

特別企画：「トヨタ自動車グループ」東北 6 県下請企業調査（2021 年）

下請企業、2 年間で 73 社増

～ 下請企業の業績、2020 年度は 7 割が減収へ 生産調整が響く ～

はじめに

米欧各国や中国などで急速に進む自動車の電動化や自動運転の普及など、自動車産業は「CASE」と呼ばれる 100 年に一度の一大変革期を迎えている。なかでも自動車の電動化が急速に進み、国内完成車メーカーでもホンダをはじめ、二次電池を使用する外部充電式のピュア電動車（BEV）を主軸に据えた「脱内燃機関」シフトが鮮明となっている。こうした動きはガソリンエンジンなどに使われる部品をはじめ、従来の部品産業にとって需要減少となる可能性が高い。

他方、完成車メーカー最大手のトヨタ自動車は BEV に加え、水素を燃料とした水素エンジン車、燃料電池車（FCV）、プラグイン・ハイブリッド車（PHEV）など、多様なパワーユニットの開発に着手、BEV 以外のカーボンニュートラルに向けた道のりを探っている。こうした同社の動きは、これまで自動車産業との関わりが乏しかったソフトウェアや素材メーカー、スタートアップにとっては新たなビジネスチャンスとなり、トヨタ自動車を頂点とした同社グループの「ケイレツ」による下請企業構造にも大きな変化が起きている。

帝国データバンクは、トヨタ自動車グループ※と直接・間接的に取引のある東北 6 県の下請企業（一次下請・二次下請）について、保有する企業概要データベースを対象に分析を行った。

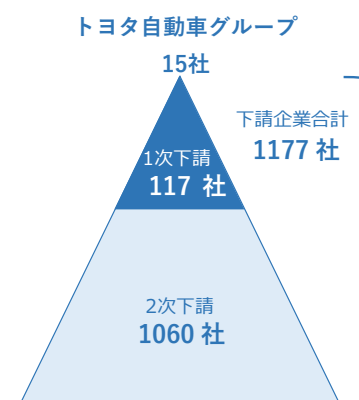
[注 1] トヨタ自動車グループとは、トヨタ自動車及び同社の国内製造子会社・持分法適用関連会社など計 15 社が対象。なお、新・アイシンに（旧・アイシン精機）については吸収した旧・アイシン・エイ・ダブリュの下請企業を含む

[注 2] トヨタ自動車グループの複数社と取引関係がある企業については 1 社としてカウント。なお、取引の有無・売上高・所在地は最新の調査データを反映しているが、その後変動している可能性がある

[注 3] 対象は「製造・卸売・サービス」の 3 業種のうち、自動車製造、またはそれに関連した商材を取り扱う企業で、かつ資本金 3 億円以下の企業を「下請企業」と定義している

調査結果（要旨）

1. トヨタ自動車グループ（主要関連会社・子会社計 15 社）の下請企業は、東北 6 県で合計 1177 社となった。前回（2019 年 3 月）調査から 73 社増加したほか、2014 年の調査開始以降で 455 社増加した
2. 業種細分類別にみると、一次下請では「自動車部分品・付属品製造業」（8 社）が 1 位、2 位は「電気計測器製造」（6 社）となった。一次・二次下請ともに製造業が多数を占めたが、一次下請では 3 つのサービス業がランク入りし、サービス業が増えてきている
3. 下請企業の 2020 年度業績（対象：710 社、通期・見込業績含む）は、「増収」：21.3%（151 社）、「減収」：70.8%（503 社）、「前期並み」：7.9%（56 社）



1. トヨタ自動車グループの下請企業、東北6県に1177社 2年間で73社増

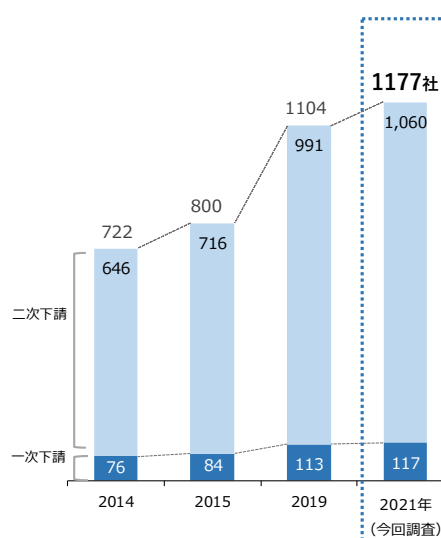
東北6県のトヨタ自動車グループ（主要関連会社・子会社計15社）の下請企業は、直接的に取引を行う一次下請が117社となり、2019年時点から4社増加した。一方、一次下請を通じて間接的に取引を行う二次下請は1060社となり、2019年時点から69社増加した。この結果、トヨタ自動車グループの下請企業は東北6県で合計1177社となった。前回（2019年3月）調査から73社増加した。

