

2022年度海外事業概況調査

＜調査の目的＞

- ① 会員企業(=日系自動車部品メーカー)の
世界経済への貢献度を示す統計資料の作成
- ② 会員企業の海外事業展開における
共通課題抽出と部工会事業への反映
- ③ 部品業界全般の海外事業動向や一般的な質問は公表資料で対応し
個社への一般質問を削減

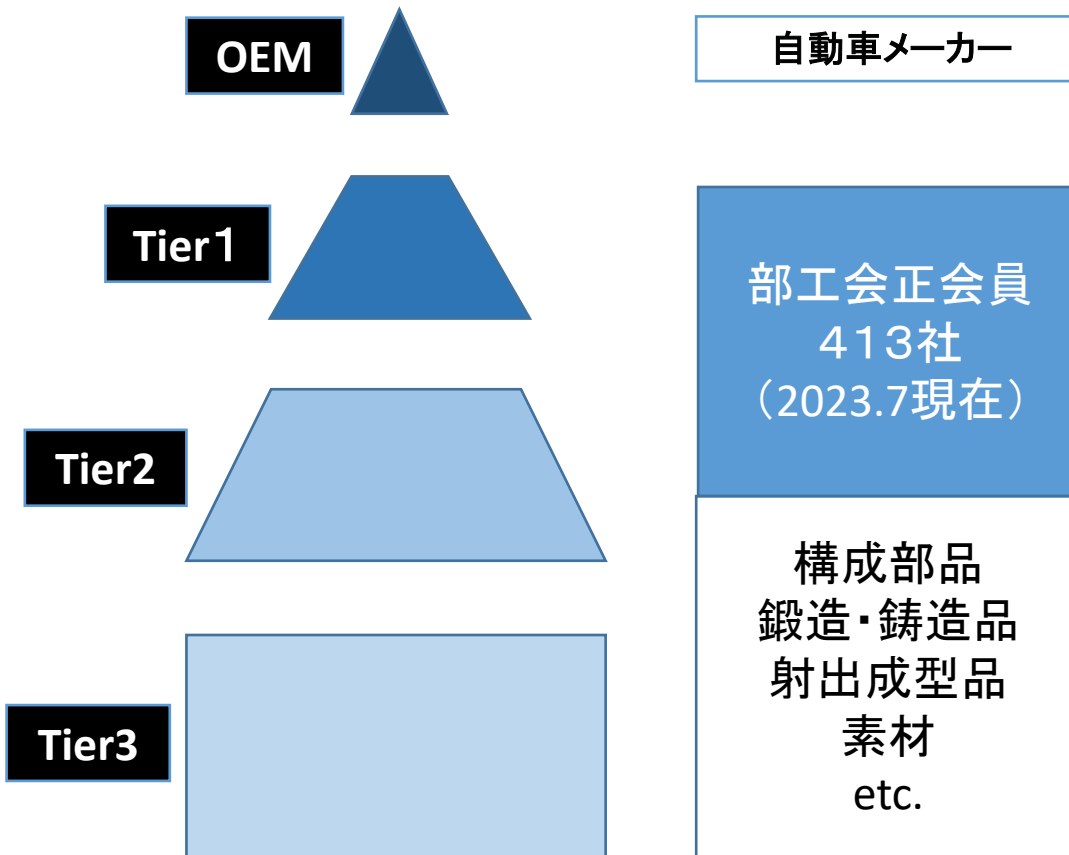
一般社団法人 日本自動車部品工業会 国際委員会

2023年12月

1. 本年度の調査について
2. 本年度調査結果のポイント
3. 日系自動車メーカー 生産台数推移
4. 部工会会員の海外法人数推移
5. 部工会会員の海外生産機能法人
 - (1)生産機能法人数推移
 - (2)雇用者数推移
 - (3)売上高推移
 - (4)売り先別比率
 - (5)単年度黒字法人比率、採算状況「感」
 - (6)現地調達率
6. 本年度のトピックス調査
 - (1)経済安全保障への対応
 - (2)従業員の安全確保
 - (3)機微技術管理・軍事転用防止
 - (4)事業撤退
 - (5)生産をつなぐ(生産の複線化・地産地消)

1. 本年度の調査について

本年度より会員制度が変更になったことを受け、本調査の対象も正会員のみに変更。昨年度までと対象会員企業が変わったことから、本報告の一部では2年連続回答いただいた企業のデータを使って経年変化を分析。



	22年度
調査時期	2023年 8～11月
対象企業数 <small>海外に法人を持つ正会員</small>	266社
調査対象 期間	2022年 会計年度
回答率	77.0%

2. 本年度調査結果のポイント

● 日系自動車メーカーの海外生産台数

- 2022年の日系自動車メーカーの海外生産台数は、対前年比+3.3% 1,700万台

● 部工会会員の海外展開状況（海外法人数の動向）

- 海外法人数は2,517、3年連続減少（前年比▲129）。

● 生産機能法人の動向

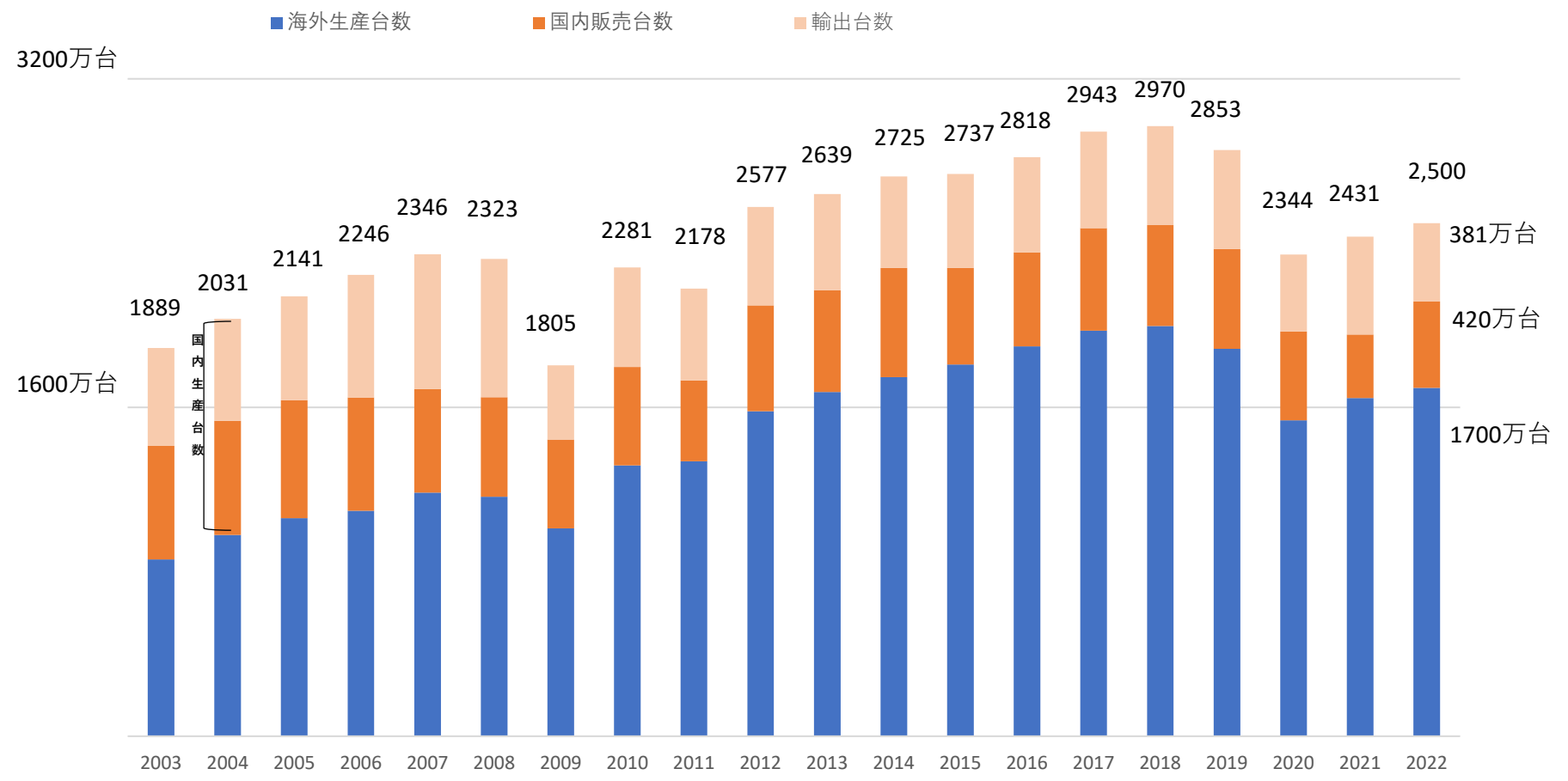
- 売上高は為替の影響が大きく、昨年より増加(+11.6%)2.5兆円増額が大きいのは北米、中国、アセアンの順。
- 雇用者数は調査対象企業数減等の要因で前年から▲16万人。2年連続で回答いただいた企業は昨年比99%と微減。
- 第三国や日本向けの輸出が減り、現地での供給比率が高まる傾向が継続。
- 黒字法人比率は欧州・北米で増加したが、採算状況「感」は、南米を除き悪化。
- 現地調達率は70～80%の高水準で推移、課題は現地仕入れ先の競争力やエネルギー費高騰による現地コスト増等。

