

東海地域の自動車部品産業の現状について

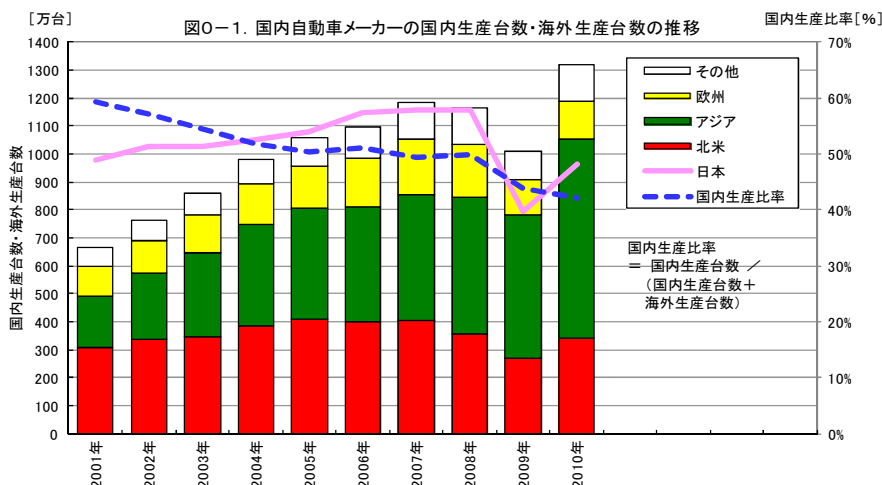
～ 「地域経済産業調査」から 特別調査 ～

平成24年1月20日
中部経済産業局

近年、日本の自動車市場は成熟しつつある一方、アジアをはじめとする新興国などの海外の自動車市場は急速に拡大している。そのため、国内自動車メーカーは、特にアジアを中心に海外生産を増加している。その結果、グローバル生産に占める国内生産の割合は減少傾向にあり、2001年には約6割を占めていたが、最近では約4割近くにまで低下している。(図0-1)

東日本大震災やタイの洪水の際、サプライチェーンの寸断から、被災地域以外の地域においても自動車・自動車部品の生産が滞るといった事態になったことも受け、グローバルな視点で調達体制の見直しが進められている。また、最近の円高により、国内の自動車メーカーにとっても自動車部品サプライヤーにとっても輸出環境が悪化し、さらに国内生産拠点の再構築が進むなど、生産体制についても見直しが進められつつある。

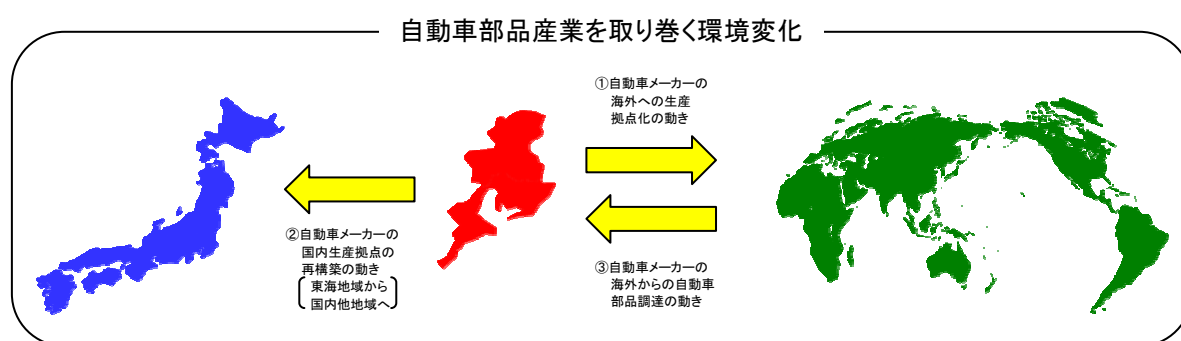
そのような中、海外の自動車部品サプライヤーは技術・品質を向上させており、国内の自動車部品サプライヤーにとってはグローバル競争が一層激化している。



出典：(社)日本自動車工業会「ニュースリリース(自動車生産、海外生産)」に基づき作成

今般、2011年12月～2012年1月に行った「地域経済産業調査」の特別調査として、東海地域の自動車部品産業を取り巻く以下の(1)～(3)に伴う環境変化について取りまとめた。