下請企業の総数押し上げには、とりわけ関連する製造業の増加が寄与した。製造業では2014年（490社）から2021年（778社）にかけ288社増加した。

また、業種別の下請企業全体に占める割合では、サービス業が2014年の11.5%から2021年には13.8%まで上昇。製造業や卸売業はほぼ横ばいとなっている。

自動車産業では、経営効率化を背景に完成車の開発から組み立てにかけてアウトソーシングの活用が進められており、トヨタ自動車グループでも工場作業員や作業機械などで外部企業のリソースを活用するなどの動きがみられる。他方、同社グループではスピードや専門性が要求されるBEV・FCV技術、AD（自動運転）/ADAS（運転支援システム）といった最先端技術・システムの開発で異業種との提携や共創を積極的に進めており、ソフトウェア関連業種を中心にサービス業の取引企業が増加しやすい要因となっている。

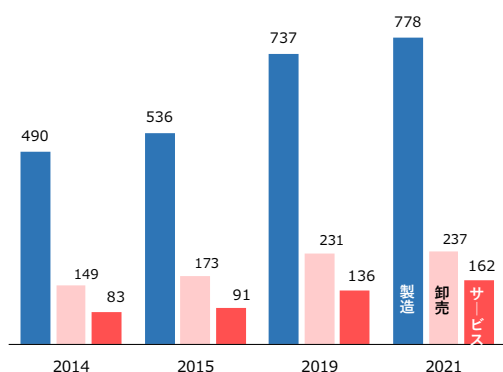
トヨタ自動車グループ
東北6県下請企業数推移



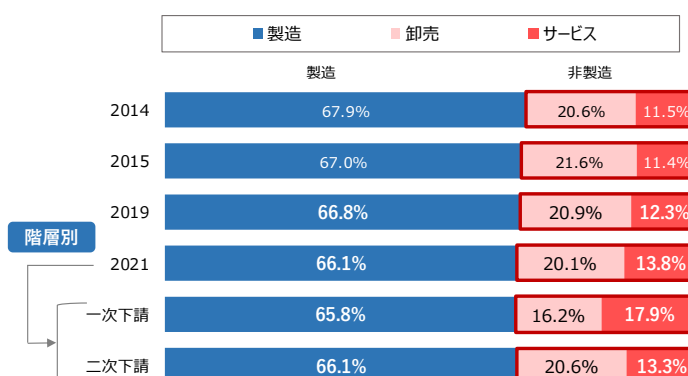
（参考）一次下請 取引先数上位

社数	
トヨタ自動車東日本	55
トヨタ自動車	21
デンソー	16
アイシン	13
日野自動車	8

業種別 社数推移



業種別 構成比推移



2. 一次「自動車部分品・付属品製造」、二次「各種機械・同部分品製造修理」が全業種で首位

業種細分類別にみると、一次下請では「自動車部分品・付属品製造」（8社）がトップとなった。2位は「電気計測器製造」（6社）、3位は「自動車駆動・操縦・制御装置製造」（5社）となった。2014年では上位10業種からランク外だった「労働者派遣業」・「受託開発ソフトウェア」といったサービス業が各4社で4位にランクしている。

一次下請先 業種別上位

2014年調査時点			2021年			
細分類名	業種別	社数	細分類名	業種別	社数	2019年比
1 電気計測器製造業	製	6	1 自動車部分品・付属品製造業	製	8	+1
2 自動車駆動・操縦・制動装置製造業	製	5	2 電気計測器製造業	製	6	+1
3 産業廃棄物処分量	サ	4	3 自動車駆動・操縦・制動装置製造業	製	5	+0
4 工業用プラスチック製品製造業（加工業を除く）	製	3	4 労働者派遣業	サ	4	+2
4 自動車部分品・付属品製造業	製	3	4 受託開発ソフトウェア業	サ	4	-0
4 金型・同部分品・付属品製造業	製	3	4 特殊産業用機械機器具卸売業	卸	4	+1
4 金属工作機械製造業	製	3	4 その他の電子部品製造業	製	4	+1
8 精密機械器具卸売業	卸	2	4 他に分類されないその他の特殊産業用機械製造業	製	4	+0
8 輸送用機械器具卸売業（自動車を除く）	卸	2	9 産業廃棄物処分量	サ	3	-1
8 自動車部分品・付属品卸売業	卸	2	9 機械工具卸売業	卸	3	+0

