TDB Business View
2025/07/14

自動車業界の営業利益率 Tier 間で 4.7 倍の差 コロナ禍を経て格差広がる

トランプ関税、日産再建問題など逆風続くなか、生産台数減少がサプライヤーの経営を直撃

「自動車業界」サプライチェーン動向調査（2025 年 7 月）

帝国データバンク

本件照会先

貞閑（さだか） 洋平（ようへい）、三船（みふね） 奏子（かなこ）、上西（かみにし） 伴浩（ともひろ）
帝国データバンク
営業企画部マーケティング課
03-5775-3210（直通）
問合せ先：tdb_marketing@mail.tdb.co.jp

発表日
2025/07/14

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

自動車業界のサプライチェーンは、100 年に一度の変革期を迎えている。2018 年には Tier1 業種の企業数トップが部品製造からソフトウェア開発に交代。また、サプライヤーの営業利益率はコロナ禍前の 2018 年の 3.7%から 2024 年は 1.4%へ低下し、Tier 間の格差は 1.3 倍から 4.7 倍に広がった。価格転嫁は進みつつあるが、物価高やトランプ関税の他、金利負担もサプライヤーの経営を圧迫する可能性がある。こうした逆風に対し、官民が協力しサプライヤー間連携を強化するなど設備投資と成長の好循環を生み出すことで、日本の基幹産業を守る取り組みに期待したい。

※1 商流圏とは
・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（一時取引先、Tier1）だけでなく、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 国内自動車メーカー10 社
・トヨタ自動車、本田技研工業、日産自動車、マツダ、スズキ、SUBARU、三菱自動車工業、ダイハツ工業、いすゞ自動車、日野自動車。
※3 サプライチェーン企業
・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。Tier3以降は売上高 500 億円未満の企業を分析対象とした。

自動車業界を取り巻く環境は EV 化、SDV(Software Defined Vehicle：ソフトウェア定義車両)化、環境規制の強化など 100 年に一度といわれる変革期を迎え、サプライチェーンの再編が進んでいる。そんななか、米トランプ政権による相互関税、自動車関税が発動されるなど、日本の基幹産業である自動車業界は大きな試練の時を迎え、日米両政府による交渉の行方に関心が集まっている。日本の自動車業界は多数のサプライヤーに支えられており、階層化された取引構造が特徴となっているため、完成車メーカーの動向がサプライチェーンへ与える影響は大きい。

そこで、帝国データバンクでは、保有する「商流圏※1」をもとに、2024 年 12 月に続き、国内自動車メーカー10 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をサプライチェーン企業※3とし、財務や海外輸出の視点を加えて調査・分析を行った。

2024 年 12 月時点の国内自動車メーカー10 社のサプライチェーン企業数は 68,338 社であった。メーカー別にみると、トヨタ自動車が最も多く 40,800 社、本田技研工業が 22,611 社、日産自動車が 19,016 社と続いた。売上規模別に企業数をみると、「1～10 億円未満」が過半数を占め、全体の 76.4%が「10 億円未満」である。Tier 別にみると、Tier1 は「10 億円未満」の企業は 49.8%であるのに対し、Tier2 は 76.6%、Tier3 以降は 88.1%と Tier 階層が下位になるほど小規模企業が多いことを改めて確認できる。雇用の観点から各企業の従業員数合計をみると、サプライチェーン企業全体の 436 万人のうち、過半数が売上高「100 億円以上」の企業に属していることがわかる。特に Tier1 は従事者の 82.8%にあたる 182 万人が「100 億円以上」の企業に属している。

（上）自動車メーカー別サプライチェーン企業数　（下）売上規模・Tier 別企業数/従業員数合計

	サプライチェーン企業総数	Tier1	Tier2	Tier3以降
トヨタ自動車　株式会社	40,800	2,311	22,375	16,114
本田技研工業　株式会社	22,611	2,308	14,086	6,217
日産自動車　株式会社	19,016	1,816	12,120	5,080
マツダ　株式会社	12,414	957	7,421	4,036
スズキ　株式会社	9,827	969	6,673	2,185
株式会社　ＳＵＢＡＲＵ	9,720	1,354	6,174	2,192
三菱自動車工業　株式会社	9,123	1,188	6,293	1,642
ダイハツ工業　株式会社	9,094	972	6,075	2,047
いすゞ自動車　株式会社	7,884	851	5,225	1,808
日野自動車　株式会社	6,261	808	4,228	1,225
自動車産業のサプライチェーン		計68,338社		