- (1)自動車メーカーの海外への生産拠点化の動き(国内生産と海外生産シフト)
- (2)自動車メーカーの国内生産拠点の再構築の動き(国内における生産シフト)
- (3)自動車メーカーの海外からの自動車部品調達の動き(自動車部品の輸入)



特別調査「東海地域の自動車部品産業の現状について」

【調査目的】 「地域経済産業調査」の特別調査として、自動車メーカーや自動車部品サプライヤーおよび自動車関連業界団体の声と、関連統計を基に、東海地域の自動車部品産業の現状を把握する。

【調査期間】 平成23年12月9日～平成24年1月11日

【調査内容】 (1)海外への生産拠点化、(2)国内生産拠点の再構築、(3)海外からの自動車部品調達などの現状と対応

【調査対象企業】 東海地域(愛知、岐阜、三重)に立地する自動車メーカー、自動車部品サプライヤー(大手サプライヤー、中小サプライヤー)、自動車関連業界団体

※本調査では、自動車部品サプライヤーを以下の通り表現している。

「大手サプライヤー」:概ね1次～2次程度の規模の自動車部品サプライヤー

「中小サプライヤー」:概ね2次～3次程度の規模の自動車部品サプライヤー

1. 自動車部品産業の現状

(1) 自動車メーカーの海外への生産拠点化の動き (国内生産と海外生産シフトの動きについて)

【概観について】

自動車部品サプライヤーの海外進出については、最近、始まった動きではなく、従前より先進国や新興国市場の取り込みのため、大手サプライヤーを中心に自動車メーカーと共に海外へ進出している。

昨今の新興国需要の増大や一昨年以降の円高に伴い、大手サプライヤーだけでなく、中小サプライヤーにおいても、生産している製品や企業規模、取引先の所在地などによって、輸送コストなどを勘案し、ケース毎に海外へ生産シフトしたり国内で生産するなど、自動車部品産業の様々な対応の様子が伺われる。

- 国内工場をマザー工場として、海外工場を成長市場獲得の量産工場として棲み分ける対応や、重量が重く輸送コストの高い製品や低付加価値・汎用品は海外現地で生産する一方、軽量少量な製品やコア技術を必要とする製品は国内で生産して輸出する対応、電子部品と機関部品など製品によって海外生産と国内生産を棲み分ける対応など、企業によって様々な対応がみられる。また、国内雇用の維持のため、国内生産は続ける様子が見られる。
- 海外進出のきっかけとしては、取引先の要請を受けて海外生産を増加させる企業や、自発的に新規顧客開拓するために海外へ進出する企業もある。
- 海外進出の形態としては、大手サプライヤーに多い単独進出もあれば、中小サプライヤーの中にはグループとして集団で海外進出を試みる例もある。
- 今後については、円高がこのまま続くようであれば、海外工場への生産シフトをせざるを得ないとする大手サプライヤーの声や、海外進出する体力・ノウハウに欠け、乗り遅れることに焦燥感を持つ中小サプライヤーの声もある。

【特に海外事業に対する意識の高い企業について】

国内自動車メーカーは、国内については一定程度の生産台数を維持している。一方、海外の需要増加分への対応については、国内生産・輸出による供給から、海外生産へのシフトを強めている。さらに、最近の円高に伴い、完成車やKD生産用部品の輸出を見直す動きも加速している。

この動きに対し、大手サプライヤーは、自動車メーカーが海外進出すれば、その近くで生産する戦略をとっており、長期的にはグローバル生産に占める海外生産比率を増加させていくこととしている方針とする企業が多い。さらに、最近の円高に伴い、海外生産にシフトせざるを得ないとの声も多い。

一方、国内は、マザー工場やイノベーション拠点としてコア技術を必要とする製品を生産するため、雇用維持を考慮しつつ国内生産は続けるとの声が多い。

中小サプライヤーは、国内で生産し輸出されていた完成車やKD生産用部品が海外生産に切り替えられることになれば非常に厳しいと見ている。自動車メーカーや大手サプライヤーなどから海外進出の要請を受けている中小サプライヤーの場合は、受注を取るためには海外進出せざるを得ないとの声が多い。

また、海外現地のローカル企業の技術レベルが上がってきており、今後、自動車メーカーや大手サプライヤーなどでは海外現地のローカル企業からの調達を増やす方針であるため注視が必要との声も多い。

