

日産サプライチェーン企業、 栃木県内に 524 社 全国第 9 位の規模

Tier1 は 46 社、サプライチェーン全体の売上規模
は「1 億円以上 10 億円未満」が 54.3%を占める

栃木県・日産自動車サプライチェーン実態調査(2025 年 10 月)



本件照会先

古川 哲也(調査担当)
帝国データバンク
宇都宮支店
TEL: 028-636-0222(代表)
info.utsunomiya@mail.tdb.co.jp

発表日

2026/01/30

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。

SUMMARY

栃木県内における日産自動車のサプライチェーン企業は 2025 年 9 月末時点で 524 社となり、取引企業数としては全国第 9 位の規模であることが分かった。県内には同社栃木工場(上三川町)という拠点を抱える関係から取引先数は多く、Tier1 は 46 社、Tier2 は 330 社確認された。売上規模別では、「1 億円以上 10 億円未満」が 284 社(54.3%)にのぼり、多くを中小企業が占めた。今後、日産自動車の経営再建に向けた動きが本格化していくなかで、環境変化への対応が迫られるサプライヤー各社の動向が注目されることになる。

帝国データバンク宇都宮支店は、保有する「商流圏～売上高依存度推計データ※1」をもとに、日産自動車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「サプライチェーン企業※2」と定義し、調査・分析を行った

[※1] 商流圏データについて: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。

[※2] サプライチェーン(SC)企業の定義について: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。Tier3 以降は売上高 500 億円未満の企業を分析対象とした。

日産自動車のサプライチェーン企業、県内に 524 社

栃木県内における日産自動車のサプライチェーン企業数は 524 社であることがわかった。取引階層 (Tier) 別にみると、日産自動車と直接取引を行う「Tier1」が 46 社、Tier1 と取引を行う「Tier2」は 330 社、「Tier3 以降」は 148 社が確認できた。

ちなみに全国の総数は、1 万 9141 社を数えた。「Tier1」が 1800 社あり、Tier2 は 1 万 2259 社、「Tier3 以降」は 5082 社であった。

サプライチェーン企業数

	サプライチェーン 企業総数	Tier1	Tier2	Tier3以降
日産自動車	524	46	330	148

売上規模別：売上「1 億円以上 10 億円未満」が過半を占める

サプライチェーン全体の企業のうち売上高が判明した栃木県内企業を規模別にみると、Tier1 では「1 億円以上 10 億円未満」(24 社、構成比 52.2%) が最も多く、「10 億円以上 100 億円未満」(11 社、同 23.9%) が続いた。Tier2、Tier3 以降でも「1 億円以上 10 億円未満」が最も多く、いずれも過半数を占めていた。取引先全体でも、「1 億円以上 10 億円未満」(284 社、構成比 54.3%) が最も多く、以下、「1 億円未満」(135 社、同 25.8%)、「10 億円以上 100 億円未満」(92 社、同 17.6%) と続いた。10 億円未満の企業が全体の 80.1% を占め、中小企業がサプライチェーンを支えていることがわかった。

参考までに全国調査の結果では、Tier1 では「10 億円以上 100 億円未満」(584 社、構成比 33.5%) が最も多く、「1 億円以上 10 億円未満」(555 社、同 31.8%) が僅差で続いた。Tier2、Tier3 以降では「1 億円以上 10 億円未満」が最も多く、それぞれ過半数を占めており、Tier3 以降では「1 億円未満」の小規模企業も約 3 割を占めている。

サプライチェーン売上規模別・取引階層別企業数

売上規模	サプライチェーン企業 総数		Tier1		Tier2		Tier3以降	
	社数	構成比 (%)	社数	構成比(%)	社数	構成比(%)	社数	構成比(%)
1億円未満	135	25.8%	6	13.0%	69	21.0%	60	40.5%
1億円以上10億円未満	284	54.3%	24	52.2%	183	55.6%	77	52.0%
10億円以上100億円未満	92	17.6%	11	23.9%	70	21.3%	11	7.4%
100億円以上500億円未満	12	2.3%	5	10.9%	7	2.1%	0	0.0%
500億円以上1000億円未満	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
1000億円以上	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
総計	523	100.0%	46	100.0%	329	100.0%	148	100.0%