● トピックス調査

今回は経済安保、レジリエンスへの構えに絞って調査を実施。

国外退避、機密管理、事業撤退、複線化等の対応を開始している企業がある一方、相当数が未着手。

3. 日系自動車メーカー 生産台数推移



資料: 日本自動車工業会

- 海外生産台数は、2年連続増加(+3.3%の1700万台)。
- 国内生産台数は、ほぼ横ばい。

4. 部工会会員の海外法人数推移

海外法人数

	北米		欧州		中国		アセアン		インド		その他		合計	
	法人数	対前年	法人数	対前年	法人数	対前年	法人数	対前年	法人数	対前年	法人数	対前年	法人数	対前年
2022年	502	▲19	300	▲41	618	▲24	681	▲29	131	▲7	285	▲9	2,517	▲129
2021年	521	▲17	341	▲14	642	+2	710	▲12	138	±0	294	▲9	2,646	▲50

機能数の変化と集約状況 (注: 1法人に対し複数機能の回答可)

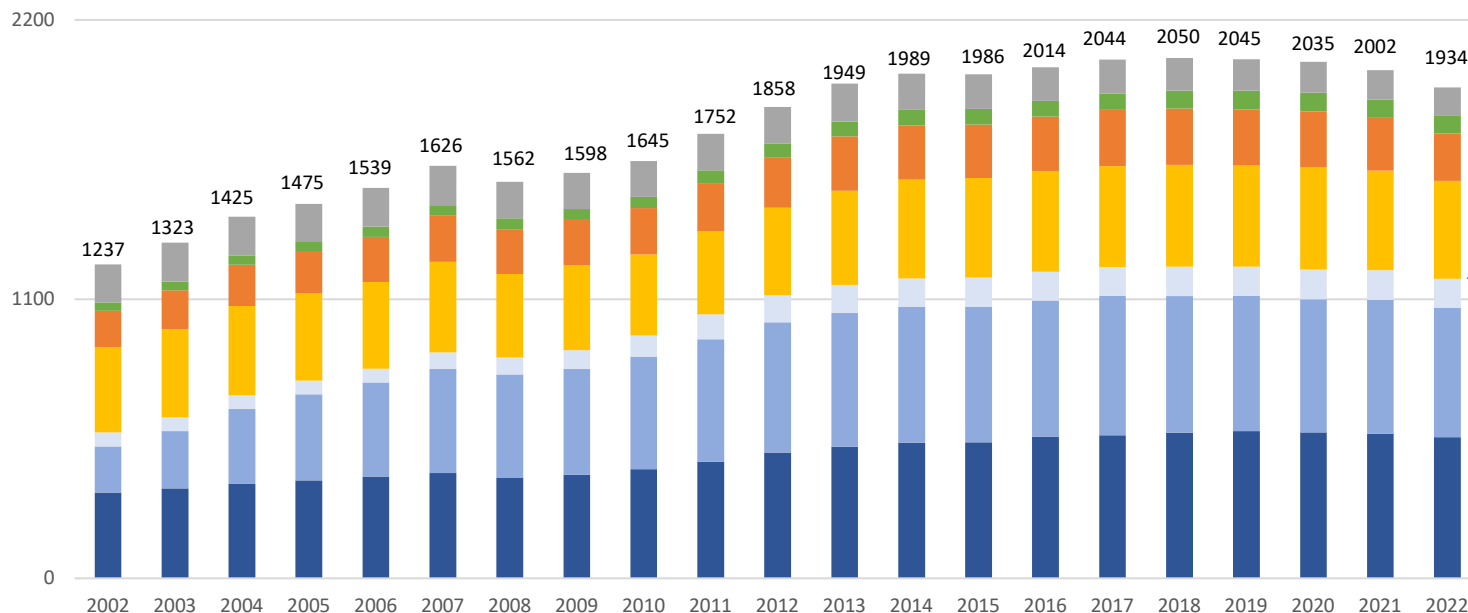
機能 (複数回答可)	今回	前回
生産	1,934	2,002
販売	776	771
管理統括	178	156
設計開発	202	177
マーケティング	76	57
その他	70	70
計	3,236	3,233

	法人数		法人数 x 機能数		
	今回	前回	今回	前回	対前回比
1 機能だけの法人	2,006	2,200	2,006	2,200	91%
2 機能の法人	369	337	738	674	109%
3 機能の法人	91	79	273	237	115%
4 機能の法人	37	26	148	104	142%
5 機能の法人	14	4	70	20	350%
6 機能の法人	0	0	0	0	—
合計	2,517	2,646	3,235	3,235	100%

- 海外法人数は3年連続減少したが、機能数の合計は変化なし。➡1法人への機能の集約が進んでいる。
- 機能別にみると、管理統括、設計開発、マーケティングなどの機能が増加、一方で生産機能は減少。

5. 部工会会員の海外生産機能法人 (1)生産機能法人数 推移

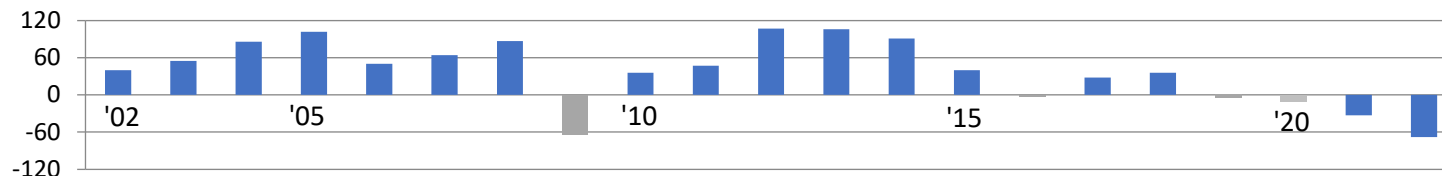
(法人数)



2021年比 2022年
増減 構成比

アセアン	(-14	29%)
中国	(-17	26%)
インド	(-2	6%)
北米	(-8	20%)
欧州	(-21	10%)
南米	(-3	4%)
その他	(-3	5%)