【企業の声((1)海外への生産拠点化への対応(①海外強化・進出))】

①大手サプライヤーの声

自動車部品メーカー（機関部品、内燃機関電装品等）

○日本は、グローバルヘッドクォーター（世界戦略拠点）、マザー工場としての役割を担っていく。採算が合わないために東海地域の生産拠点の生産量を減少させて、海外現地の生産量を増加させるというよりは、自動車メーカーの進出に伴う新たな需要の獲得や成長市場の獲得のために進出している。

○需要が拡大している海外での生産が増加していくことになるが、基本的には雇用の維持に主眼をおいており、国内工場を海外移転する予定はなく、採算が合うものについては引き続き国内生産でやっていきたい。ただし、世界生産体制が進むと国内で生産する必然性は低い。長期的には、海外生産強化に伴い国内生産は減少する見込みだが、当面は国内工場の再編等は考えていない。

自動車部品メーカー（機関部品、シャシー・車体部品）

○円高がこのまま続くようであれば、どこまで耐えられるか不安はある。ただし、海外生産を加速するということはないが、日本で生産し、輸出するというインセンティブがなければ国内セグメントの成長は難しい（このままでは海外生産を考えざるを得ない）。

自動車部品メーカー（乗用車エアコン用圧縮機、内燃機関等）

○需要のあるところで生産する。現在の円高水準が続くようであれば、日本でものづくりをやっ
ていけるかどうか懸念であり、海外移転を考えざるを得ない（社内では議論が加速している）。

自動車部品メーカー（駆動伝導・操縦装置部品）

○装置産業であるため、生産設備を国内に集約して生産した方が効率が良い。

②中小サプライヤーの声

自動車部品メーカー（プラスチック製品）

- これまでも海外現地生産化を進めてきているが、国内生産している製品も生産コストが安い国へ移していかなければ利益が確保できない状況。ウォン安を背景に高付加価値品を韓国から九州へ出荷することも検討中。

自動車部品メーカー（燃料タンク、ボデー）

- 製品が重量物であり、物流コストが大きいため、自動車メーカーの近くに立地しているケースがほとんどである。そのため、採算面から、輸出では対応できないため、自動車メーカーの海外進出先の受注を取ろうとすると、海外進出せざるを得ない。

自動車部品メーカー（内燃機関電装品）

- コア技術に関わる製品においては、海外生産が難しいため、日本から供給している。日本の生産拠点は、高付加価値製品の生産の役割を担う。

自動車部品メーカー（シャシー・車体部品）

- 円高が進めば、海外生産は必須になる。国内雇用を守るためにも、新規事業を検討する必要がある。

③その他の声

自動車関連業界団体（業界団体）

- 大手サプライヤーは、しかるべき国・地域への海外進出は済んでいる。最近では、中小サプライヤーが海外進出するための現地情報提供の相談がある。国内自動車メーカーのOBらのサポートの下、中小サプライヤーが中国の工業団地へ集団進出する動きもある。

【企業の声（(1)海外への生産拠点化への対応（(2)海外生産拠点における現地調達））】

①大手サプライヤーの声

自動車部品メーカー（機関部品、内燃機関電装品等）

- 現地調達先の開拓調査を進めている。現状、現地調達率は6割程度であり、日系企業からの調達がほとんど。ローカル企業からの調達は少ないため、増やしていきたい（ただし、自動車メーカーの認証が必要となるため、なかなか難しい）。

自動車部品メーカー（その他の部品（スイッチ類））

- 現在、数百億円程度のKD用部品を輸出しているが、最初の段階としては、これらを輸出から現地調達に切り替えを進めていく。次の段階としては、設備や金型についても現地調達化を進めていく。海外現地ローカル企業の調査をしているところ。

自動車部品メーカー（内燃機関電装品）

- 現地調達率を高めることが必要であるが、過去、海外現地のローカル企業から調達したところ品質に問題が発生したことがあった。自動車メーカーの認証を得ることが必要であるため、円高だからといって、ローカル企業からの調達に切り替えることが容易にできるわけではない。

