

## (12) 自動車部品工業

13 / 12 14 / 13 ◎ 伸び率 10%以上 ○ 伸び率 0 ~ 10%  
: 天気図マーク; ○ ● ○ 伸び率 0 ~ 10% ● 伸び率 ▲ 10%以下

### 1. 企業経営動向

#### (1) 需要

平成13年度の自動車の国内販売は3年ぶりの減少となり、また輸出についても、北米向けが引き続き好調で増加したものの、欧州向け、アジア向けの減少により、2年ぶりの減少となった。その結果、自動車の国内生産は前年度比2.4%減少と2年ぶりに1,000万台を割り込む結果となった。

このような状況の中、国内の自動車メーカー向け組み付け部品が全体の需要先の7割弱を占める自動車部品工業における平成13年度の国内出荷は、前年度を下回るものの、出荷規模は13兆円程度になったものと予想される。

国内自動車メーカーは海外生産の拡大、コスト低減活動などの一層の経営の効率化を進めているところであるが、自動車の国内生産台数については今後大幅な拡大は見込めない状況である。このような厳しい環境の下、自動車部品企業各社は思い切った経営改革に取り組んでいるが、グローバルレベルでの競争が一段と熾烈になっていることにより、新製品開発、環境・安全関連技術の研究開発、モジュール化への対応、グローバル供給体制の構築等先行投資が一段と求められており、自動車部品企業を取り巻く環境はますます厳しさを増している。

#### (2) 生産・設備稼働

##### ① 生産

経済産業省「機械統計調査」によると、国内の自動車部品生産(63品目)は国内自動車生産の減少により、前年度比3.3%減少の5兆8,592億円と3年ぶりのマイナスとなった。

##### ② 在庫

在庫については、種類によっては若干の違いはあるものの、自動車メーカーとの連携により必要最低限の在庫水準で推移している。

##### ③ 生産能力・設備稼働率

国内自動車メーカーによる海外生産の増加や海外現地調達が増大等、グローバル化の進展に伴う世界規模の競争激化により、自動車部品メーカーは生産設備の合理化等生産体制の再構築を進めており、設備稼働率は徐々に改善しつつあると考えられる。

#### (3) 企業収益

上場自動車部品メーカー69社の平成13年度決算は、売上高が対前年度比3.5%増加となったが、個別企業ごとに見ると全体の5割の34社が減収となるなど、要納入先の生産状況によって大きく明暗を分ける結果となった。営業利益は13.5%の減益、経常利益も12.9%の減益となった。これは、厳しい事業環境の中で、部品企業は総力を挙げて懸命な合理化推進、経費節減等原価低減活動を行ったものの、客先からの大幅な原価低減要請やグローバルな競争激化による販売価格の

低下等の減益要因を補填することができなかったことによるものである。

#### (4) 財務

上場部品メーカー各社の動向を見ると、前年度に引き続き退職給付債務の処理を行ったり有価証券評価損等の処理を積極的に行うなど、財務体質の改善に取り組んでいる。

## 2. 設備投資動向

### (1) これまでの設備投資の推移

自動車部品工業の平成13年度の設備投資実績見込額は、3,849億円で前年度に比べ4.7%の増加となった(12年度－13年度共通企業ベース63社)。自動車業界におけるグローバル化の進展などを背景として、今後国内生産の大幅な増加が見込めない中、総じて各社とも投資額の抑制を図っているものの、モデルチェンジ投資や生産体制の再構築に係る投資が増加しているものと思われる。投資目的別では、モデルチェンジ対応のための投資が依然として高い。生産能力増強・新設に係るものについては減少傾向で推移し、更新・維持・補修投資が増加している。

### (2) 平成14年度の設備投資計画

平成14年度の設備投資計画は、2,140億円で前年度に比べ4.4%の減少となった(13年度－14年度共通企業ベース57社)。投資目的別では生産能力増強・新設に係るものが減少し、研究開発投資やコストダウン強化のための合理化・省力化投資が増加している。

## 3. 長期資金調達・運用動向

平成13年度の長期資金需要は、大部分が設備投資に割り当てられている状況であるが、短期資金への充当も増加している。平成14年度についても同様の傾向が読みとれる。

平成13年度の長期資金調達は、借入金や資産の流動化による調達が増加している。平成14年度については、社債と借入金による調達を絞り込んでおり、内部資金の活用を進める傾向にある。

(グラフ1：設備投資の前年度比の推移)

