

2026年3月31日

自動車業界をめぐる環境変化と県内部品メーカーへの影響 — 県内企業のアンケート調査結果および県内部品出荷量の将来予測 —

静岡経済研究所（理事長 馬瀬和人）では、自動車産業を取り巻く環境変化が県内自動車部品メーカーの事業活動に与える影響を把握するため、アンケート調査を実施しました。あわせて、完成車メーカー各社の生産実績や各種経済統計のほか、主要関係機関の新車販売市場の見通しなどをもとに、統計的手法を用いて静岡県内の自動車部品出荷量の将来予測も行い、これらの結果をまとめました。

アンケート調査の概要

- ◆調査対象：静岡県内に本社・事業所を置く自動車関連部品メーカー782社
- ◆実施方法：郵送・WEB（回答期間：2026年2月1日～2月10日）
- ◆有効回答数：111社（有効回答率14.2%）
- ◆回答企業従業員規模：10人以下：7.2%、11～30人：26.1%、31～50人：14.4%、
51～100人：18.0%、101～300人：25.2%、301人以上：9.0%

*集計結果は小数点以下第2位を四捨五入して表記しているため、合計が100%にならない場合がある

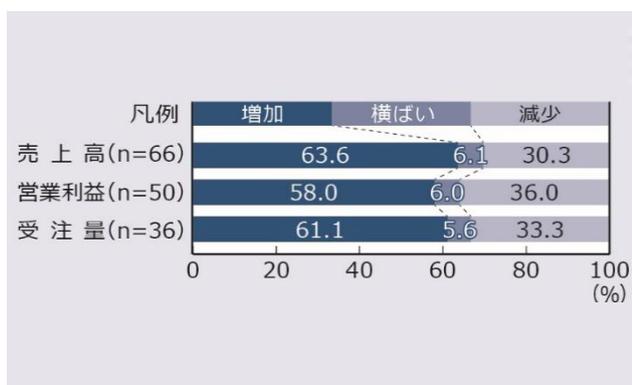
— 本件の詳細な調査内容は「調査月報2026年4月号」に掲載

本件のお問い合わせ先：主任研究員 西谷 直樹
研究員 駒野 峻大

現況 売上高・受注量は前年超えが多くみられるもトランプ関税や電動化の影響から十分に伸ばせず

- 2025年度における県内自動車部品メーカーの業績をみると、売上高・受注量ともに6割超の企業が前年比増加を見込む（図表1）。一方、営業利益の増加を見込む企業は6割を切っており、各種コストの上昇分を十分に価格転嫁できていない企業も一定数みられることがわかる。
- また、このところの環境変化が売上高にどのような影響を及ぼしているか尋ねると、トランプ関税は「マイナスの影響」と回答する企業が49.5%、電動化は41.8%となっており、これらが影響して、売上高を伸ばせていない企業が少なくない（図表2）。加えて、完成車メーカーの生産体制変更についても、すでに28.6%の企業でマイナスの影響が生じている。なお、SDV^{*}化については「影響なし」と「把握していない」が大半を占め、現時点で影響は限定的である。
- より具体的な影響についてみていくと、トランプ関税・電動化・完成車メーカーの生産体制変更のいずれも「受注量」に対してネガティブに作用している企業が多い（図表3）。このほか、「材料費」や「物流費」を挙げる先も多いが、トランプ関税では「コスト低減要求」、電動化では「性能・品質要求」も相応にみられる。

