



業界レポート
輸送用機械器具製造業
産業分類コード31

あなたの会社の **e**-審査部®
リスクモンスター株式会社

市場概要

(1) 営業種目

- ・自動車・同付属品製造業
- ・鉄道車両・同部分品製造業
- ・航空機・同付属品製造業
- ・船舶製造・修理業、船用機関製造業
- ・産業用運搬車両・同部分品・付属品具製造業(フォークリフト等)
- ・自転車・同部分品製造業

(2) 業界規模

68兆7,022億円

上場企業数 82社

非上場企業数 10,748社

(3) 業界サマリー

輸送用機械器具製造業は、自動車、鉄道、航空機、船舶、自転車等の輸送用機械と、その付属品を製造する事業者を指す。その中でも、市場規模から中心になるのは自動車製造業である。

(業界としての特徴)

- ・輸送用機械器具製造業は、日本の全製造業の中心となる業界であり、商品出荷額は、全製造業の中で、輸送用機械器具製造業の業種別割合が最も大きく、約2割を占める。そのうち約9割近くを自動車製造業が占めている。
- ・自動車製造業は、自動車完成品メーカーを頂点としたピラミッド構造を構成しており、その下に部品メーカー(1次～3次)や素材メーカー(鉄鋼・非鉄金属・プレスチック・ゴム・繊維)が連なっている。
- ・自動車完成車メーカーは、組立・加工業であり、大規模な工場と大量の部品を必要とするため、関連業界への波及効果が非常に高い。
- ・自動車完成車メーカーは、世界規模での競争に直面しており、現在は高い競争力を維持しているが、今後は、新興国の開拓と、環境対応や自動運転など新技術開発が必要となる。新技術開発には多大な研究開発費が必要になるため、個社での対応が困難な場合には、資本提携や業務提携を通じて、グループ化を図り、共同開発を行うことも重要な選択肢となる。

ビジネスモデル

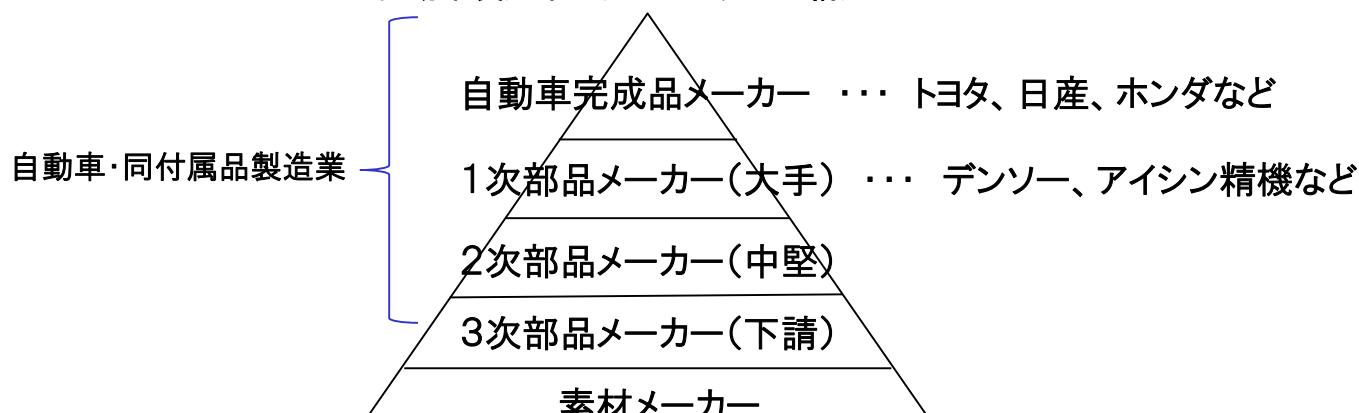
輸送用機械器具製造業の中心は自動車製造業であり、斯業界は、自動車完成品メーカーを頂点としたピラミッド構造となっている。

自動車完成品メーカーの下に、部品メーカー（1次～3次）や素材メーカーが連なっている。部品メーカーは、システム部品やモジュール部品などの主要部品を提供する1次部品メーカー、個別部品を提供する2次部品メーカー、その下請の3次部品メーカーで構成されている。