	企業数(単位：社)				従業員数合計(単位：人)			
売上規模	全体	Tier1	Tier2	Tier3以降	全体	Tier1	Tier2	Tier3以降
1億円未満	14,937	908	8,393	5,636	54,809	10,175	27,513	17,121
	22.4%	11.4%	20.6%	31.5%	1.3%	0.5%	1.5%	4.7%
1～10億円未満	36,005	3,054	22,845	10,106	620,280	63,100	402,274	154,906
	54.0%	38.4%	56.0%	56.6%	14.2%	2.9%	22.5%	42.1%
10～100億円未満	12,936	2,676	8,265	1,995	1,164,565	306,282	709,650	148,633
	19.4%	33.6%	20.3%	11.2%	26.7%	13.9%	39.6%	40.4%
100億円以上	2,741	1,323	1,286	132	2,522,181	1,823,835	651,164	47,182
	4.1%	16.6%	3.2%	0.7%	57.8%	82.8%	36.4%	12.8%
合計	66,619	7,961	40,789	17,869	4,361,835	2,203,392	1,790,601	367,842

※2024 年 12 月時点、売上高・従業員数が判明した企業をもとに分析
※複数の自動車メーカーのサプライチェーンに登場する企業は、上位の Tier に集約して分析（以降の分析も同様）

売上高が判明した企業を都道府県別にみると、「愛知県」が 11,938 社と最も多く、自動車産業の中心地であることがわかる。「東京都」（10,067 社）や「大阪府」（5,598 社）も多くのサプライヤーを抱えており、ビジネスや経済の中心地として関連企業やサービスが発展している。サプライヤーの数は各地域の産業構造や経済活動に影響されており、主要メーカーの近くにサプライヤーが集まる傾向がある。この集中により、複雑なサプライチェーン内での部品供給の効率化、物流やコミュニケーションの円滑化につながっている。

都道府県別サプライチェーン企業数

Tier1 トップ業種は自動車部品からソフトウェアへ

業種別にみると、Tier1 は「受託開発ソフトウェア業」が 402 社で最多となった。以下、「その他の事業サービス業」（269 社）、「自動車部分品・付属品製造業」（267 社）、「電気機械器具卸売業」（235 社）と続いた。Tier2 は、「一般貨物自動車運送業」が 2,230 社でトップ、以下、「受託開発ソフトウェア業」（1,784 社）、「金型・同部分品・付属品製造業」（1,001 社）が上位となった。Tier3 以降でも、「一般貨物自動車運送業」が 1,472 社でトップ、「受託開発ソフトウェア業」（482 社）、「金型・同部分品・付属品製造業」（455 社）と続いた。

EV 化や SDV 化の流れのなかで、ハードウェアに相対してソフトウェアの重要性が年々高まっている。また、生産ラインの FA 化・省力化が進んでおり、2018 年時点から Tier1 のトップ業種は「自動車部分品・付属品製造業」から「受託開発ソフトウェア業」へ交代している。ソフトウェアの開発力がプロダクトコストや商品力の差別化を左右する新たな時代が到来したといえる。なお、取引構造イメージ図を示し自動車サプライチェーンの広がりを可視化した。

業種分析

Tier 別業種細分類　企業数 TOP5

Tier1

順位	業種細分類	社数	構成比
1	受託開発ソフトウェア業	402	5.0%
2	その他の事業サービス業	269	3.4%
3	自動車部分品・付属品製造業	267	3.4%
4	電気機械器具卸売業	235	3.0%
5	労働者派遣業	183	2.3%