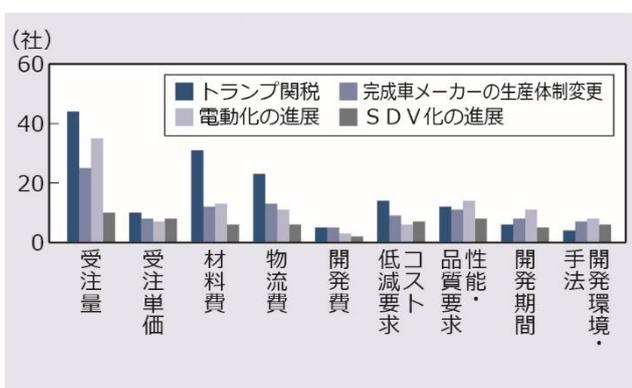
図表1 2025年度の業績見込み（前年比）



図表2 各環境変化が売上高に与えた影響（n=91）



図表3 各環境変化の具体的なマイナス影響

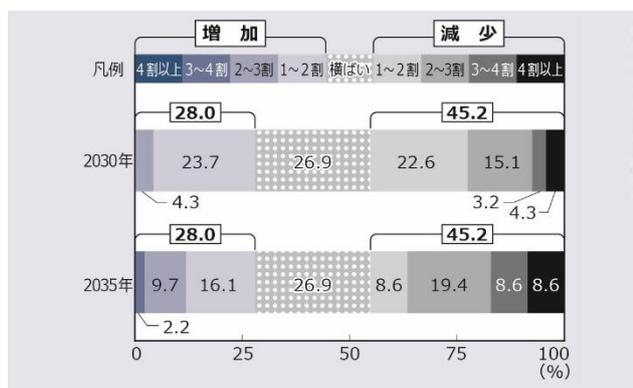


※ SDV（Software Defined Vehicle：ソフトウェア定義車両）：ソフトウェアによって車の機能や価値を更新できる車両

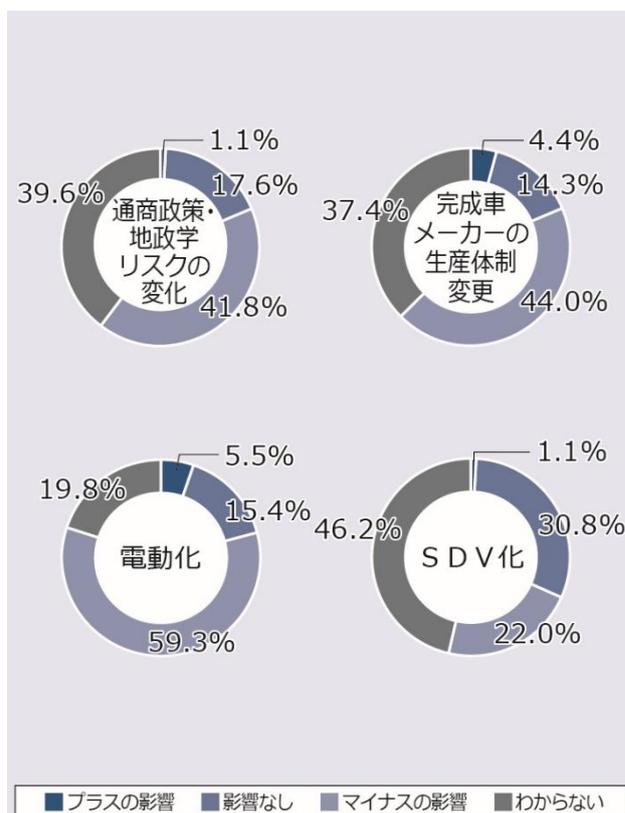
先行き 電動化に加え、国際情勢や完成車生産の再編を不安材料に厳しい見通しが多い

- 2030年度と35年度の売上高見通しについて尋ねると、いずれも25年度と比べて「増加」との回答が28.0%であるのに対して、「減少」は45.2%と慎重な見方が多い(図表4)。減少の内訳をみると、30年度は「1～2割の減少」が22.6%と中心を占めており、「2～3割の減少」が15.1%と続く。一方、35年度は「2～3割の減少」が19.4%で最も多いほか、「3～4割の減少」と「4割以上の減少」もそれぞれ8.6%を占める形となっており、年々厳しさが増していくとみている企業が多い。