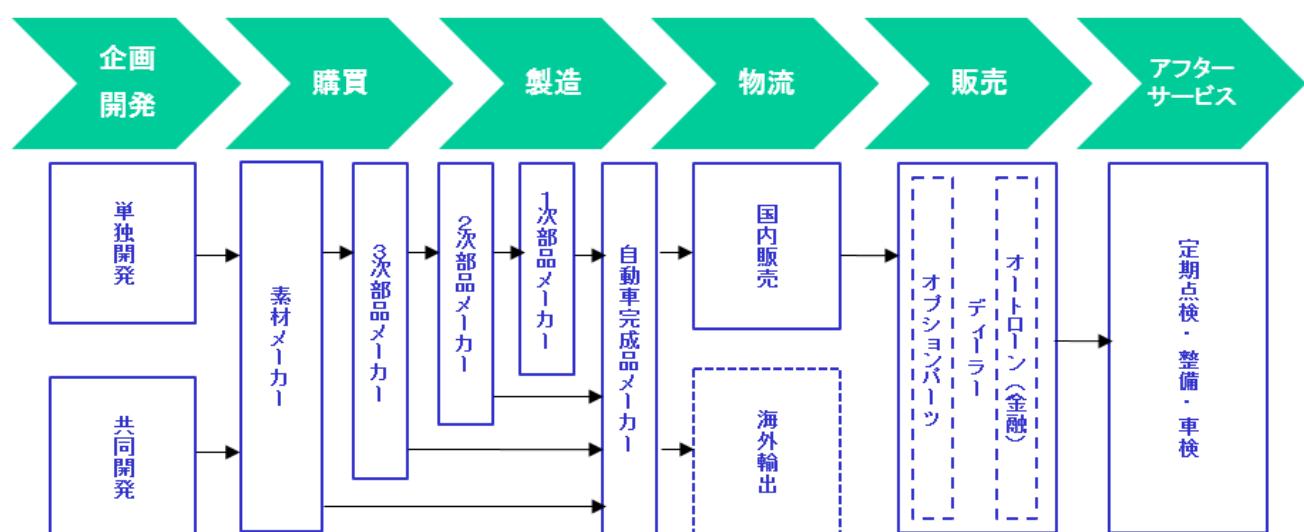
自動車完成品メーカーは、自社に必須の主要部品を内製化し、それ以外は1次部品メーカーや2次部品メーカーと共同で企画・開発を行っており、規模や技術力において世界的なメーカーも多い。部品メーカーは、ピラミッド構造の上位に位置する1次部品メーカーの利益率が高く、下請となる3次部品メーカーは利益率が相対的に低い。

さらに、部品メーカーに原材料を供給する素材メーカーがあり、自動車に使用する原材料のうち、鉄鋼材料が70%、合成樹脂が7%、アルミニウムが5%を占めており、他にゴムやガラス、繊維など、産業の裾野が非常に広い。

< 自動車製造業におけるピラミッド構造 >



< 自動車製造業のバリューチェーン >



出所：業種別審査辞典を参考に作成

業界動向①

世界の自動車販売において、2015年は、首位のトヨタ自動車をはじめ、上位20グループに日本の自動車完成品メーカーが7社がランクインしている。日本の自動車完成品メーカーの世界販売シェアは世界第1位を維持しており、海外メーカーとの競争が激化する中においても、大きな存在感を有している。

日本の自動車メーカーの世界生産台数は、2000年から2015年までの15年間で、1,643万台から2,737万台と1,094万台(66.5%)増加している。その内訳としては、国内生産が1,014万台から928万台に減少した一方で、海外生産は629万台から1,809万台に3倍近く急増している。海外生産が増加した大きな要因は、自動車完成品メーカーの収益において、為替の影響が大きいため、その影響を抑えるために、グローバルな生産体制を構築してきた結果と言えよう。

この15年間において、生産台数が大きく減少した年は2回ある。1回目はリーマンショック後の2009年で、世界的な需要減少により、国内生産・海外生産の両方が大きく減少した。2回目は2011年の東日本大震災で、主要部品メーカーの工場被災による部品供給停止により、国内生産が大きく減少した。その後は、海外を中心に増産基調を維持しており、2015年に初めて海外生産1,800万台を突破し、今後は海外生産2,000万台が視野にはいっている。