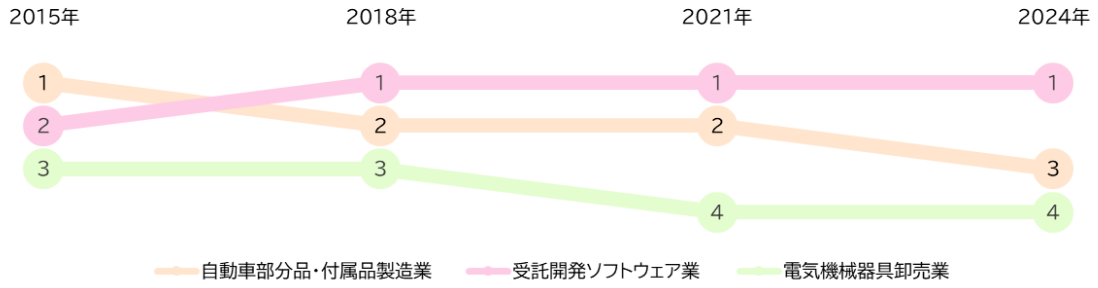
Tier2

順位	業種細分類	社数	構成比
1	一般貨物自動車運送業	2,230	5.5%
2	受託開発ソフトウェア業	1,784	4.4%
3	金型・同部分品・付属品製造業	1,001	2.5%
4	自動車部分品・付属品製造業	992	2.4%
5	金属プレス製品製造業	910	2.2%

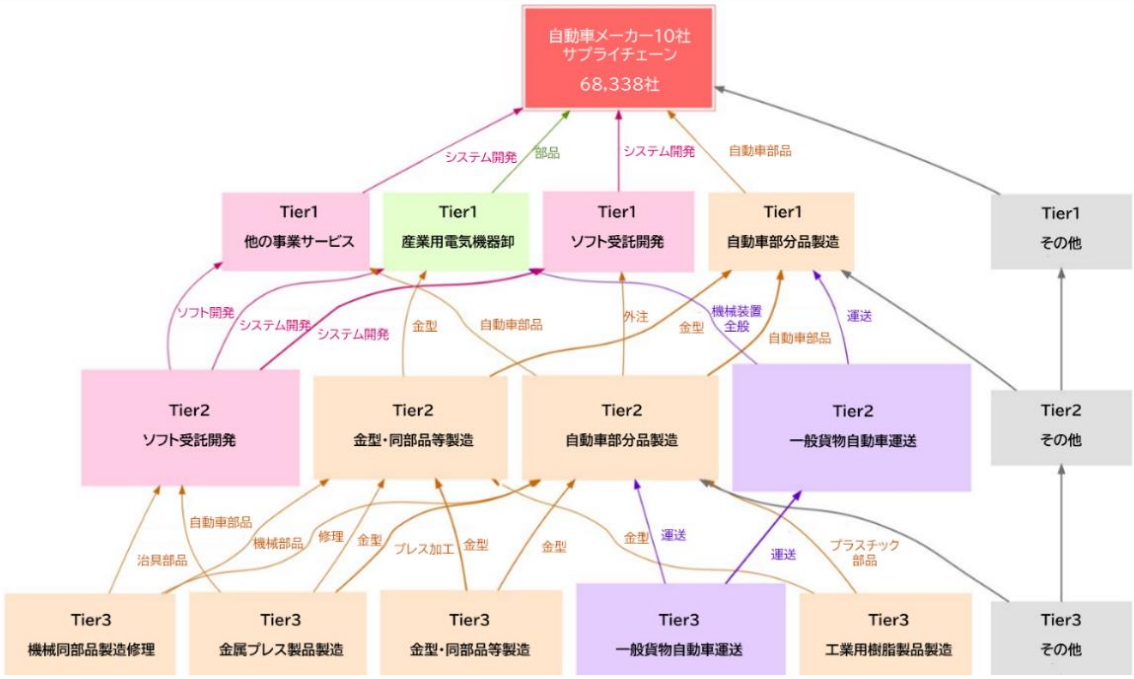
Tier3以降

順位	業種細分類	社数	構成比
1	一般貨物自動車運送業	1,472	8.2%
2	受託開発ソフトウェア業	482	2.7%
3	金型・同部分品・付属品製造業	455	2.5%
4	各種機械・同部分品製造修理業	392	2.2%
5	製缶板金業	388	2.2%