【増減の推移】



- 2018年をピークに4年連続減少。対前年比▲68。
- 中国：▲6 新規登録+9 (EVへの対応)、事業統合・解散撤退▲15 (ICE車用部品中心)
- 欧州：▲5 英国▲3、ロシア▲4、アルバニア+1 (初進出)
- その他：グアテマラ、チュニジアへ新規進出あり。

5. 部工会会員の海外生産機能法人 (1)生産機能法人数 推移

海外生産機能法人 対前年変動数上位国

	1998	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022		
1	中国 (+16)	中国 (+10)	中国 (+28)	中国 (+38)	中国 (+31)	メキシコ (+16)	メキシコ (+15)	メキシコ (+6)	インドネシア (+8)	中国 (+13)	インドネシア メキシコ (+5)	フィリピン (+5)	メキシコ (+5)	中国 (+3)	中国 ▲17		
2	米国 (+14)	インド (+9)	タイ (+10)	インド (+15)	インドネシア (+20)	中国 (+14)	タイ (+11)	インド インドネシア (+2)	タイ (+6)	タイ ベトナム ブラジル (+3)	ブラジル (+4)	ブラジル (+3)		フィリピン (+2)	米国 ▲7		
3	インド (+9)	タイ (+7)	インドネシア (+9)	インドネシア (+14)	メキシコ (+15)	インドネシア (+13)	中国 (+8)		タイ (+6)	タイ ベトナム ブラジル (+3)		タイ 英国 (+2)		フィリピン ▲6			
4	インドネシア 韓国 (+4)	インドネシア メキシコ (+3)	ベトナム ドイツ モロッコ (+3)	タイ (+4)	インド (+8)	米国 (+8)	ベトナム (+5)	メキシコ フィリピン カンボジア 中国 (+3)	タイ ベトナム ラオス パラグアイ フランス モルドバ (+1)	メキシコ 英国 イタリア (+2)	タイ フランス モロッコ (+3)	インドネシア カナダ スペイン ドイツ イタリア ポルトガル ポーランド トルコ (+1)			ドイツ ▲6		
5	タイ (+4)	米国 (+2)		ブラジル (+7)	ベトナム (+6)	ロシア (+6)	米国 (+4)				タイ (+3)				タイ (+3)	ブラジル (+2)	ロシア ▲4
6	タイ (+4)	米国 (+2)		メキシコ (+6)	タイ (+4)	タイ (+5)	ブラジル (+2)				タイ (+5)				タイ (+5)	ブラジル (+2)	韓国 ブラジル 英国 チェコ ポーランド ▲3
7			フランス (+2)	ドイツ (+4)	ロシア (+4)	ブラジル (+5)	ロシア (+2)				インド (+2)						
8	リーマンショック										フィリピン コロンビア エルサルバドル パラグアイ セルビア (+1)						
9				マレーシア ベトナム ポーランド (+3)	マレーシア 米国 トルコ (+3)	インド ドイツ チェコ (+4)											
10	東日本大震災														新型コロナウイルス感染症		

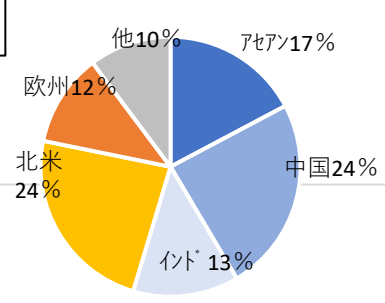
- 米国▲7、フィリピン▲6、ドイツ▲6、は調査対象の変更。
- ロシア▲4のうち▲2は、事業撤退。

5. 部工会会員の海外生産機能法人 (2)雇用者数 推移

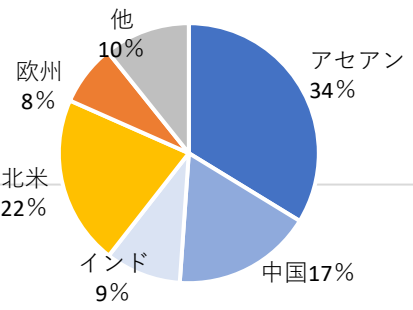
地域別

(千人)

1800



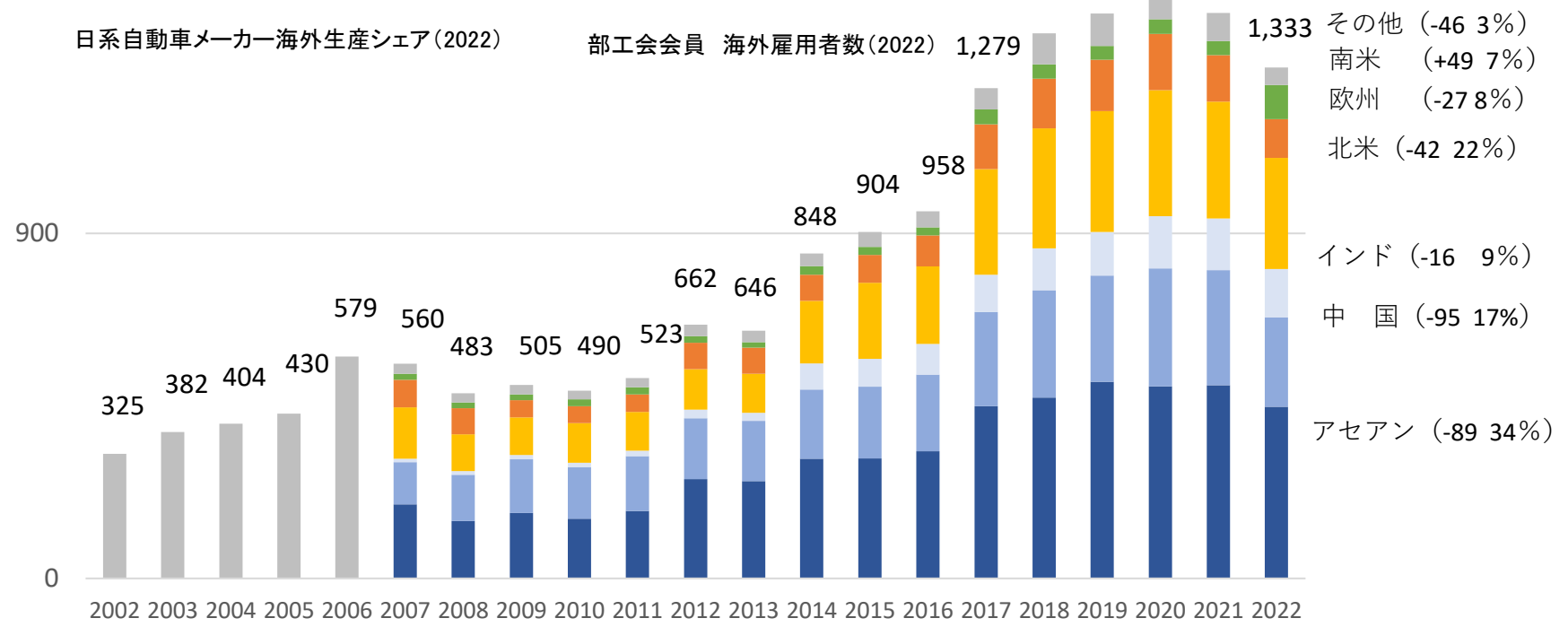
日系自動車メーカー海外生産シェア(2022)



部工会会員 海外雇用者数(2022)

2021年比
雇用者数
増減

2022年
構成比



- 海外生産機能法人の雇用者数は2021年に対し▲16万人。
- 2年連続回答の会員は昨年比99%。(北米102%、欧州98%)