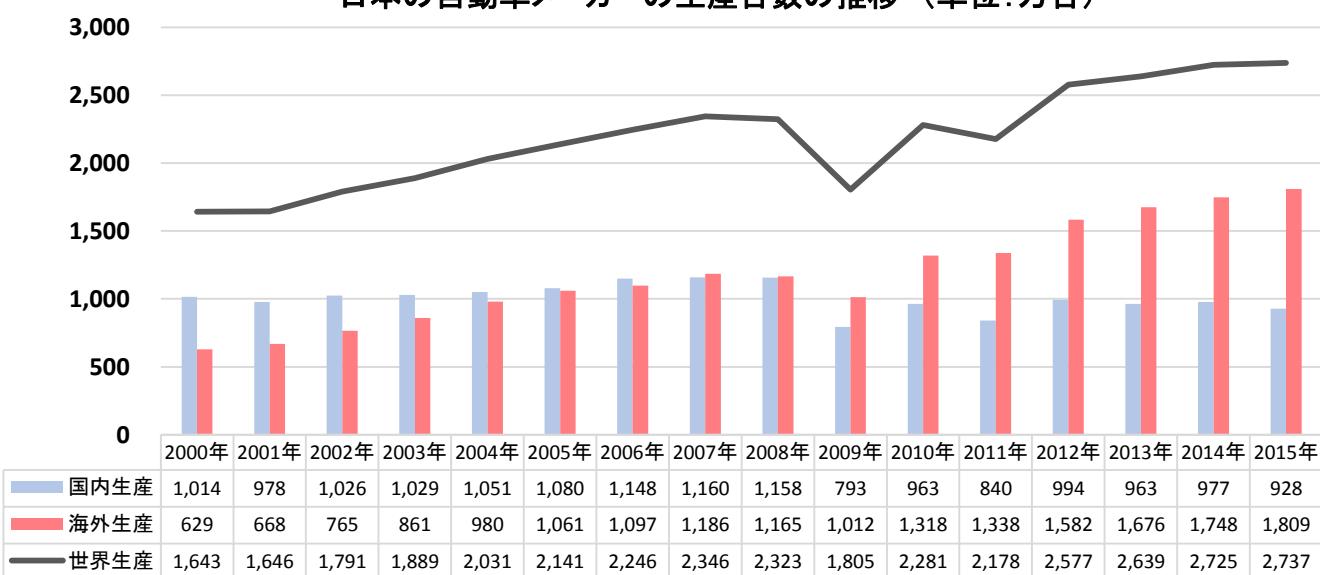
世界自動車販売 上位20グループ(2015年)

順位	グループ	販売台数(台)	順位	グループ	販売台数(台)
1	トヨタ自動車	1007万3313	11	BMW	228万4176
2	フォルクスワーゲン	993万7476	12	ダイムラー	226万6307
3	ルノー・日産	805万9878	13	上海汽車	171万0356
4	ヒュンダイ・キア	799万2898	14	マツダ	151万7772
5	ゼネラルモーターズ	792万3958	15	長安汽車	131万7449
6	フォード	621万7155	16	三菱自動車	112万2526
7	フィアット・クライスラー	477万0674	17	浙江吉利控股集団	110万6670
8	ホンダ	467万3065	18	富士重工業	97万4579
9	PSA・プジョーシトロエン	326万5248	19	長城汽車	97万1922
10	スズキ	279万8606	20	東風汽車	92万0477

国内主要7社の為替感応度(2015年)

企業	2015年	
	米ドル	ユーロ
トヨタ自動車	390億円	43億円
日産自動車	121億円	-
ホンダ	122億円	-
富士重工	110億円	3億円
マツダ	12億円	17億円
三菱自動車	18億円	11億円
スズキ	4億円	10億円

日本の自動車メーカーの生産台数の推移 (単位:万台)