Tier1　業種細分類推移



＜取引構造イメージ図＞



※「商流圏」をもとにした業種間のつながりと代表的な取引品目のイメージ図

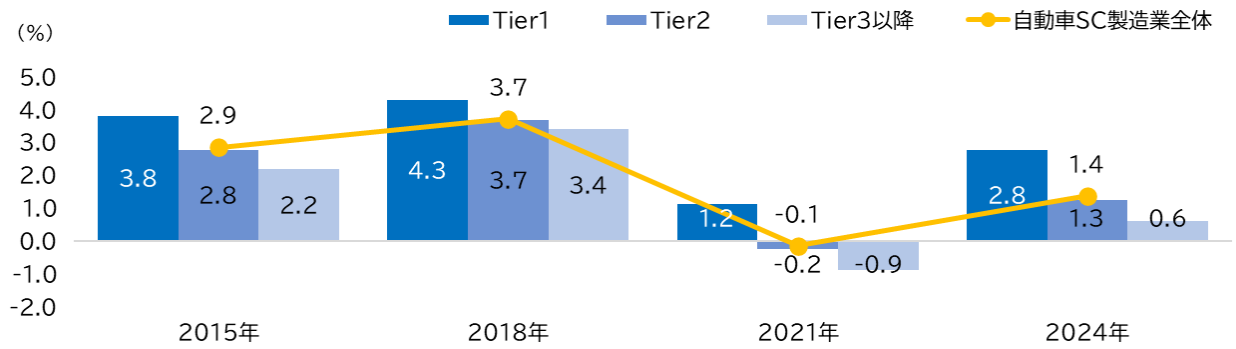
2024 年の営業利益率は 1.4%
Tier 間の差は 2018 年の 1.3 倍から 4.7 倍へ広がる

自動車業界は台頭する海外メーカーなどに対抗するため常に厳しい価格競争にさらされている。そこで、サプライチェーン企業 68,338 社のうち、2023 年 4 月以降の決算書分析が可能な約 7,500 社の製造業に焦点をあて営業利益率と営業赤字の出現率について分析を行った。

2024 年の自動車サプライチェーン製造業の本業の儲けを表す売上高営業利益率の平均は 1.4%と製造業全体の平均 1.8%より 0.4 ポイント低かった。Tier 別では Tier1 が 2.8%、Tier2 は 1.3%、Tier3 は 0.6%であった。完成車メーカー10 社それぞれのサプライチェーンで同様の傾向がみられ、Tier3 の営業利益率の平均がマイナスとなるメーカーも複数あった。2015 年から 3 年ごとの推移を見ると、2018 年はやや上昇したが、2021 年に入ると新型コロナによる世界的混乱や半導体不足の影響で大きく低下し、2024 年の時点で回復に至っていない。コロナ禍前後を比較すると 2018 年は全体が 3.7%、Tier1 が 4.3%、Tier2 は 3.7%、Tier3 は 3.4%であった。Tier1 と Tier3 の差は 2018 年の 1.3 倍から 2024 年は 4.7 倍となり、コロナ禍を経て格差が広がった。Tier1 は経済環境の変化や生産調整に比較的柔軟に対応しているが、Tier2、3 では対応が十分に進まず利益率が低い傾向が見て取れた。

Tier 別業種細分類 TOP5 に含まれる業種の営業利益率平均をみると、「受託開発ソフトウェア業」は 4%超、「電気機械器具卸売業」は 3%弱であった。一方、「自動車部分品・付属品製造業」や「金属プレス製品製造業」は 1%台、「金型・同部分品・付属品製造業」は利益確保できていない企業が散見された。