※構成比(%)は各取引階層(Tier)全体に占める割合

※集計対象は業績(売上高)が判明している企業

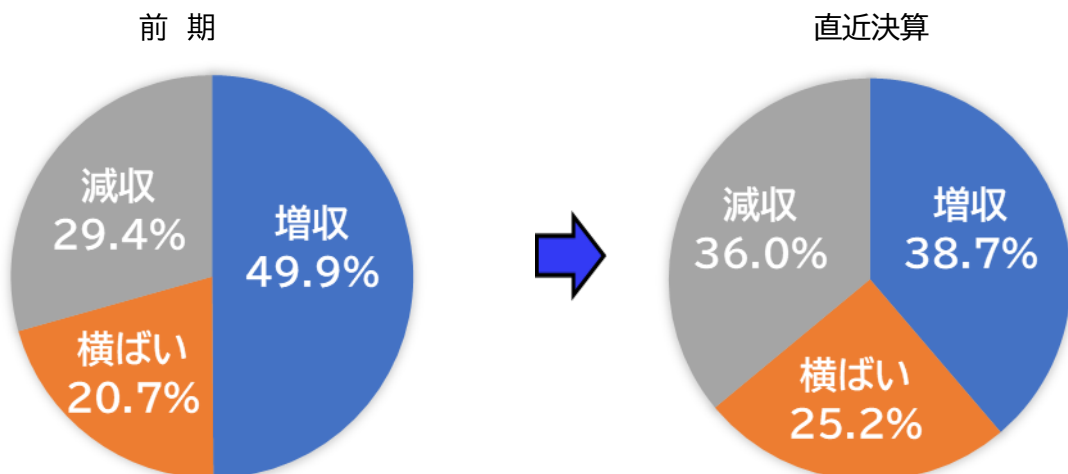
売上動向:増収企業の割合は前期から 11.2pt 低下

栃木県内におけるサプライチェーン企業の売上動向をみると、直近決算(※)における「増収」企業の割合は 38.7%、「減収」企業の割合は 36.0%であった。1 期前となる前期は「増収」が 49.9%、「減収」は 29.4%であったことから、増収企業の割合は 11.2pt 低下。一方、減収企業の割合は 6.6pt 上昇している。日産自動車本体の業績不振や再建についての模索などがサプライチェーンにも大きく影響していることは明らかだ。

ちなみに全国調査の結果でも、増収は 48.7%→40.4%と 8.3pt 低下、減収は 29.3%→32.4%と 3.1pt 増加しており、栃木県内企業同様に業績悪化が見られた。

※2024 年度(2024 年 4 月～2025 年 3 月)以降の業績(売上高)が判明している企業について集計

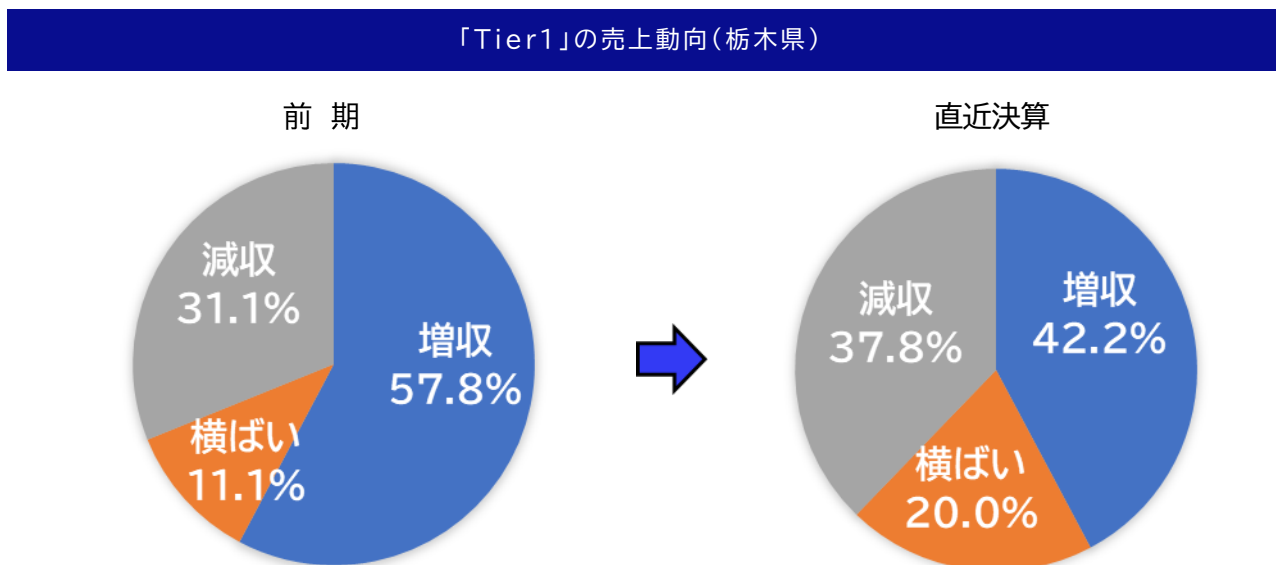
サプライチェーン企業の売上動向(栃木県)



