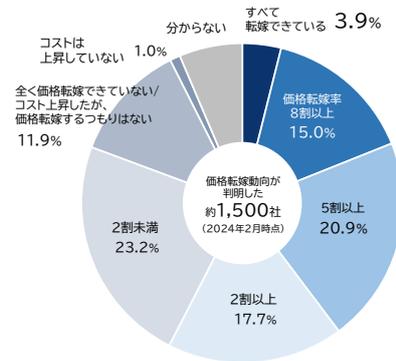
その結果、自動車産業に属するサプライチェーン企業のうち、自社の主な商品・サービスにおいて、コスト上昇分を販売価格やサービス価格に「(多少なりとも) 転嫁できている」と回答した企業の割合は合計で80.7%に達した。このうち最も多いのは「2割未満」(23.2%)で、「5割以上8割未満」(20.9%)、「2割以上5割未満」(17.7%)と続いた。「すべて価格転嫁できている」とした企業は3.9%にとどまった。他方、「全く価格転嫁できていない/

価格転嫁するつもりはない」と回答した企業も11.9%にのぼった。本調査における価格転嫁の対象は自動車向け以外も含まれるため、自動車産業全体の価格転嫁動向をすべて示すものではないが、サプライチェーン企業でコスト上昇に見合った価格転嫁が進んでいない可能性がある。

このうち、「トヨタ自動車」「本田技研工業」「日産自動車」の大手3社に属するサプライチェーン企業を対象に、Tier1~3以降までの階層別に価格転嫁の動向を分析した。その結果、「すべて価格転嫁できている」企業の割合は、Tier1では日産自動車が高く4.7%にのぼり、トヨタ自動車も最も低かった。他方、Tier2以降ではトヨタ自動車も最も高く、Tier2では本田技研工業が、Tier3以降では日産自動車も最も低かった。

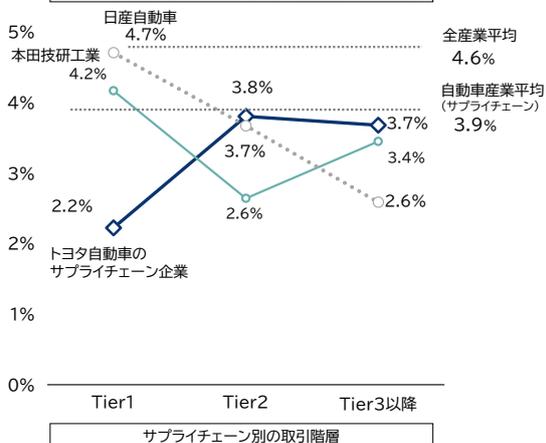
他方、「全く価格転嫁できていない/価格転嫁するつもりはない」企業の割合をみると、Tier別では3社ともに「Tier3以降」に属する企業で割合が高く、それぞれ1割以上を占めた。なかでも、「日産自動車」に属するサプライチェーン企業では、Tier3で「全く価格転嫁できていない/価格転嫁するつもりはない」割合が16.4%を占め、大手3社のうち最も高い水準だった。

自動車サプライチェーンの価格転嫁動向 (2024年2月)



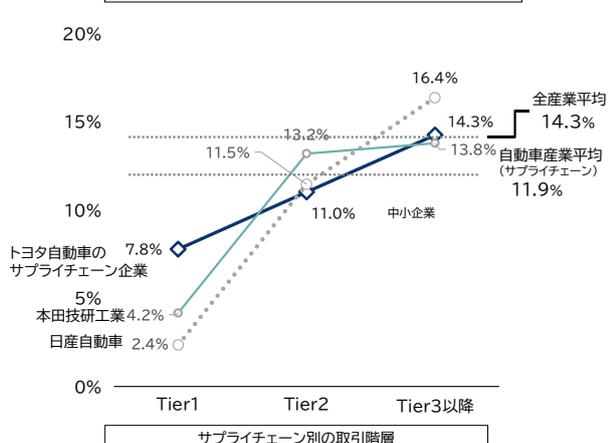
【出典】「価格転嫁に関する実態調査(2024年2月)」で回答があった自動車産業(サプライチェーン企業)計約1500社

「すべて価格転嫁できている」企業の割合(取引階層別)



【出典】「価格転嫁に関する実態調査(2024年2月)」で回答があった自動車産業(サプライチェーン企業)計約1500社

「全く価格転嫁できていない※」企業の割合(取引階層別)



【出典】「価格転嫁に関する実態調査(2024年2月)」で回答があった自動車産業(サプライチェーン企業)計約1500社

【注】回答企業のうち、「全く価格転嫁できていない」/「コスト上昇したが、価格転嫁するつもりはない」の合計

「下請けいじめ」是正へ 自動車業界で進む価格転嫁の取り組み状況が注目される

複数の取引先が関わるサプライチェーンは、自動車産業に限らず多くの産業で「二次取引以降の取引をすべて認知することは困難」という声も聞かれるなど複雑化しており、大手企業でも全容把握が難しい。自動車産業でもこれまでサプライチェーン全体での価格転嫁を推進し、発注側として積極的に声がけもしていたとみられるものの、三次・四次・五次と連なるサプライヤー企業の取引内容までこうした「号令」の影響が及びにくかったことが、結果的にサプライチェーン末端の中小下請け企業で価格転嫁が進まない一因となった可能性がある。

日本自動車工業会（自工会）は5月23日、部品メーカーを束ねる日本自動車部品工業会と連携して自動車産業のサプライチェーン全体で適正な取引を推進することを表明した。そのなかで原材料費やエネルギー費の上昇に対し適切なコスト増加分の全額転嫁を目指すことや、自工会が策定している「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」にもこうした方針を盛り込むなど、自動車産業の頂点となる自動車メーカーが一丸となって適正な取引環境を実現する姿勢を明確に示した。今後は、これまで把握が難しかったサプライチェーン末端の企業にも、必要なコスト増分の価格転嫁を促す動きが高まるとみられる。自工会のこうした取り組みが、幅広い業界でサプライチェーン全体の価格転嫁を実現するモデルケースとなるか注目される。

株式会社帝国データバンク 情報統括部長 藤井 俊

【問い合わせ先】 飯島 大介 03-5919-9343（直通） daisuke.iijima@mail.tdb.co.jp

情報統括部：tdb_jyoho@mail.tdb.co.jp

当レポートの著作権は株式会社帝国データバンクに帰属します。

当レポートはプレスリリース用資料として作成しております。著作権法の範囲内でご利用いただき、私的利用を超えた複製および転載を固く禁じます。