Tier 別売上高営業利益率

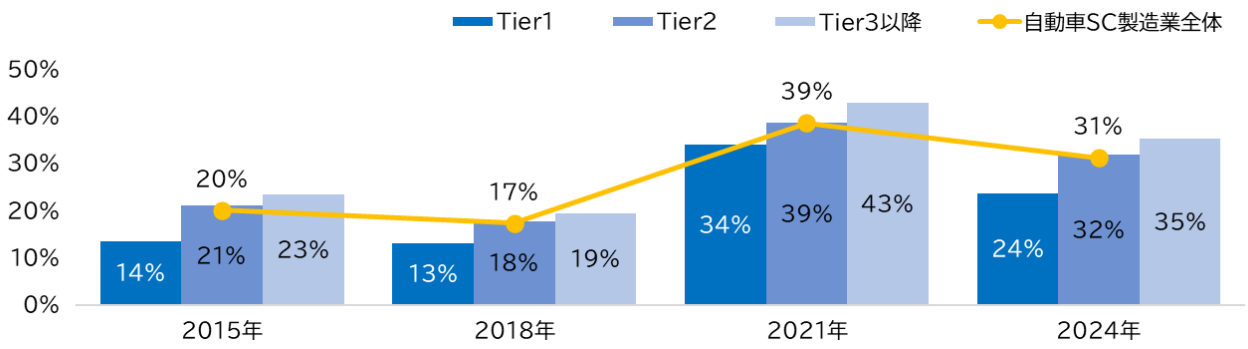


※2015、2018、2021 は各年 1～12 月決算期、2024 は 2023 年 4 月以降の最新決算期

※分析対象企業は自動車サプライチェーンの製造業

2024 年の営業赤字企業の出現率平均は 31%、Tier1 は 24%、Tier2 は 32%、Tier3 以降は 35%となった。コロナ禍の 2021 年から全体の営業赤字企業の出現率は 3 割台と高水準が続いている。特に Tier の階層が下がるほど受け身の価格設定を強いられ、コスト上昇分の価格転嫁が進まない企業は、先行きの業況が悪循環に陥る可能性が高い。より多くの大切な企業・人材・技術を生かす道を模索するためにも、官民が連携した取り組みが求められる。

Tier 別営業赤字企業出現率



「投資多」企業は 29.3%にとどまる

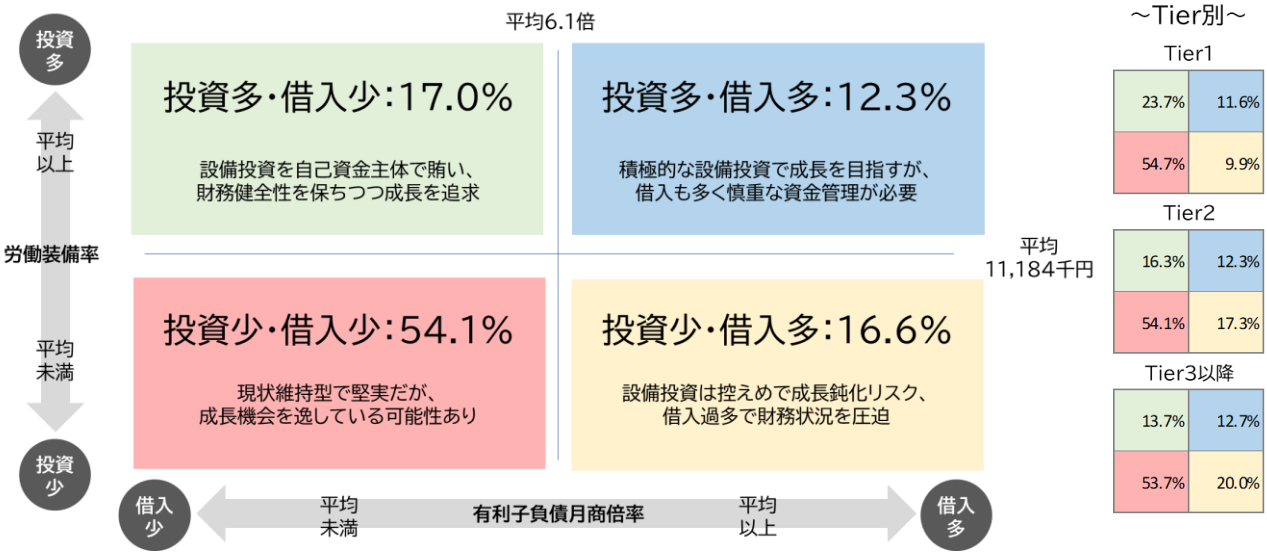
製造業において、競争力を維持し、成長を実現するためには設備投資が不可欠である。省力化や DX、新事業への参入、現地生産の推進や国内回帰といった戦略が、外部環境および企業の状況に応じて選択される。しかし、企業は短期的な利益確保と長期的な成長を見据えながら、設備投資と借入金の負担とのバランスを慎重に考える必要がある。

一人当たりの有形固定資産額を表す「労働装備率」を縦軸、借入金が月商の何カ月分に相当するかを表す「有利子負債月商倍率」を横軸にとり、それぞれの平均値を基準として 4 象限の企業数の割合を算出した。労働装備率が平均よりも高い「投資多」企業は 29.3%にとどまった。内訳は自己資金主体で投資を行う「投資多・借入少（左上）」が 17.0%、積極的な投資を行うが借入も多い「投資多・借入多（右上）」が 12.3%となった。Tier 別では、Tier2 の「投資多」に分類される 28.6%、同様に Tier3 の 26.4%の企業は、さらなる投資拡大や雇用の担い手となり、地域経済のけん引役として積極的に支援していく必要があろう。