二次下請では、「各種機械・同部分品製造修理（注文製造・修理）」が2019年比で5社増加し、54社でトップとなった。以下、「金属・同部分品・付属品製造」（52社）、「金属プレス製品製造（アルミニウム・同合金を除く）」（42社）、「製缶板金」（41社）と続き、2014年との比較では、2014年9位の「半導体製造装置製造」を除く9社が2021年の上位10業種にもランクされている。

二次下請先 業種別上位

2014年調査時点			2021年			
細分類名	業種別	社数	細分類名	業種別	社数	2019年比
1 各種機械・同部分品製造修理業（注文製造・修理）	製	35	1 各種機械・同部分品製造修理業（注文製造・修理）	製	54	+5
2 金型・同部分品・付属品製造業	製	30	2 金型・同部分品・付属品製造業	製	52	+1
3 工業用プラスチック製品製造業（加工業を除く）	製	25	3 金属プレス製品製造業（アルミニウム・同合金を除く）	製	42	+2
4 製缶板金業	製	23	4 製缶板金業	製	41	+3
5 金属プレス製品製造業（アルミニウム・同合金を除く）	製	22	5 工業用プラスチック製品製造業（加工業を除く）	製	33	+1
6 自動車部分品・付属品製造業	製	18	6 受託開発ソフトウェア業	サ	23	+8
7 受託開発ソフトウェア業	サ	17	7 自動車部分品・付属品製造業	製	21	+3
8 機械工具卸売業	卸	15	8 機械工具卸売業	卸	18	+0
9 電気機械器具卸売業（家庭用を除く）	卸	11	9 電気機械器具卸売業（家庭用を除く）	卸	17	+0
9 半導体製造装置製造業	製	11	9 その他の電子部品製造業	製	17	-3

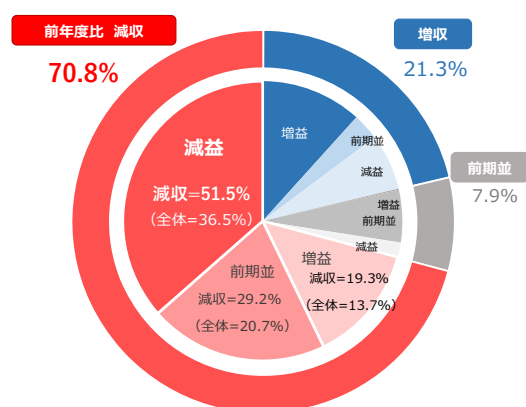
3. 下請企業の2020年度業績、「減収」が7割 サービス産業は増収目立つ

トヨタ自動車が5月12日に発表した2022年3月期の連結決算は、営業収益が30兆円となる見通しを示している。国内新車販売が好調なほか、北米や中国など主力市場が回復していることを背景に、過去最高だった2019年3月期に迫る勢いとなっている。

こうしたなか、トヨタ自動車グループの東北6県の下請企業の2020年度業績（対象：業績が判明した710社、通期・見込業績含む）は、「増収」：21.3%（151社）、「減収」：70.8%（503社）、「前期並み」：7.9%（56社）となり、対象の約7割が前年度から減収となった。2018年度は増収が過半数となり減少は約3割となったが、2019年度は減収が4割超となり増収（3割超）を超え、20年度はさらに減収割合が高まっている。特に2020年度は、コロナ禍の影響で期初から自動車需要が急速に冷え込んだことで、製造業などではトヨタ自動車グループ向けの生産の落ち込みといった影響を強く受けた。その後は新車販売市場の回復が進み業績は上向きとなったが、期初の売り上げ減少分を補うには至らず、通年で減収となる下請企業が目立った。また、減収の中で「減益」となった下請企業の割合は51.5%と半数超を占めた。他方、売上高が減少したなかでも前期並みの利益を確保した割合は同3割、増益も同2割を占めた。