5. 部工会会員の海外生産機能法人 (3)売上高 推移

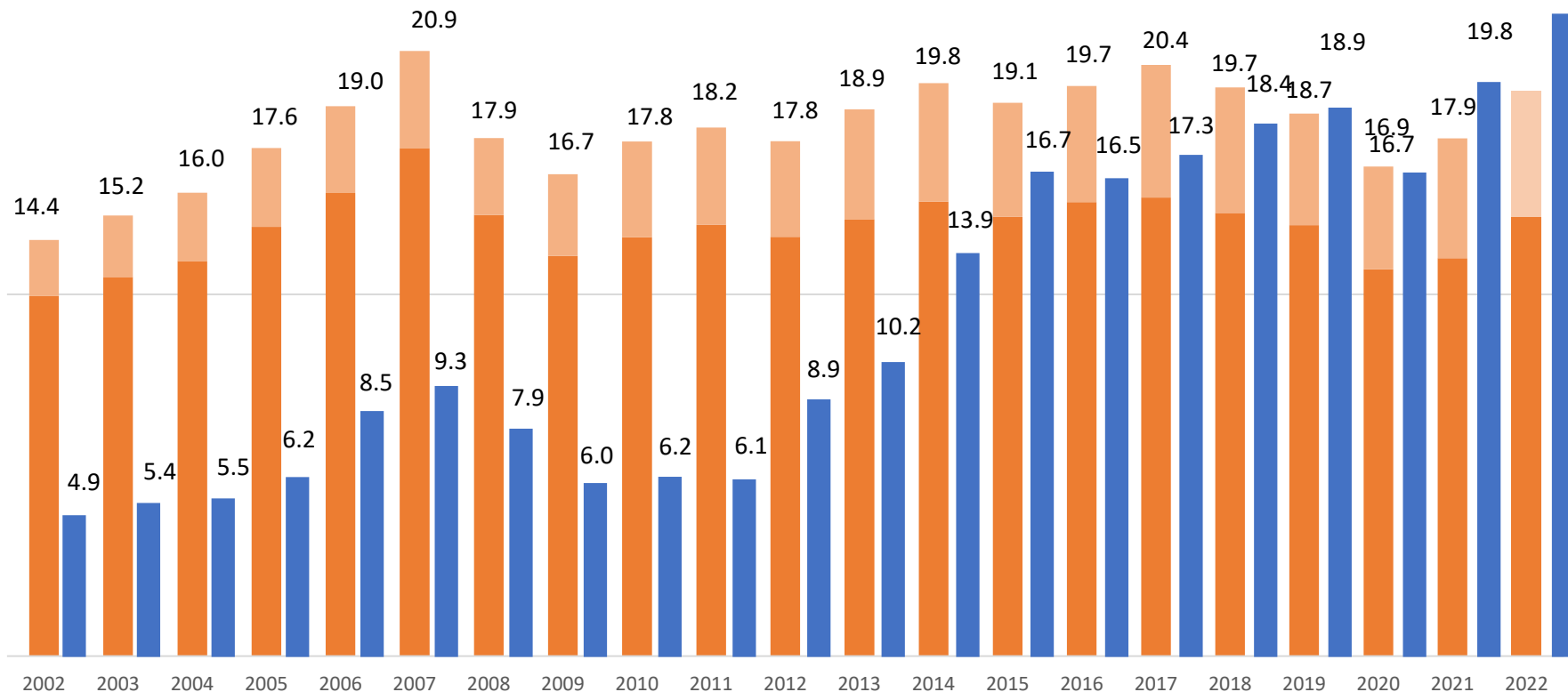
10/19

海外向 国内向 部工会会員による日本国内の出荷額 部工会会員による海外生産機能法人売上高

(兆円)

25

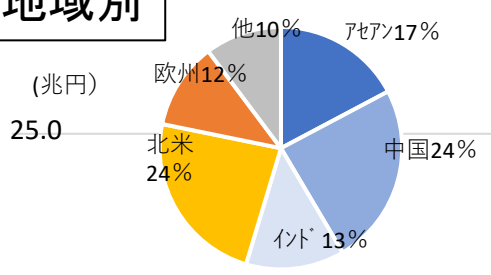
22.1



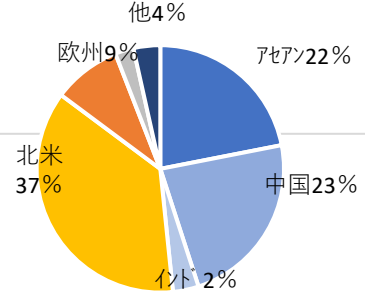
- 海外生産機能法人の売上高合計は、22.1兆円。対前年比+2.3兆円(+11.6%)。
- 2年連続回答の会員は、昨年比+14%、うち為替の影響が+12%で、実質2%の伸び。