一方、現状維持型で堅実な「投資少・借入少（左下）」が 54.1%と過半を占めた。営業利益率がコロナ禍前のレベルに回復しないなか、金利のある世界に突入し、設備投資意欲が減退している可能性がある。

労働装備率×有利子負債月商倍率

（左）自動車サプライチェーン製造業　（右）Tier 別



～「投資多」企業の事例～

- 毎年数億円の設備更新や先行する研究開発費など設備投資を実施
  （Tier1・電気機械器具製造業・売上 10～100 億円未満）
- 高性能の試験機の導入が進んだことで収益性が改善
  （Tier1・計測制御機械製造・売上 1～10 億円未満）
- 積極的な M&A で事業拡大、自動車以外の事業部門を抱え、特定の得意先に依存しないリスク管理や未取引企業の新規開拓を推進（Tier1・潤滑剤製造・売上 10～100 億円未満）
- AI技術を利用した自動検査機の導入により、労働環境の改善や不良品発生を抑えるなど、効率経営を進めている（Tier2・金属プレス製品製造・売上 10～100 億円未満）

海外輸出企業は 7,182 社、トヨタが最多の 5,007 社

帝国データバンクが実施した『トランプ関税に対する企業の意識調査』では、中長期的な影響（今後 5 年程度）について「マイナスの影響がある」とする企業は 44.0%であった。自動車業界にも大きな影響を及ぼすと考えられ、なかでも特に影響が大きいとみられる、海外へ輸出をする自動車サプライチェーン企業は 7,182 社であった。自動車メーカー別にみるとトヨタ自動車のサプライチェーン企業が 5,007 社と最も多く、次いで本田技研工業の 2,968 社、日産自動車の 2,479 社となった。売上規模別にみると、「10～100 億円未満」が 3,106 社（44.7%）と最も多く、「1～10 億円未満」が 2,259 社（32.5%）と続いた。「1 億円未満」も 251 社（3.6%）あり、「10 億円未満」の企業で 2,510 社と全体の 36.1%を占め、輸出を手掛ける中小企業も多いことがわかる。財務基盤が大手企業と比べて盤石ではなく、完成車メーカーやメガサプライヤーの意向に左右される中小企業からは、トランプ関税の行方に対して不安の声が聞かれる。

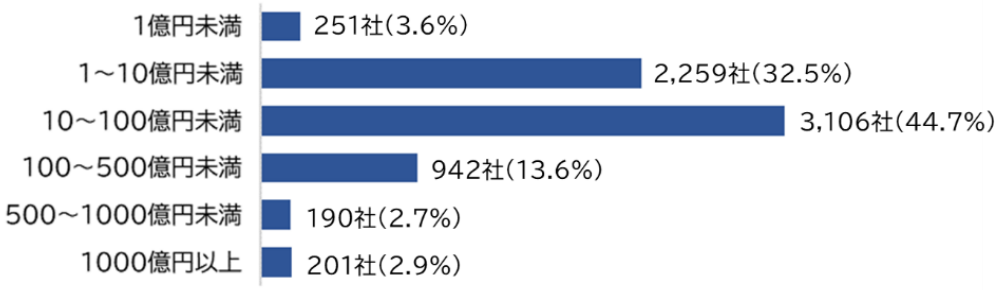
トランプ関税に対する企業の声	業種
取引先から「生産台数が減少しても耐えられる財務体質をつくる努力をするように」と言われている	自動車部分品製造
在庫調整や計画生産をしながら様子をみていく	金属加工業
完成車メーカーが関税分を負担してくれなければ赤字になる	自動車部分品製造
輸出関連の売上が減ると従業員を養っていけない	自動車部分品製造
完成車メーカーから指示がない状況なので様子見だが、現状よりも悪化する懸念がある	金属加工業
アメリカに輸出しようとしていた中古車が日本市場に留まり在庫が増えている	自動車小売