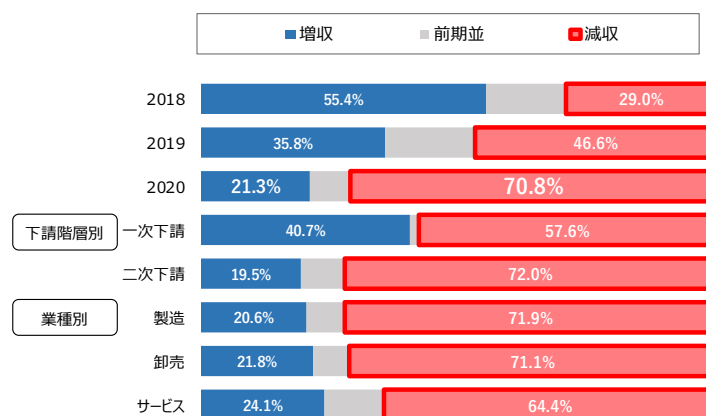
下請階層別にみると、一次下請における2020年度業績のうち「減収」の割合は57.6%、二次下請では72.0%だった。業種別では、製造業と卸売業がともに「減収」割合で7割を超えた。一方、サービス業では「減収」割合が64.4%と7割を下回り、全体の水準を下回った。また、サービス業の「増収」割合は24.1%となり、全業種の中で最高となった。

トヨタ自動車グループ下請企業
2020年度業績 推移



[注] 2021年4月までに20年度業績（予想含む）が判明した503社が対象

下請階層別・業種別
過年度業績推移

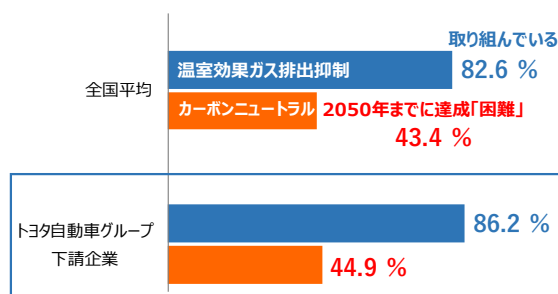


4. 今後の見通し：「脱炭素」、下請サプライチェーンにも取り組みの大幅な強化求められる可能性

トヨタ自動車は2030年までに現在の4倍となる800万台の電動車販売を目指している。BEVやFCVなど次世代パワートレインを搭載した自動車では、駆動用電動モーターや大容量バッテリー、水素タンクといった従来のガソリン車にはない構成部品の登場が新たなビジネスチャンスとなる。ADASなどの安全装備や車両骨格はガソリン車モデルと共用するメーカーもあり、全ての下請産業で需要が急減することは考えにくい。しかし、ガソリンエンジンなどと密接に関連する部品産業などでは需要減に向かう可能性が高まっており、サプライヤーの業界によっても展望はK字型に分かれる。長期化する半導体不足も、トヨタ自動車グループの生産動向にも徐々に影響が及び始めており、関連する下請産業への影響が懸念される。

また、トヨタ自動車グループ各社が取り組む「脱炭素」目標がサプライチェーンにどのような影響を与えるか、今後の動向に注目する必要があるだろう。特にEUで議論が進み、製造時の消費エネルギー開示が求められるLCA規制（ライフサイクルアセスメント）の導入が本格化すると、国内生産・輸出を行う完成車メーカーでも部品・サービスの調達先にCO2排出量がより少ないエネルギーへ切り替えを要請する動きが想定されよう。トヨタ自動車グループの場合、2020年12月時点で回答が判明した同社グループの下請企業約1600社（全国）のうち86.2%が温室効果ガス排出抑制に取り組んでいた。一方で、政府の掲げる「2050年温室効果ガス実質ゼロ（カーボンニュートラル）目標」の達成は44.9%が「達成困難」としており※、同目標に懐疑的な見方を示す割合が全体（達成困難＝43.4%）に比べてやや多い結果だった。太陽光など再エネの使用はCO2排出量削減に貢献するものの、コスト高といった問題や、コークスなど化石燃料を生産工程で使用する産業では「企業存続が不可能」になるなど、実現へのハードルが高いことも要因だ。ただ、全国4万社に上る同社サプライチェーン全体でカーボンニュートラル達成の道筋を描けなければ、国際市場でトヨタ自動車グループ各社の競争力が弱まり、サプライチェーン全体で現状の雇用維持が不可能となる恐れもある。対応を迫られるエネルギー問題について、同社グループと下請企業の動きに注視が必要だ。

（参考）「温室効果ガス排出抑制」動向



〔注〕 回答のあった約1600社が対象

※「温室効果ガス排出抑制に対する企業の意識調査」（2021年1月、TDB発表）を基に作成

【 内容に関する問い合わせ先 】

株式会社 帝国データバンク 仙台支店 情報部 担当：紺野
TEL：022-224-1451（代） FAX：022-265-5060

リリース資料以外の集計・分析については、お問い合わせ下さい（一部有料の場合もあります）

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。

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。