② 中小サプライヤーの声

自動車部品メーカー（プラスチック製品）

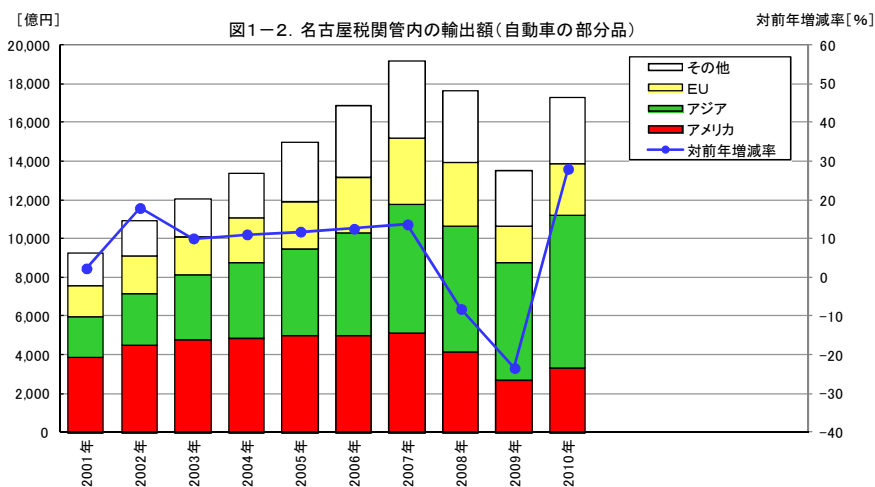
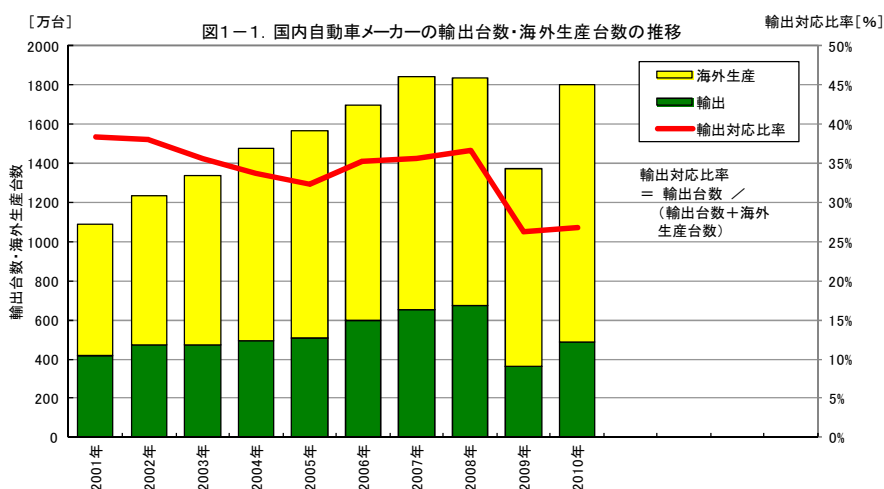
- タイから金型を調達している。金型については、なるべく海外調達にしていく方針。

【参考1-1】これまでの海外への生産拠点化への対応

国内自動車メーカーは、海外の需要増加分を国内生産・輸出による供給から海外生産による供給へと切り替えているものの、国内自動車部品サプライヤーの輸出は、総じてアジア向けを中心に増加傾向となっている。(図1-1、1-2)

これまでのところ、東海地域から海外へ自動車や自動車部品の生産シフトが進まなかった要因としては、東海地域からの生産シフトを目的としたものではなく、自動車メーカーの海外進出や海外生産による増産分の新規受注を獲得することが目的であったこと、国内生産だけでは供給しきれないバックオーダー分に対応することが目的であったことや、国内生産拠点はマザー工場としての役割を担っており、コア技術に関わる製品の生産については、海外生産による対応が困難であったことなどが挙げられる。