なお、県内サプライチェーン企業のうち「Tier1」の売上動向をみると、直近決算(※)における「増収」企業の割合は42.2%、「減収」企業の割合は37.8%であった。前期は「増収」が57.8%、「減収」は31.1%であったことから、増収企業の割合は実に15.6ptも低下し、一方で減収企業の割合は6.7pt上昇している。サプライチェーン全体と比較しても、よりドラスティックな結果が出ており、「直接取引先」であることの影響は大きく、日産自動車本体の実情が反映されているものとみられる。

全国状況を見ても、増収は60.8%→51.6%と9.2pt減少、減収は26.4%→31.9%と5.5pt増加となっており、栃木県内企業同様の構図がうかがえる。

※2024年度(2024年4月～2025年3月)以降の業績(売上高)が判明している「Tier1」企業を集計



都道府県別の状況：栃木県は全国第9位の取引企業数

売上高が判明した企業を都道府県別にみると、「東京都」が3088社(構成比16.6%)でトップ、「愛知県」が2151社(同11.5%)が続いた。本社や追浜工場がある「神奈川県」は2022社(同10.9%)で、「Tier1」では350社(同20.1%)と東京都(744社)に次いで多くなっている。

栃木県は、栃木工場(上三川町)という拠点を抱える関係から取引先数としては多い県であり、総数では全国第9位である。特に、日産自動車との直接取引先であるTier1は46社に及び、これは全国第7位の数である。サプライチェーン全体の従業員数は1万9706人に及んでおり、それだけ栃木工場の存在は大きく、再建の如何によっては大きな影響を受けることも考えられる。

都道府県別サプライチェーン数(上位順)

順位	都道府県	社数								従業員数	
		Tier1	構成比(%)	Tier2	構成比(%)	Tier3以降	構成比(%)	合計	構成比(%)		構成比(%)
1	東京都	744	42.7%	1,971	16.5%	373	7.5%	3,088	16.6%	605,384	37.4%
2	愛知県	115	6.6%	1,388	11.6%	648	13.1%	2,151	11.5%	216,305	13.3%
3	神奈川県	350	20.1%	1,354	11.4%	318	6.4%	2,022	10.9%	145,757	9.0%
4	静岡県	48	2.8%	990	8.3%	561	11.3%	1,599	8.6%	92,222	5.7%
5	大阪府	109	6.3%	864	7.2%	319	6.4%	1,292	6.9%	89,065	5.5%
6	埼玉県	55	3.2%	696	5.8%	282	5.7%	1,033	5.5%	44,275	2.7%
7	群馬県	32	1.8%	477	4.0%	202	4.1%	711	3.8%	28,600	1.8%
8	広島県	27	1.5%	332	2.8%	184	3.7%	543	2.9%	38,428	2.4%
9	栃木県	46	2.6%	329	2.8%	148	3.0%	523	2.8%	19,706	1.2%
10	福岡県	28	1.6%	310	2.6%	176	3.5%	514	2.8%	30,085	1.9%

※従業員数は各企業の本社所在地で集計している
※構成比(%)は各取引階層(Tier)全体に占める割合で、集計対象は業績(売上高)が判明している企業

都道府県別サプライチェーン数(全国)