- こうした見通しの背景については、長年不安視されてきた電動化が「マイナスの影響」を及ぼすとの回答が59.3%と6割近く占めるほか、通商政策・地政学リスクの変化や完成車メーカーの生産体制変更についても、それぞれ「マイナスの影響」が4割超を占めており、これらも先行きの不安材料として意識されるようになっている(図表5)。
- このような目まぐるしい環境変化によって業界への下押し圧力が強まる中、本調査では、売上高における事業継続の分岐点となる減少率についても尋ねた(図表6)。最も回答が多かったのは、「2～3割程度」で33.3%、次いで「3～4割程度」が27.8%、「4割以上」が25.6%となっている。図表4で確認した2035年度の売上高見通しにて、2割以上の減少と答える企業が相応にみられていたことを踏まえると、県内の部品メーカーが昨今の環境変化による影響を深刻に捉えている様子がうかがえる。また、足もとの事業状況が各社で異なるため一概にはいえないものの、地域全体でみると、現在の売上水準を2割以上下押しするような環境変化が生じた場合、事業継続が困難となる企業が増える可能性も示唆される。

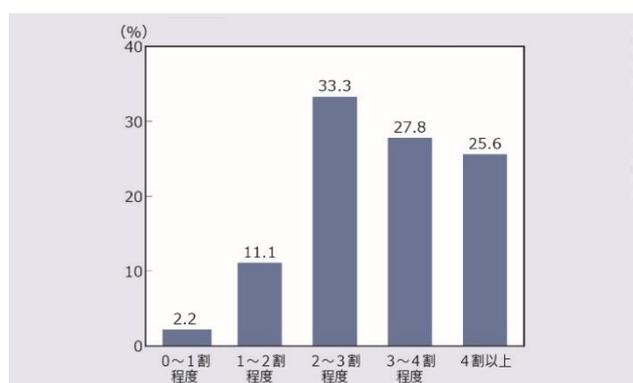
図表4 2030年度・35年度の売上高見通し (n=93)



図表5 各環境変化が売上高見通しに与える影響 (n=91)



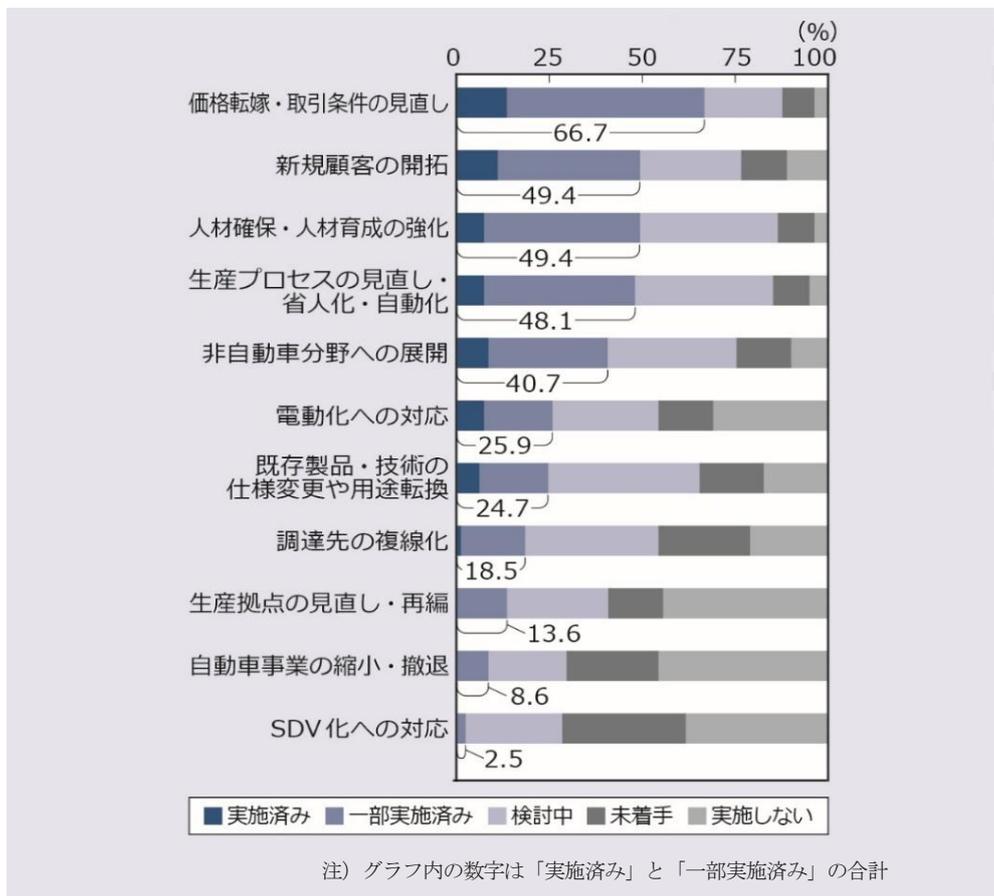
図表6 事業継続が困難となる売上減少率 (n=90)