また、国内雇用を維持したいため、国内生産にこだわりたいといった声もある。



出典：(社)日本自動車工業会「ニュースリリース(海外生産、自動車輸出)」、財務省「貿易統計」に基づき作成

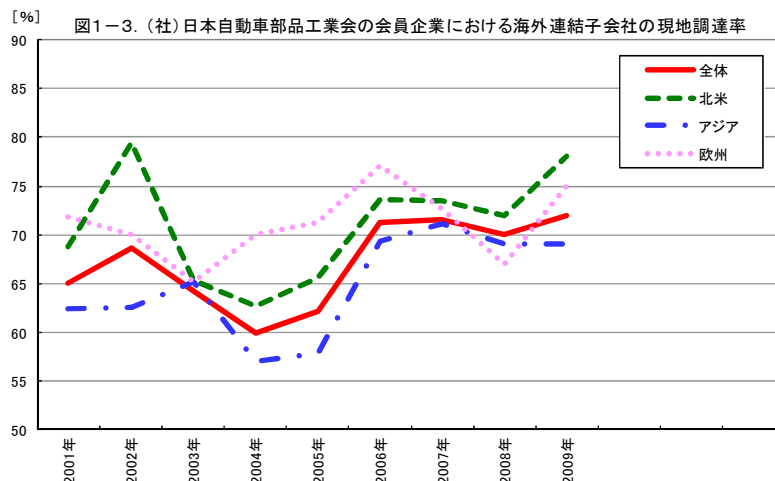
【業界団体の声】

自動車関連業界団体（業界団体）

○ これまでは、新興国をはじめとする海外需要を新規に獲得するための進出が主であった（海外進出しても、国内生産への直接的な影響は大きくない）。今後は、自動車メーカーから既存の取引についても、海外進出して現地工場へ供給してほしいとの要請が出てきており、これに対応しなければ、既存の取引、輸出分についても維持が難しい状況になりつつある（海外進出しなければ、国内生産を維持する以前に、受注の維持も厳しい）。

【参考1-2】自動車部品サプライヤーの海外生産拠点における現地調達

海外進出した自動車部品サプライヤーの現地調達は、2004、2005年に約6割であったが、その後、最近は約7割で横ばいとなっている。（図1-3）



出典：(社)自動車部品工業会「海外事業概要調査報告書」に基づき作成

(2)自動車メーカーの国内生産拠点の再構築の動き

(東海地域における生産と国内他地域への生産シフトの動きについて)

- 大手サプライヤーは、既に現地工場を稼働させているか、陸送により対応する企業が多く、現在以上の生産シフトは限定的とみられる。
- 中小サプライヤーは、取引先や調達先が東海地域に集積しているため、生産シフトの動きは少ないものの、一部では、他地域の企業への委託生産などによる生産シフトもある。
- 今後、東海地域の比重低下を懸念する声もある。

北九州地域では、2002年から「北部九州自動車150万台先進生産拠点プロジェクト」の取組がスタートし、複数の国内自動車メーカーの集積が進んでいるほか、東北地域では、2011年から国内自動車メーカーが新たな生産拠点の操業を開始するなど、国内自動車メーカーの生産体制の再構築が進んでいる。

一方、全国の自動車生産台数の約1/3程度を占める東海地域について、自動車メーカーからは、国内生産の中核であり、イノベーション拠点としての位置付けに変わりはないとの声もある。

この動きに対し、大手サプライヤーは、既に北九州地域や東北地域への進出が済んでいる企業や、東海地域にて集中生産し、北九州地域や東北地域へは陸送により対応している企業が多い。初期投資が大きく費用対効果が合わないことや、調達先が東海地域に集約されていることなどが、要因として挙げられる。

東北地域などへ進出したのは、製品の重量・容量が大きく、東海地域から陸送していたのでは輸送コストが大きな負担となる大手サプライヤーなどの一部に留まる。

また、中小サプライヤーも、東海地域の大手サプライヤーなどとの取引が継続し、東海地域内の供給で完結している企業が多い。この他、技術力のある自動車部品サプライヤーの場合には、他の自動車部品サプライヤーへの代替が困難であるため取引が継続したことも要因として挙げられる。

一方、一部の中小サプライヤーの中には、北九州地域や東北地域の協力企業へ委託生産を依頼する企業もみられ、東海地域から国内他地域へ生産がシフトしているとも言える。

今後、自動車メーカーや大手サプライヤーは、現地の自動車部品サプライヤーと積極的に取引していく方針であるため、東海地域の比重が低下し、東海地域から他地域へ自動車や自動車部品の生産シフトが進むのではないかと懸念する声もある。

【企業の声((2)国内生産拠点の再構築への対応)】

①大手サプライヤーの声

自動車部品メーカー（内燃機関、乗用車エアコン用圧縮機等）

- 国内の乗用車の需要が増えない見込みであるため、国内生産拠点を新たに増やすことはない。調達先が東海地域に立地していることもあり、東北地域にて自動車メーカーが生産拠点の稼働を開始しても、東海地域で生産して陸送している。