5. 部工会会員の海外生産機能法人 (3)売上高 推移

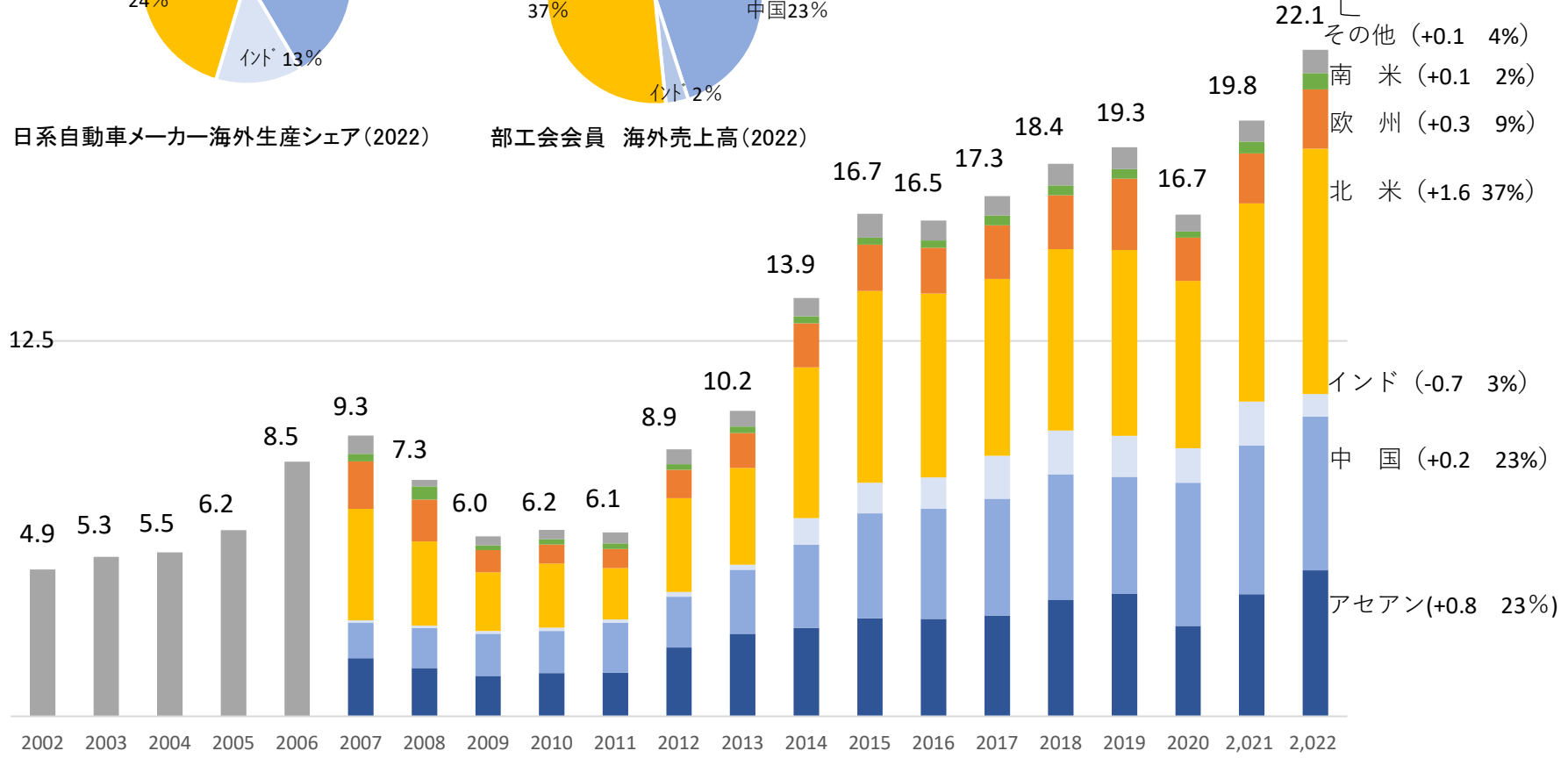
地域別



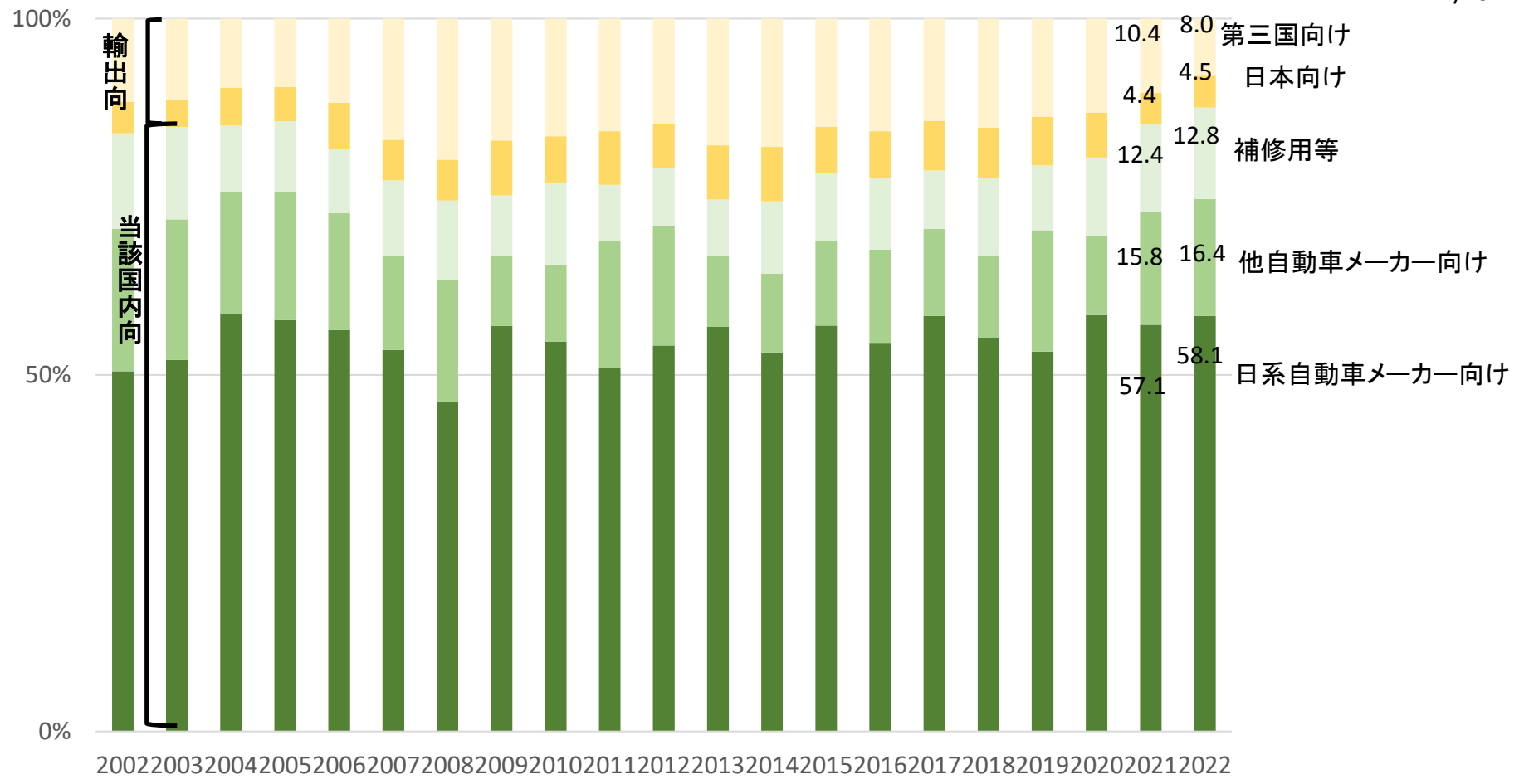
日系自動車メーカー海外生産シェア(2022)



部工会会員 海外売上高(2022)



• 通貨によって為替変動率の差が大きく(例:USD+19.7%、中国元+14.4%、EURO+6.3%)
 為替の影響を除いた地域別の実質売上変動は、北米99%、欧州112%、中国89%。
 (2年連続回答企業)

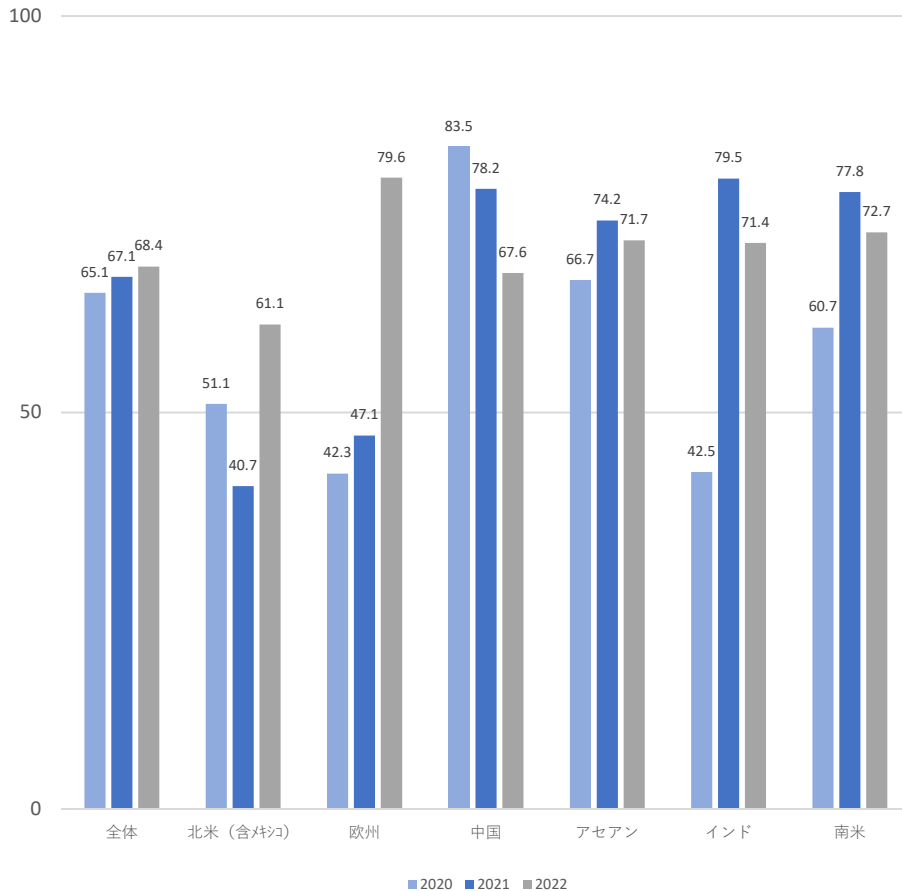


- 輸出比率は2021年14.8%から12.5%と低下、現地顧客への供給比率が高まっている傾向が継続。
 - 日系自動車メーカーへの依存度は、ほぼ横ばい。
- (2年連続回答企業)