対応状況 コストアップ対応は多くの企業で進捗するも電動化など中長期的テーマへの対応は限定的

- 図表7は各環境変化への対応の進捗状況を尋ねたものだが、「実施済み」と「一部実施済み」の合計をみると、最も割合が高いのは、「価格転嫁・取引条件の見直し」で66.7%を占める。これに関して自由記入欄では、人件費・エネルギー費・物流費の上昇分を価格に反映する交渉のほか、不採算部品の単価改定や取引終了要請など、取引条件の見直しにより採算を確保しようとする動きが多い。
- 次いで多くを占める「新規顧客の開拓」（49.4%）では、展示会・マッチングサイトを通じた新規取引先の獲得や県外企業へのアプローチなど、取引先の分散を図る動きがみられる。なお、「非自動車分野への展開」（40.7%）でも発電機や生産設備の設計・製作のほか、農業器具や家電、製紙分野への技術展開など、既存技術を生かして新規取引を獲得しようとする動きがみられる。
- 一方で、県内の自動車部品メーカーへの影響が大きいとみられる「電動化への対応」については、25.9%と他の項目と比べて進捗している企業が少ない。対応が進む企業からは、EV向け製品の開発や電動化の影響を受けない部品の製造、自動運転関連部品の販売など前向きな事例もみられるが、こうした取組みの広がりには限定的である。また、同じく重要な技術テーマである「SDV化への対応」についても、2.5%と、「未着手」ないし「実施しない」がほとんどを占める。
- このほか、国際情勢の不確実性を背景としたサプライチェーン寸断リスクや供給制約リスクの高まりのほか、完成車生産の再編がみられる中でも、「調達先の複線化」（18.5%）や「生産拠点の見直し・再編」（13.6%）の広がりは見られない。