地域	都道府県	社数				従業員数
		Tier1	Tier2	Tier3以降	合計	
北海道	北海道	7	80	29	116	6,327
東北	青森県	0	12	4	16	506
	岩手県	0	29	20	49	3,474
	宮城県	5	96	56	157	8,942
	秋田県	1	20	15	36	2,411
	山形県	3	57	71	131	5,735
	福島県	11	168	92	271	14,833
関東	茨城県	19	289	122	430	21,617
	栃木県	46	329	148	523	19,706
	群馬県	32	477	202	711	28,600
	埼玉県	55	696	282	1,033	44,275
	千葉県	16	240	104	360	9,373
	東京都	744	1,971	373	3,088	605,384
	神奈川県	350	1,354	318	2,022	145,757
北陸	新潟県	9	131	77	217	13,507
	富山県	5	70	32	107	7,749
	石川県	5	56	18	79	4,377
	福井県	1	28	10	39	2,605
中部	山梨県	3	84	41	128	8,746
	長野県	5	240	123	368	14,212
	岐阜県	5	207	127	339	16,162
	静岡県	48	990	561	1,599	92,222
	愛知県	115	1,388	648	2,151	216,305
	三重県	6	191	160	357	26,435
近畿	滋賀県	9	86	49	144	7,942
	京都府	17	133	72	222	15,250
	大阪府	109	864	319	1,292	89,065
	兵庫県	29	273	140	442	50,352
	奈良県	4	59	29	92	2,368
	和歌山県	1	17	11	29	1,459
中国	鳥取県	0	9	6	15	1,680
	島根県	0	20	7	27	1,444
	岡山県	11	244	110	365	20,435
	広島県	27	332	184	543	38,428
四国	山口県	2	98	25	125	5,383
	徳島県	1	24	20	45	12,786
	香川県	1	24	7	32	3,143
	愛媛県	1	26	16	43	1,851
九州	高知県	2	9	10	21	381
	福岡県	28	310	176	514	30,085
	佐賀県	4	25	21	50	2,831
	長崎県	2	11	6	19	1,214
	熊本県	1	42	30	73	4,894
	大分県	1	67	60	128	7,034
	宮崎県	0	26	8	34	1,623
	鹿児島県	3	10	14	27	1,188
	沖縄県	0	11	10	21	624
	総計	1,744	11,923	4,963	18,630	1,620,720

※従業員数は各企業の本社所在地で集計している
※集計対象は業績(売上高)が判明している企業

業種別：県内サプライチェーンは「金属プレス製品製造」がトップ、Tier1 は「金型・同部品等製造」など 9 業種が並ぶ

県内サプライチェーンを業種別で分類してみると、サプライチェーン全体では「金属プレス製品製造」が 30 社(構成比 5.7%)でトップ、以下、「工業用樹脂製品製造」が 28 社(同 5.4%)、「一般貨物自動車運送」が 25 社(同 4.8%)、「金型・同部品等製造」22 社(同 4.2%)、「一般管工事業」21 社(同 4.0%)

などが上位に並んだ。Tier1 については、「その他の化学製品卸」、「金型・同部品等製造」、「産業廃棄物収集運搬」、「事務用機械器具卸」、「自動車操縦装置製造」、「自動車部分品製造」、「その他の一般機械器具卸」など 9 業種が各 2 社（構成比 4.3%）でトップに並んだ。一概に取引先と言っても様々な業種が関わってくるもので、単に自動車製造に関する業種だけではなく、事務部門や生産管理などを司る「事務機器」や、工場全体で排出されるごみ・廃棄物などの処理には「産業廃棄物処理業者」なども関わる。また、工場は常に設備更新されているので「建設業者」なども直接取引にかかわってくるなど、多岐にわたっていることがよくわかる。

全国調査の結果を見ると、Tier1 では「受託開発ソフトウェア業」が 92 社（構成比 5.3%）で最も多く、「自動車部分品・付属品製造業」（68 社、同 3.9%）が続いた。Tier2 でも「受託開発ソフトウェア業」が 512 社（構成比 4.3%）でトップ、「自動車部分品・付属品製造業」（474 社、同 4.0%）が続いた。EV 化や SDV 化の流れ、生産ラインの FA 化・省力化が進むなか、ソフトウェアの重要性が高まっている様子がうかがえる。Tier3 以降では、「一般貨物自動車運送業」が 493 社（構成比 9.9%）で最多となった。サプライチェーン全体では、「一般貨物自動車運送業」が 948 社（構成比 5.1%）でトップ。「自動車部分品・付属品製造業」（731 社、同 3.9%）、「受託開発ソフトウェア業」（697 社、同 3.7%）といった結果になった。例えば本社機能の中には、研究・開発部門や、独自のソフトウェア開発といった次世代を担うコンセプト設計や EV などへの対応なども部署として存在するため、全国規模でみれば、さらに多くの業種が関わってくることになるようだ。