自動車部品メーカー（シャシー・車体部品）

- 東北地域の拠点には、東北に立地する関連子会社から供給しているが、それぞれ異なる車種向けの製品を生産しているため競合することはなく、東海地域の生産量が減少することにはなっていない。

自動車部品メーカー（その他の部品(スイッチ類)）

- 国内市場の成長が見込めず、物流コストの方が工場新設コストよりも小さいため、国内で工場を新設したり積極投資する予定はない。東北・九州向けについては、東海地域で生産した製品を陸送している。

自動車部品メーカー（金型、プラスチック製品）

- 自動車メーカーの東北の生産拠点では、40～50万台／年の生産が見込まれることから、東北進出を決めた。製品が重量物であったり、容量が大きいものであるため、東海地域から輸送していたのでは輸送コストが掛かる。東海地域の生産を一部移管するものもある。

②中小サプライヤーの声

自動車部品メーカー（プラスチック製品）

- 国内生産の3拠点化(東海、九州、東北)が進むため、相対的に東海の比重が下がる懸念がある。東海での生産が減少しても利益が出る体制・仕組みを検討しているところ。また、今後は新事業分野への進出も検討が必要と認識している。

自動車部品メーカー（メッキ）

- 県内での自動車生産が現状の半分になっても利益が出せる体制を整える必要がある。

自動車部品メーカー（シャシー・車体部品）

- 製品が大きいかさばるため、遠距離を運搬するのは効率が悪い。コア部品やエンジン回りのものはこちらで造るが、その他は、自動車メーカーから紹介を受けた東北地域の地元企業へ生産委託を行っている。

自動車部品メーカー（機関部品）

- 九州地域に進出した際は、東海地域にて加工した仕掛り製品を九州地域へ陸送し、現地の生産拠点にて最終加工を行っている。東北地域へ進出する場合は、東北地域で協力可能な企業を探ることが必要になる。

自動車部品メーカー（プラスチック製品）

- 東北地域では中部地域よりも受注量の伸びがある。東北地域に同業他社がないため協力（委託生産など）を依頼することができず、輸送コストがかかるものの、東海地域で生産して陸送している。

③その他の声

自動車メーカー（乗用車）

- 中部地域は、国内生産の中核であり、新技術・新工法のイノベーション技術の開発拠点であることに変わりはない。中部地域以外の生産拠点における現地調達比率を上げていきたい。商談展示会を開催するなどして、現地の調達先候補の企業を発掘しているところ。

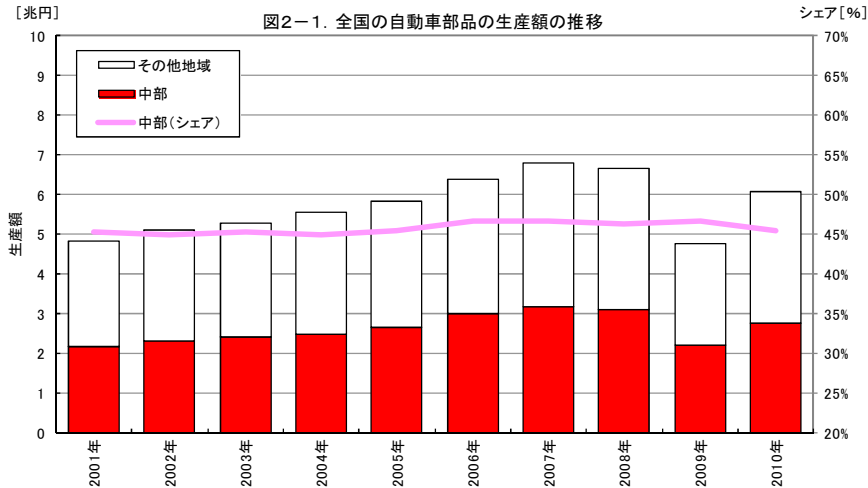
自動車関連業界団体

- 自動車メーカーの国内生産の3拠点化が進むと、いずれ東海地域の生産にも影響が表れてくるであろう。効率性の視点で言えば、中部地域で集中生産した方が効率は良いものの、重量のある部品は物流コストが大きいこともあり、自動車メーカーの近くで生産することが多い。また、自動車メーカーも現地の企業へ積極的に発注すると言っている。