海外輸出サプライチェーン企業数 （上）自動車メーカー別 （下）売上規模別

	海外輸出企業総数	Tier1	Tier2	Tier3以降
トヨタ自動車 株式会社	5,007	1,327	2,967	713
本田技研工業 株式会社	2,968	1,076	1,704	188
日産自動車 株式会社	2,479	948	1,410	121
マツダ 株式会社	1,678	573	1,008	97
スズキ 株式会社	1,389	565	772	52
株式会社 SUBARU	1,396	610	721	65
三菱自動車工業 株式会社	1,219	538	643	38
ダイハツ工業 株式会社	1,233	502	682	49
いすゞ自動車 株式会社	1,074	467	560	47
日野自動車 株式会社	781	358	395	28
自動車SCで海外輸出を行っている企業			計7,182社	

※海外輸出は直接貿易、間接貿易いずれも含む

＜売上規模別輸出企業数＞



※売上未詳を除く

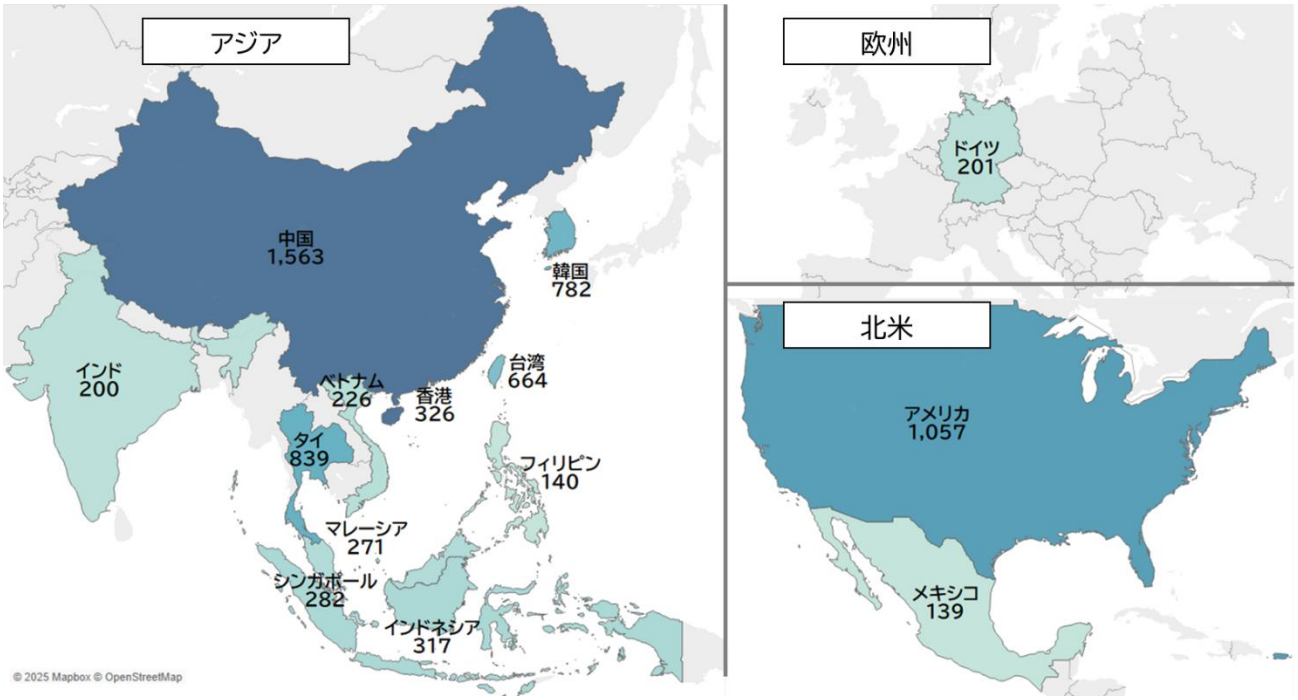
中国への輸出が 1,563 社と最多、アメリカは 1,057 社

輸出国が判明した企業をみると、中国への輸出が 1,563 社と最も多く、アメリカが 1,057 社と続いた。また、多くのアジア諸国が上位に位置しており、自動車産業のサプライチェーンがアジア地域に深く根付いていることがわかる。