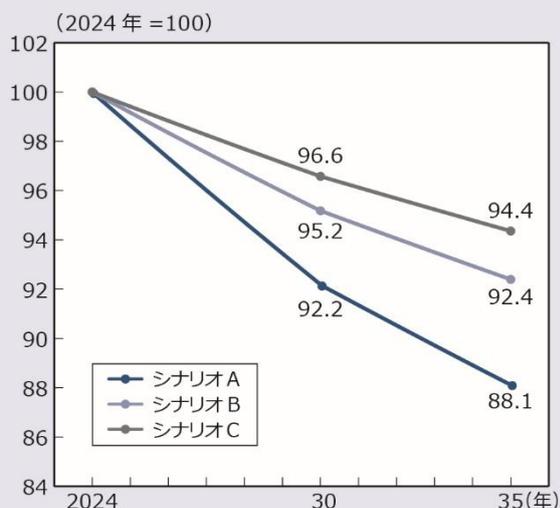
図表7 各環境変化への対応状況（n=81）



将来予測 国内完成車生産の減少やEV化の進展により 2035年には事業継続が困難となる可能性

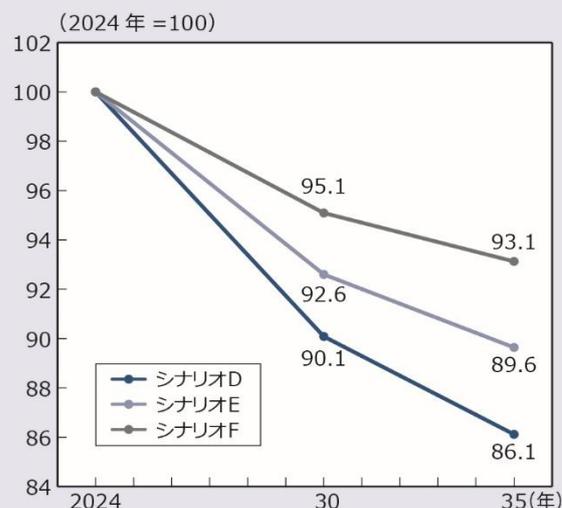
- 図表 8**は、(一社)日本自動車販売協会連合会やIEA (International Energy Agency: 国際エネルギー機関) による新車販売市場の見通しをもとに、当所が統計的手法を用いて独自に静岡県内の自動車部品出荷量の将来予測を行ったものである(算出の考え方は、**参考図表**を参照)。予測にあたっては、**A**日系完成車メーカーが少子高齢化等を背景とした国内需要の減少に合わせて国内の生産能力を削減、**B**国内需要の減少を受けて国内向け生産を縮小するも輸出は不変、**C**国内向け生産の減少分のうち半分を輸出に振り向けることで国内生産を一定水準維持、の3つのシナリオを設定した。各シナリオに沿って予測した結果、2030年には24年対比で $\Delta 3.4 \sim \Delta 7.8\%$ 、35年には $\Delta 5.6 \sim \Delta 11.9\%$ の減少が予想される。
- 加えて**図表 9**では、EV化の進展に伴う完成車1台当たりの部品点数の減少も考慮すべく、グローバルなEV販売シェアの拡大に比例して内燃系固有部品の需要が消失していくと仮定した場合における、本県の自動車部品出荷量の追加の下押し余地を、IEAによるシェア見通しをもとに試算した。ここでは、EV販売シェア100%到達時に内燃系固有部品の需要が、**D**全て消失、**E**50%消失(同部品のEVへの転用などにより需要消失を一定程度回避)、**F**25%消失、の3つのシナリオを設定した。各シナリオに沿って試算した結果、2030年には24年対比で $\Delta 4.9 \sim \Delta 9.9\%$ 、35年には $\Delta 6.9 \sim \Delta 13.9\%$ の下押し余地が残る。
- EV化の進展による追加の下押し余地を考慮した最終的な自動車部品出荷量の予測を示したのが**次頁図表 10**だが、悲観的なシナリオの組み合わせ(A×D)で、2030年には24年対比で $\Delta 16.9\%$ 、35年には $\Delta 24.1\%$ 、楽観的な組み合わせ(C×F)でも、30年には $\Delta 8.2\%$ 、35年には $\Delta 12.1\%$ の減少が予想される。データ制約がある中での試算であり、結果には一定の幅を持つてみる必要があるが、3頁で確認した県内事業者の売上見通しの想定範囲と重なることを踏まえると、一定の蓋然性があると思われる。そして、現状維持のままでは、35年には事業継続の判断基準(減収率 $\Delta 2$ 割以上)に抵触する可能性も示唆される。

図表 8 静岡県内の自動車部品出荷量の将来予測



資料：静岡県「静岡県鉱工業指数」、(一社)日本自動車販売協会連合会「乗用車ディーラービジョン(2023年版)」、IEA「Global EV Data Explorer」、完成車メーカー各社IR資料などをもとに当所作成

図表 9 EV化の進展による追加の下押し余地



資料：総務省・経済産業省「経済構造実態調査」、経済産業省「新素材産業ビジョン」、IEA「Global EV Data Explorer」、「World Energy Outlook 2025」をもとに当所作成