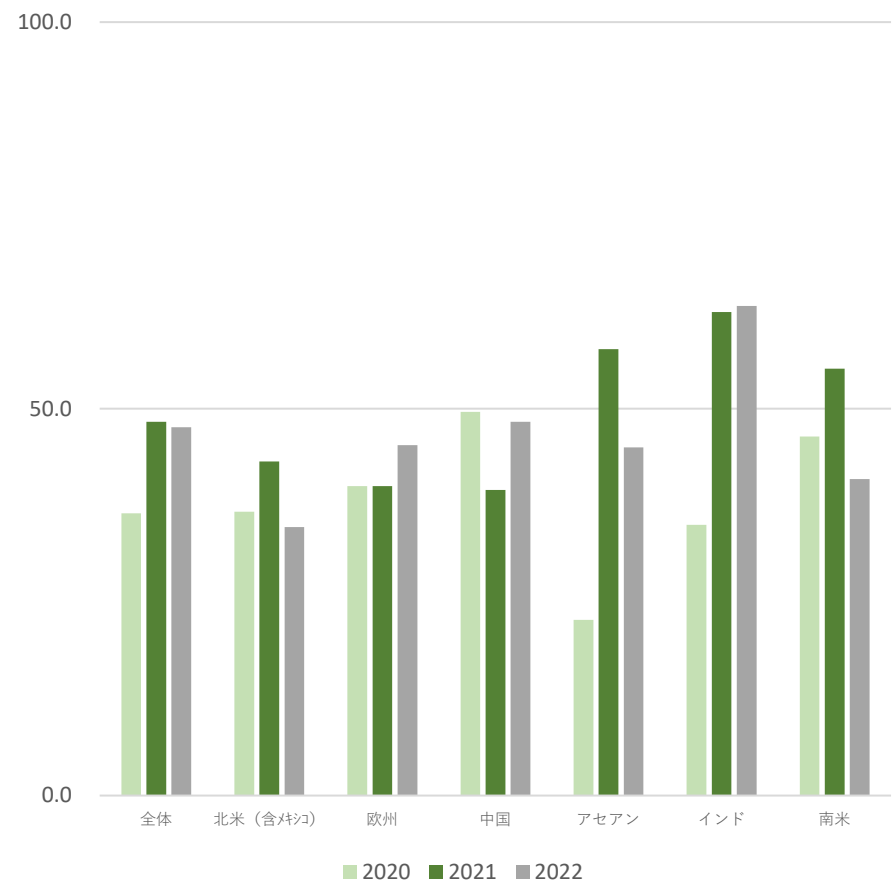
5. 部工会会員の海外生産機能法人

(5) 単年度黒字法人比率、採算状況「感」

単年度黒字法人比率 推移(3年間)

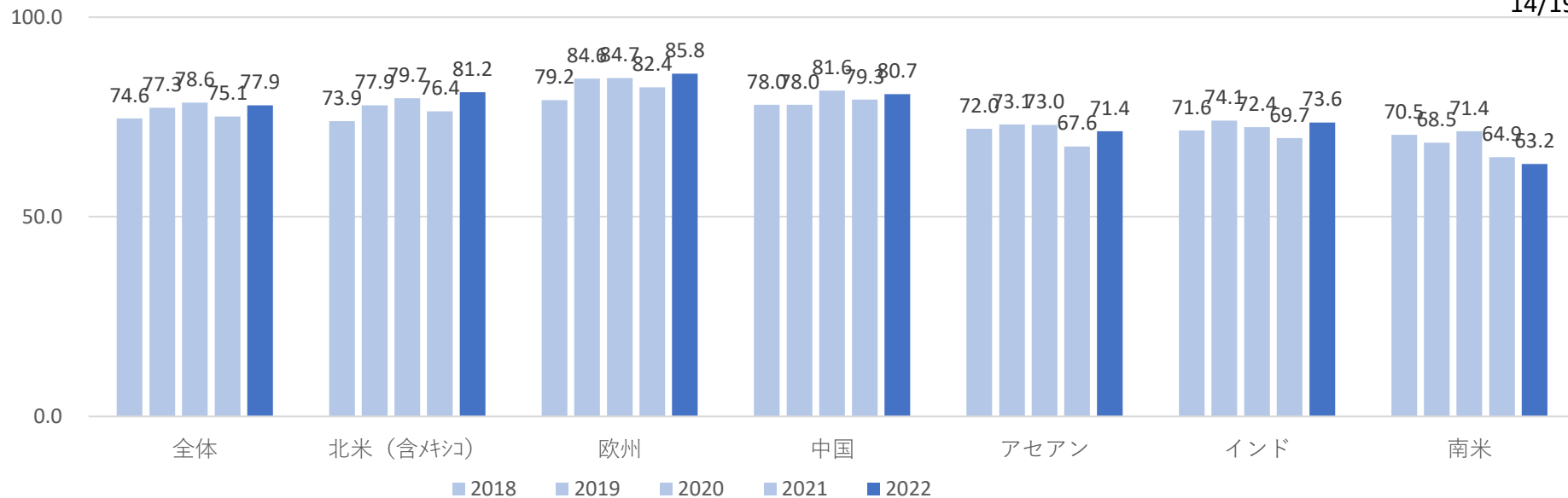


対前年の採算状況感「良化」(3年間)



- 単年度黒字法人比率は、欧州、北米で良化。
- 採算状況感は、インド、欧州、中国で良化。

(全回答企業)



<現地調達の困り事(アンケート回答より 自由記述 順不同)>

現地メーカーに競争力がない	中国、米国、メキシコ、台湾、タイ、マレーシア、インド、ベトナム、カナダ、チェコ
エネルギー費高騰などによる現地コスト増	米国、メキシコ、タイ、インドネシア、フィリピン、インド、ブラジル、英国、チェコ、トルコ
設備や加工メーカーがない	タイ、インドネシア、中国、韓国、ブラジル、トルコ
労務費高騰、採用難	米国、トルコ
物流遅延・料金高騰	インドネシア、メキシコ
その他(お客様要求など)	タイ、ベトナム

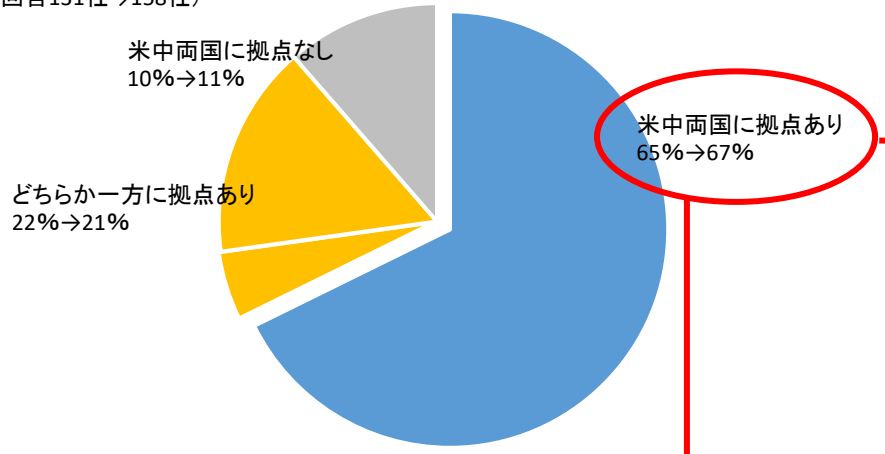
- 今回の調査では、南米以外の国/地域で現調率が高まった。
- 更に現地化を進める上での課題は、現地メーカーに競争力がない、エネルギー費高騰による現地コスト増、設備や加工メーカーがない等。

(全回答企業)