一方で、ASEAN 諸国への相互関税率は、第一次トランプ政権時に対中追加関税回避のため生産拠点を移したことなども考慮され決定しているとも考えられる。

日米の関税交渉や 2026 年 7 月を期限とする USMCA（米国･メキシコ･カナダ協定）の見直し交渉の行方次第ではあるが、米中対立が深まるなか、中国やアジアからの北米向けの部品は、調達先の切り替え対象となる可能性がある。またトランプ政権の対中政策によっては、景気後退による中国企業や周辺諸国の倒産増加なども懸念材料として浮上してこよう。

輸出国別　輸出ありサプライヤー企業数分布



「自動車業界」サプライチェーン動向調査（2025 年 7 月）

まとめ

自動車業界は 100 年に一度の変革期を迎えており、2018 年には Tier1 のトップ業種が部品製造からソフトウェア開発に交代し、CASE 領域の技術革新が進んでいる。従来のビジネスモデルからの脱却、自動車業界への過度な依存を減らすことも重要な戦略であり、技術力を活かして異業種展開に成功している企業も存在する。

異業種展開例	業種
長年培ってきた樹脂加工技術を応用し、注射器や点滴の輸液バッグ部品等の医療機器分野にも参入し活躍の場を広げている	金属プレス製品製造
EV化に伴い、自動車向けの比率を今後減らしていく必要があるため、医療分野や建築資材分野、インフラ分野など新分野への進出により、景気動向の影響を受けにくい事業体質を構築中	工業用樹脂製品製造
航空機や医療など新分野への積極的な進出を図りつつ、自動車業界からの受注も得ていくことで、業容の維持・拡大を図っていく意向である	産業用ロボット製造
新たな事業としてフロアパネルの製造を開始している	アルミダイカスト業
自動車業界以外の船舶や建機、医療などの分野への進出も積極的に行っていく意向である	自動車部分品製造
「非自動車」の新規事業として衛生事業を立ち上げており、除菌剤消毒剤の製造・販売に着手している	鋼管製造

2024 年の自動車サプライチェーン製造業の売上高営業利益率平均は 1.4%、Tier1 は 2.8%、Tier3 以降は 0.6%と、Tier 間の差は 4.7 倍となっている。また、営業赤字企業の出現率は 3 割を超え高止まりしている。各種コスト上昇に加え、下請構造や取引慣行、価格転嫁問題などが収益を圧迫する要因のひとつと考えられる。価格転嫁については、国による下請法のガイドライン整備や価格転嫁サポート、業界団体の取り組みなどにより、交渉環境の改善が進みつつある。2025 年 3 月期の完成車メーカーの売上高営業利益率は前期と比較して総じてピークアウトし、2026 年 3 月期はより厳しい決算が見込まれるが、サプライチェーン全体の稼ぐ力が改善するよう取引適正化の進展が期待される。

また、日産自動車の赤字決算や人員削減、工場閉鎖の発表、2025 年 6 月 11 日には Tier1 のマレリホールディングスが米連邦破産法第 11 条（チャプター11）を申請するなど、サプライチェーン企業の業況悪化が懸念される。足元では約 30 年ぶりに金利のある世界に突入し、2026 年には「コロナ借換保証」を利用した約 30 万件、約 7 兆円の返済がピークを迎える。金利負担や返済負担の増加、人手不足や後継者不足も相まってサプライヤーの経営を圧迫する可能性がある。元来、財務面が脆弱な企業においては廃業や倒産のリスクが高まる企業が増えることが予想される。

加えてトランプ関税は自動車業界に大きな影響を与え、特に輸出企業にとっては憂慮すべき事態であり、業界として対策が急務である。関税回避のため完成車メーカーの国内生産台数の減少が続けば、受注量の減少がサプライヤーの経営を直撃する。サプライヤーとしても自助努力はもとより、各地の相談窓口、セーフティネット貸付の要件緩和、伴走支援といった政策支援の活用も必要であろう。

環境の変化に負けず強固なサプライチェーンを築くためには、省力化や技術力確保のための投資は有効な手段となりうる。中堅企業に対する各種成長支援策の推進も見込まれることから、投資「多」企業を中心に、サプライチェーン内の生産体制の最適化を進めるとともに、サプライヤー間の連携を強化し、生産能力や物流の効率を向上させる必要性も高まろう。さらには、M&A を通じた水平・垂直展開や事業承継など、官民が協力し設備投資と成長の好循環を生み出すことで、日本の基幹産業を守る取り組みに期待したい。