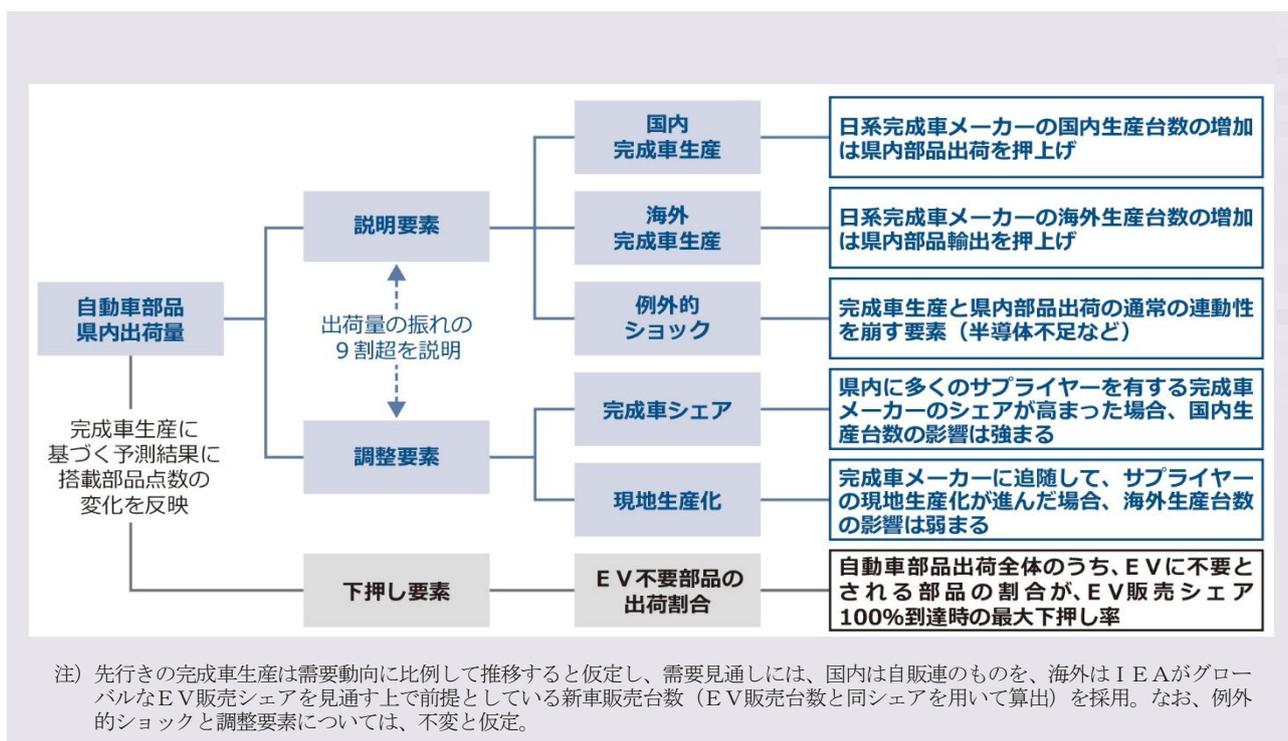
図表 10 下押し余地を考慮した部品出荷量予測（上段：2030年、下段：35年（24年対比））

EV化の進展による追加の下押し余地

		D	E	F
県内部品出荷量の将来予測	A	△ 16.9% (△ 24.1%)	△ 14.6% (△ 21.0%)	△ 12.3% (△ 17.9%)
	B	△ 14.3% (△ 20.4%)	△ 11.9% (△ 17.2%)	△ 9.5% (△ 14.0%)
	C	△ 13.0% (△ 18.7%)	△ 10.6% (△ 15.4%)	△ 8.2% (△ 12.1%)

資料：図表8～9に同じ

参考図表 静岡県内における自動車部品出荷量の将来予測の考え方（概略図）



まとめ 部品メーカー・金融機関・支援機関・行政一体でスピーディーな対応が求められる

○自動車部品産業は当地の基幹産業であり、同産業の低迷は静岡県経済の衰退に直結しかねない。時間的猶予が限られる中で現場と経営の両面で変革が求められるため、部品メーカーだけではなく、金融機関・支援機関・行政も一体となって、迅速に取り組んでいくことを期待したい。