出所:一般社団法人日本自動車工業会

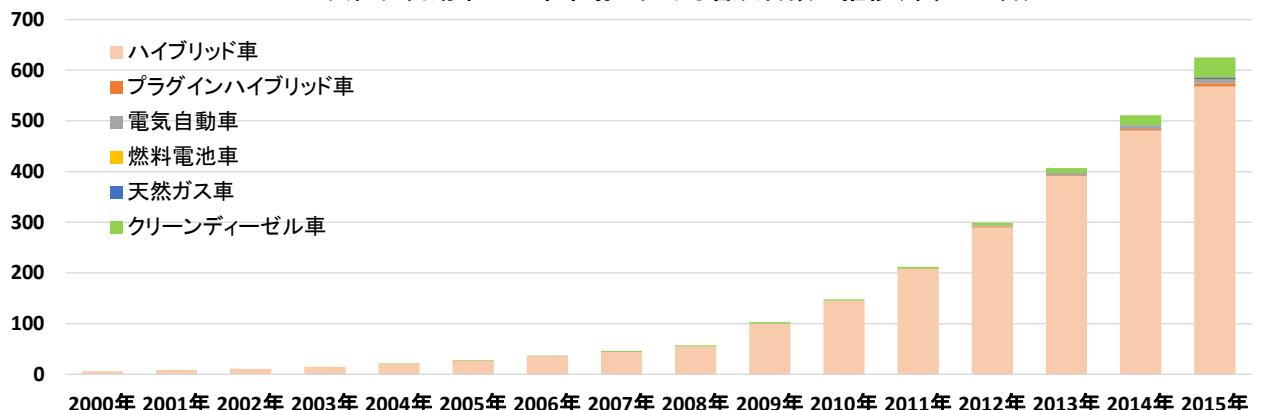
業界動向②

国内市場は、少子高齢化や若者のクルマ離れにより、需要の減少傾向が見込まれる中、日本の自動車完成品メーカーの成長ドライバーは海外市場に推移している。特に、新興国を中心に需要拡大が見込まれるため、新興国を中心とした海外需要をいかに取り込めるかが、今後も成長を継続できるかどうかの鍵となる。そのため、現地における新たな部品メーカーなどのサプライヤーを開拓し、現地で調達・生産・販売をワンストップで進めることにより、生産コストや物流コストを減少し、消費者に満足させるデザインや品質を提供して、利益を確保していくことが重要な課題になる。

また、日本を含む先進国においては、環境規制強化への対応と、安全技術の開発が今後の主要なテーマとなる。環境規制強化への対応については、次世代自動車（エコカー）の開発が鍵となるが、これまで日本の自動車完成品メーカーが先行していた次世代自動車の開発において、欧米の主要メーカーが激しく追い上げている状況であり、ますます競争が激しくなることが予想される。また、次世代自動車の今後のさらなる普及には、電気ステーションや水素ステーションなどの社会インフラの整備・普及も課題となる。

安全技術の開発については、特に、自動運転技術の開発競争が過熱している。日・米・欧の主要な自動車完成品メーカーだけでなく、グーグルやアップル、マイクロソフトなどの大手IT企業もAIを駆使して開発競争に参入している。主要メーカーは2020年頃の独自開発を目指しているが、中堅メーカー以下では、単独での開発が困難なため、他の大手グループと提携するか、大手IT系企業が開発したソフトウェアのライセンスを利用するかの選択を迫られることになりかねない。

次世代自動車の日本市場における普及台数の推移(単位:万台)



エコカーの種類	車種例
ハイブリッド	プリウス(トヨタ自動車)
プラグインハイブリッド	アウトランダーハイブリッド(三菱自動車)
電気自動車	リーフ(日産自動車)
燃料電池車	MIRAI(トヨタ自動車)
クリーンディーゼル	CX5(マツダ)

自動運転レベル(時期)	分類	内容	運転システム
レベル1(実用済)	システム単独型	アクセル・ブレーキ・ハンドルのいずれかの操作をシステムで行う。	安全運転支援システム
レベル2(実用済)	システム複合型	複数の操作をシステムで行う。	準自動走行システム
レベル3(～2020年)	システム高度化	全ての操作をシステムで行い、緊急時のみ運転者が対応する。	
レベル4(～2025年)	完全自動走行	完全な自動運転(無人運転)。	完全自動走行システム

出所:一般社団法人日本自動車工業会

財務指標分析

業界標準値
比較業界:電気機械器具製造業

(安全性分析)

輸送用機械器具製造業と並んで、日本を代表する輸出型製造業の1つである電気機械器具製造業と比較すると、自己資本比率や流動比率などの安全性を図る指標において、両業種とも安全な水準であるが、輸送用機械器具製造業は、電気機械器具製造業と比べても、優良な水準にある。海外ビジネスの拡大などの資金需要が高く、長期に渡って安定的に借入できるように十分な自己資本を確保しつつ、高い安全性を確保していることがわかる。