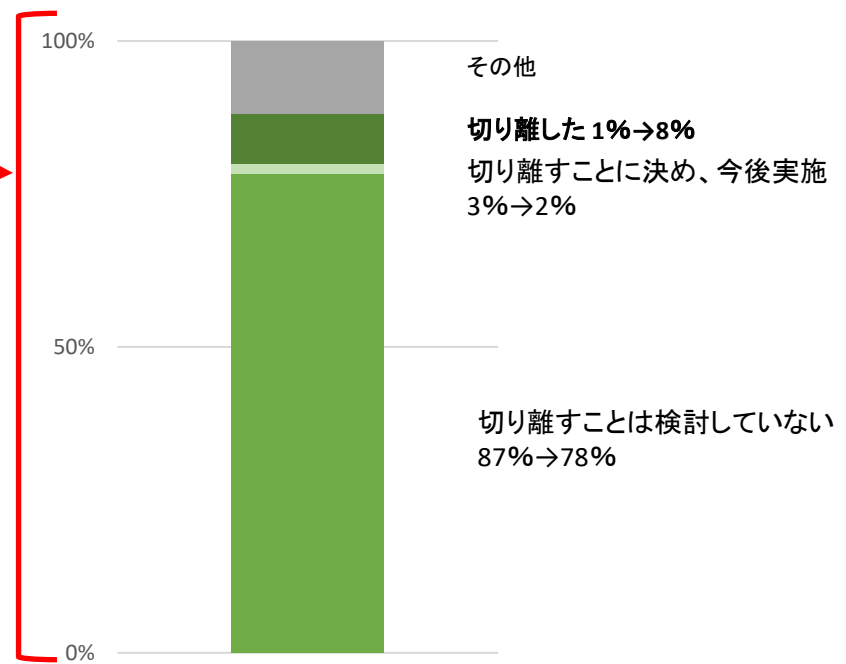
6. 本年度のトピックス調査 (1) 経済安全保障への対応 (2023年7月時点)

米中拠点の有無

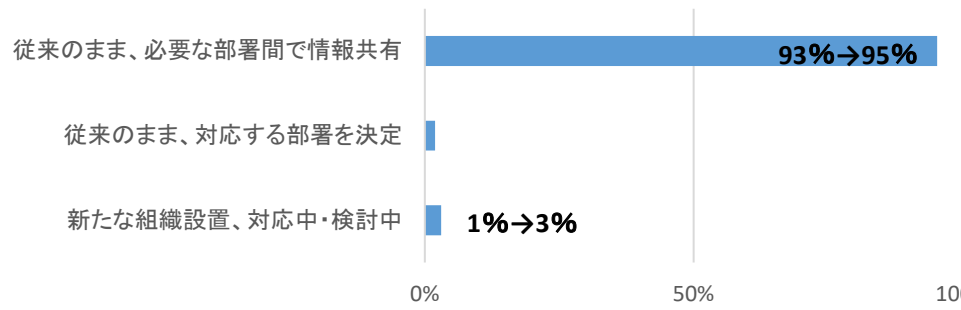
(回答131社→158社)



米中の事業の切り離し



経済安保に対応する 組織体制の構築



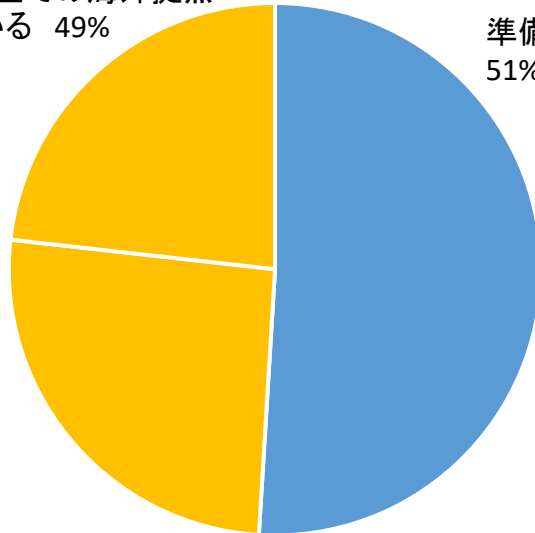
<事業の切り離しを検討しない理由>

- 元々、米国・中国各々の国で事業が成り立っており、相互関係にない。
- その時々リスクレベルに応じてあらゆる可能性を検討。
- 完全に切り離すことはできないが、一部製品は中国から別の国へ生産拠点を移している。

- 前回調査と同じ質問で定点観測を実施。
- 既に切り離したとの回答が増加。完全な切り離しは困難だが一部製品は移す、など変化が見て取れる。

海外拠点での退避マニュアルの準備状況

一部もしくは全ての海外拠点
で準備している 49%



準備していない
51%

<準備していない理由>

- 現時点で重要と感じていない
- 出張ベースで対応しているため
- 配置している地域・人数は少なく、個別に判断可能
- 現法へ一任
- 外務省や現地日本大使館の指示に従うべき、マニュアルで対応できるものではない。
- 日本本社で準備し海外へ指示する運用
- 必要と考えているが、具体的に進んでいない
- 作成できる人材がいない

<準備しているマニュアル>

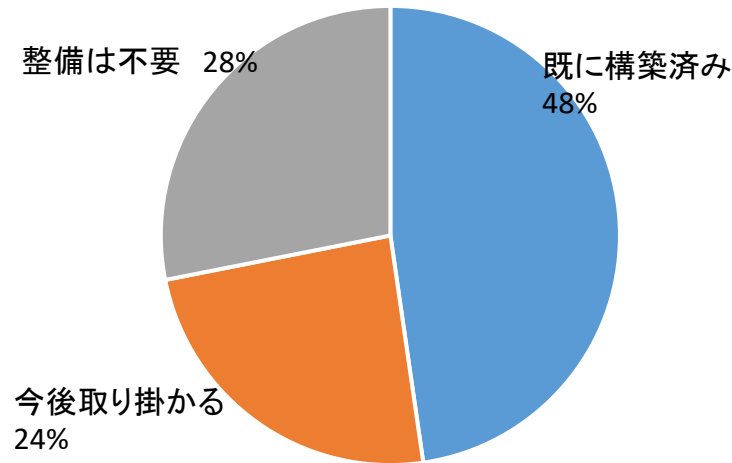
一般的なBCPマニュアル、自然災害に対するの退避マニュアル、連絡網、退避ルート、行動指針
避難準備開始、避難開始のタイミングの見極め方法等を記載、駐在員退避手順、緊急生産・物流対応
有事に備えてマニュアルを作成、退避のための体制組んでいる。退避者の航空券チケットも事前配布。

- 退避マニュアルは、準備している・していないで、ほぼ半数ずつ。
- していない理由は、日本本社で都度支持/現法へ一任/出張ベースで対応していて駐在員はいない/危ない地域への派遣はない、など。一方、必要と考えているという回答も多い。
- 準備しているマニュアルは、連絡網、退避ルートなどから有事に備えたマニュアル等

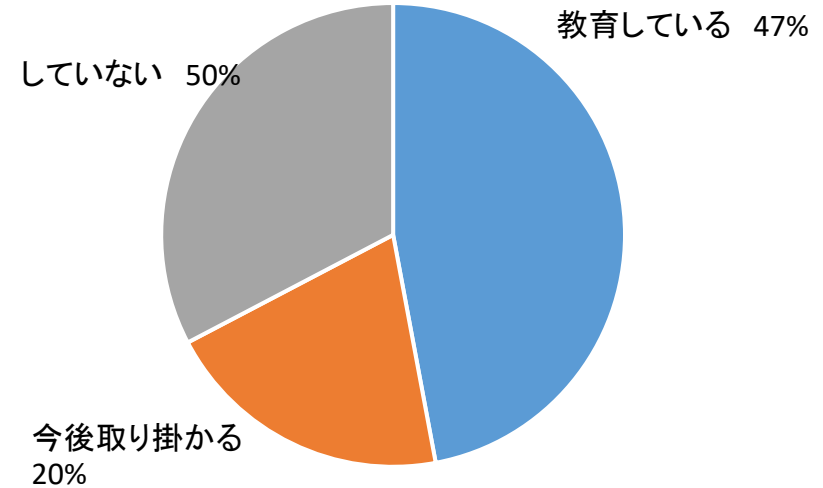
6. 本年度のトピックス調査

(3) 機微技術管理・軍事転用防止 ((2023年7月時点))