サプライチェーン取引階層別業種別上位順

Tier1

順位	業種細分類	社数	構成比 (%)
1	その他の化学製品卸	2	4.3%
1	金型・同部品等製造	2	4.3%
1	産業廃棄物収集運搬	2	4.3%
1	事務用機械器具卸	2	4.3%
1	自動車操縦装置製造	2	4.3%
1	自動車部分品製造	2	4.3%
1	その他の一般機械器具卸	2	4.3%
1	その他の事業サービス	2	4.3%
1	土工・コンクリ工事	2	4.3%

Tier2

順位	業種細分類	社数	構成比 (%)
1	金属プレス製品製造	20	6.1%
2	工業用樹脂製品製造	19	5.8%
3	一般管工事業	18	5.5%
4	一般電気工事業	15	4.6%
5	製缶板金業	13	4.0%

Tier3以降

順位	業種細分類	社数	構成比 (%)
1	一般貨物自動車運送	15	10.1%
2	金型・同部品等製造	9	6.1%
	金属プレス製品製造	9	6.1%
	工業用樹脂製品製造	9	6.1%
	アルミダイカスト業	6	4.1%
5	自動車部分品製造	6	4.1%
	労働者派遣業	6	4.1%

全体

順位	業種細分類	社数	構成比 (%)
1	金属プレス製品製造	30	5.7%
2	工業用樹脂製品製造	28	5.4%
3	一般貨物自動車運送	25	4.8%
4	金型・同部品等製造	22	4.2%
5	一般管工事業	21	4.0%

※構成比(%)は各取引階層(Tier)全体に占める割合

※集計対象は業績(売上高)が判明している企業

日産自動車の経営再建の行方、トランプ関税の影響にも注視

日産自動車のサプライチェーン企業は栃木県内に 524 社、Tier1 は 46 社存在することがわかった。取引先数としては全国第 9 位という屈指のサプライチェーンが存在することを改めて確認した。ちなみに全国には 1 万 9141 社存在している。改めて日本の基幹産業における主要メーカーの規模の大きさを実感できよう。

サプライチェーン企業の売上動向をみると、「増収」企業の割合は 38.7%、「減収」企業の割合は 36.0%で、増収企業の割合は 11.2pt 低下、減収企業の割合は 6.6pt 上昇していることが判明した。日産自動車本体の業績不振や再建についての模索などがサプライチェーンにも大きく影響していることは明らかのようなのだ。

1月 29 日の新聞報道によれば、日産自動車栃木工場の稼働率は生産能力19万台に対し、2025年の生産台数は2万台強にとどまったとのこと。「リーフ」や「マリア」といった EV 車を主力とする生産ラインのため、日産 EV 車の不振を反映する内容となった。日産自動車は経営再建策の中で、車両生産工場の再編と効率化、開発プロセスの刷新などを目指しているが、栃木工場の存続いかんによっては、サプライチェーン再構築の影響を受けることも否定できない。サプライヤー各社の生き残りをかけた戦略転換、成長機会の創出も求められることになるだろう。世界の自動車産業を俯瞰してみれば、一時期 EV に傾く方向性が見られたが、様々な観点から「EV だけではない」という思想も根強く、選択肢は広がりを見せている。米国などは、ガソリン車の需要も決して少なくなく、メーカーの動向も欧州とは一線を画しているようだ。一方では、輸送手段としての自動車よりもモバイル機器としての多機能性に注目は集中しており、次世代コンテンツの開発に躍起になっているところもある。混とんとする業界動向に拍車をかけるように、技術開発・コストを巡る競争激化や、トランプ関税など、国内各メーカーの施策に注目は高まる。日産自動車の選択肢を含めて、今後もサプライヤー企業の動向については注視していきたいと考える。