(効率性分析)

売掛債権回転期間、棚卸資産回転期間などの資本効率を図る指標においても、輸送用機械器具製造業は、電機機械器具製造業と比べ、短期間であり、効率面でも優れている。ジャストインタイム生産方式に代表される、必要最小限の在庫を維持することにより、資本効率を高め、収益を生み出していることがわかる。

(収益性分析)

電気機械器具製造業及び製造業全体で、売上高総利益率が20%を超える中、輸送用機械器具製造業は16.2%と低い傾向にある。一方、営業利益率や経常利益率は同業種を上回っていることから、販管費の管理においては、他の製造業より優れていることが窺える。

総資本経常利益率においても、他の製造業より高い水準であり、設備を効率的に稼働し、収益を生み出している様子がわかる。

		輸送用機械器具製造業 (産業分類コード31)	電気機械器具製造業 (産業分類コード29)
安全性	自己資本比率(%)	52.9	41.3
	流動比率(%)	144.1	125.4
	当座比率(%)	93.7	74.1
	借入依存度(%)	38.7	23.4
資本効率	売掛債権回転期間(カ月)	1.8	2.7
	棚卸資産回転期間(カ月)	0.7	1.2
収益性	売上高総利益率(%)	16.2	21.3
	営業利益率(%)	5.5	4.6
	経常利益率(%)	8.8	6.3
	総資本経常利益率(%)	8.7	5.4

財務省:法人企業統計調査より

与信管理のポイント

自動車完成品メーカーと自動車付属品メーカー(部品メーカー)に分けて、輸送用機械器具製造業における与信管理上のポイントを把握する。

《自動車完成品メーカー》

- ・輸送用機械器具製造業は、世界中に事業拠点があるため、国内事業の単体だけでなく、海外を含めた連結で、過去からの業績の推移を確認し、収益力や収益構造を確認することが必要である。
- ・収益への影響が大きい為替変動に対して、柔軟に対応できる生産体制や生産設備を構築しているかも重要である。グローバルな生産体制を構築している場合には、為替変動への対応力が高く、収益の下振れリスクが低い。また、中核となるマザーワークにおいて、最新の生産設備を保有している場合には、1つのラインで複数商品を生産できるため、生産効率が高まる。
- ・商品の生産過程において、品質・コスト・納期を適切に管理し、資本効率を高め、収益性の維持・向上につなげられているかを確認する。特に、需要に見合った生産を行うことで、在庫管理が徹底できているかに注意する。
- ・利益の中から研究開発や設備投資といった、将来の競争力を確保するための投資ができているかにも注意する。
- ・ブランドや商品ラインナップ、デザイン、性能(環境・安全)、グループ内における提携関係や資本関係などについても確認し、将来に渡って事業を継続し、収益を確保できるかを判断する必要がある。
- ・リコール時には初動対応が重要であり、安全性やコンプライアンスが重視される中、企業の姿勢が問われる。問題発生時のリーガル対応も含めリスク管理が重要となる。

《自動車付属部品メーカー(部品メーカー)》

- ・自動車完成品メーカーの系列企業であるか、独立系企業であるかを確認する。系列企業の場合には、親会社の業況や人的・資本的なつながりを把握し、親会社への売上依存度を確認する。
- ・自動車製造業のピラミッド構造のどこに位置するのかを把握する。同一部品を扱っている競合他社と比較し、その企業の差別化ポイント(技術開発力、価格競争力、小ロット対応、短納期対応など)を確認する。特に中小企業の場合には、将来の技術開発を担う人材育成に力を入れているかも把握する。
- ・仕入先として部品メーカーを評価する際、安定供給の側面から、製造工場を複数有しているかを確認し、製造工場が一つである場合には、災害時のBCP対応として代替候補先のリストアップも必要となる。

参考資料

一般社団法人 日本自動車工業会
業種別審査事典(一般社団法人 金融財政事情研究会)
業界地図(業界地図 2016年版: 東洋経済新報社)

免責事項

リスクモンスター株式会社(以下、当社)は当コンテンツに掲載されている情報の正確性について万全を期しておりますが、当社は利用者が当コンテンツの情報を用いて行う一切の行為について何ら責任を負うものではありません。