社内管理体制



社員教育



<社内管理、社員教育をしていない理由>

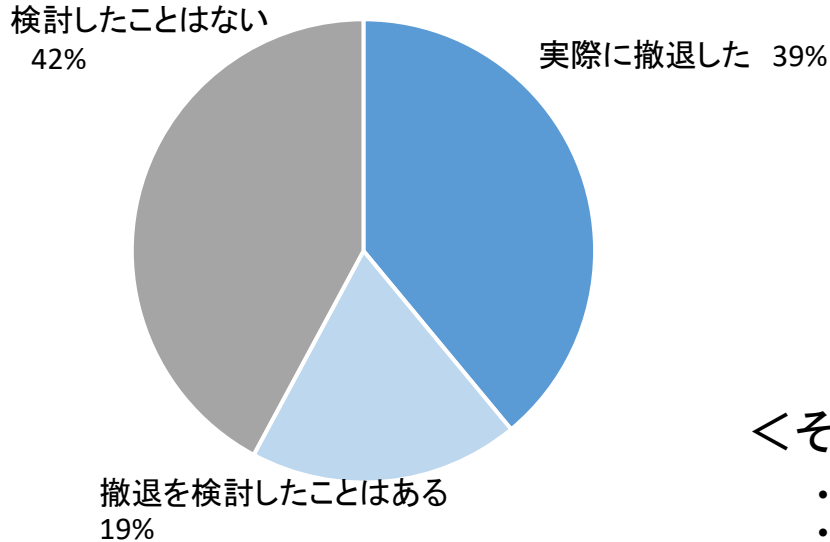
- 弊社製品は該当しない為
- 軍事転用可能な技術を現時点で有していない
- 汎用技術であり、上記判断には至らないと考える為

<サポートしてもらいたい内容>

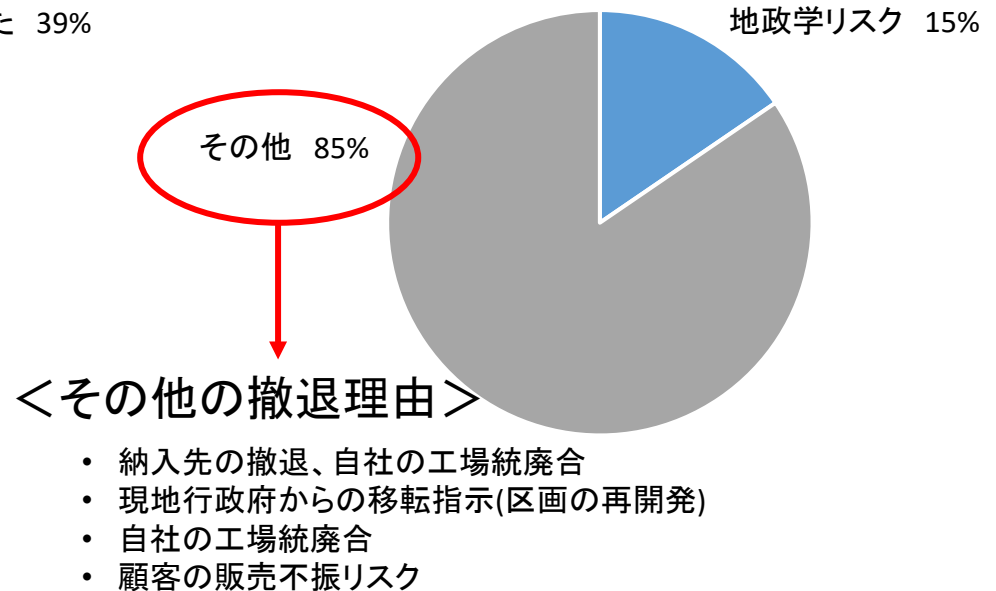
- 一般的にどのような対策や研修を実施すればよいかの情報提供を受けたい
- 先行企業の具体的な対応、企業として具体的な管理運用ポイントの伝授
- 現在どのような技術が対象となるかに関する具体的な情報の提供、判断根拠。

- 機微技術管理体制と社員教育は、約半数の企業で対応中、3割の企業は管理の必要性を感じていない。

撤退経験



撤退理由

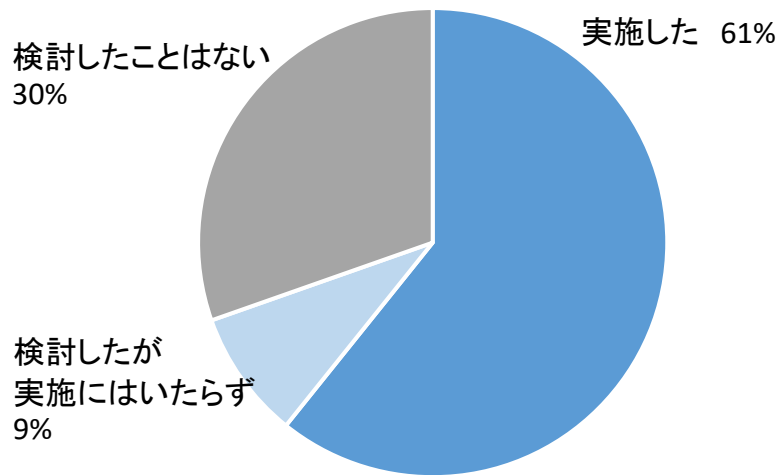


<撤退時の困り事>

- ・ 撤退する会社における組合との交渉(従業員への補償条件、再就職先斡旋等)
- ・ パートナー企業との交渉、現地政府機関・パートナーとの関係性の悪化
- ・ 現地法規制および当局指導等による制約(海外送金についての不許可、税還付手続きの不当な遅れ等)

- ・ 6割近い企業が検討を含む撤退の経験を持つ
- ・ 必要なサポートとして、同様の地域で撤退した企業のトラブル事例の蓄積情報、専門家の紹介。専門家に相談できる窓口の設置、資産売却のサポート、日系企業への仲介などがあがった。

複線化、供給地生産



＜複線化の苦労点、困り事＞

- どれだけのリスクを見積もるか。拠点間の補完体制の構築。
- 生産の複線化による追加の金型・設備投資の費用回収
- 変更時に顧客承認を得るのが難しい
- 同等材料の確保 (例 水質等)
- 客先から現地生産を求められ、コミュニケーションに苦労する
- 良質な現地人材の採用および定着化
- 現地調達先の開拓及び言語の問題
- 長期的な視点での生産場所の判断

＜サポートしてほしい内容＞

- 最新の優遇制度の情報提供、投資に対する補助金制度の拡充
- 複線化を検討するにあたっての国ごとの注意事項等について情報
- 現地での調達できる部材の情報、サポートが欲しい。
- 各国のサプライヤーデータベースの構築が望ましい
- 地政学リスク(特に中国)と国別の雇用、賃金情報
- 専門家(コンサルティングファーム等)、経験会社の講演会など
- カーメーカーに対する工程移管承認手続きの簡素化

- 複線化、供給地生産については、検討も含めると7割の企業が経験。
- 困り事は、コストや顧客の承認取得、顧客とのコミュニケーションの難しさなど
- 各国の最新の優遇制度の紹介やサプライヤーデータベース構築などのサポートを求める声が多い。