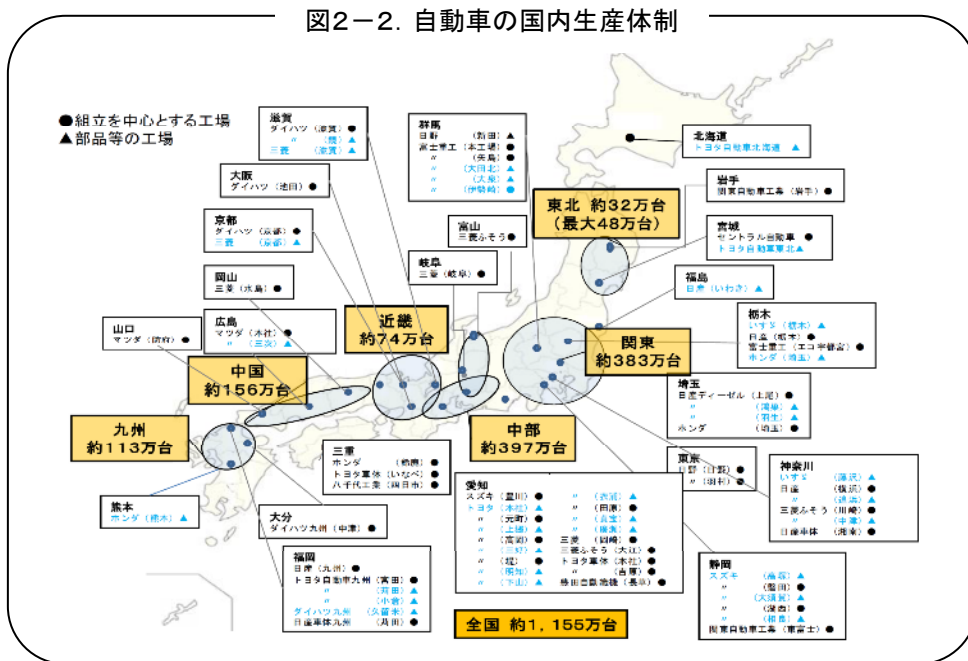
【参考2】これまでの国内生産拠点の再構築への対応

中部地域における自動車部品の生産の国内シェアは、概ね横ばいで推移している。(図2-1)

これまでのところ、中部地域から国内他地域への自動車と自動車部品の大きな生産シフトはみられない。調達先が東海地域に集約され、当地域で集中生産して陸送する方が効率的であったことなど、東海地域の集積の魅力が伺われる。



出典: 経済産業省「生産動態統計」に基づき作成



出典: 経済産業省「日本経済の新たな成長の実現を考える自動車戦略研究会中間とりまとめ」に基づき作成

※各社が公表している生産台数実績(2007年度)等から推計しているため、国内生産台数実績とは一致しない。

(3)自動車メーカーの海外からの自動車部品調達の動き (自動車部品の輸入の動きについて)

- 大手サプライヤーは、海外競合他社に受注が取られることにはなっていないものの、技術・品質が向上している海外競合他社の競争力などの分析を進めている。
- 中小サプライヤーは、国内市場における受注獲得においてもグローバルな競争が激化している。

東日本大震災では、サプライチェーンの寸断から、被災地域以外の地域においても自動車・自動車部品の生産が滞るといった事態になったことも受け、国内自動車メーカーはグローバルな視点で調達体制の見直しを進めている。

そのような中、海外の自動車部品サプライヤーは、技術・品質を向上させており、国内自動車メーカーでは商談展示会を開催するなど、海外からの調達先の開拓が進められている。国内の自動車部品サプライヤーにとってはグローバル競争が一層激化している。

この動きに対し、大手サプライヤーは、海外の自動車部品サプライヤーに受注が取られるということにはなっていないものの、韓国などの海外の自動車部品サプライヤーの技術・品質が向上しており、それら海外競合他社の分析を進めている。

海外からの自動車部品の輸入という観点で言えば、一部の大手サプライヤーでは、自社の海外工場と日本の工場では技術・品質などの面で大きな差がなくなるなど、国内が海外にキャッチアップされつつあり、自社海外工場から日本への逆輸入が増えている企業もある。

また、大手サプライヤーも海外からの部品・原材料調達という観点で言えば、海外から調達が可能かどうかの検討を進めている。ただし、現状は、海外企業からの調達は、品質、納期などの課題があるほか、自動車メーカーの品質認証を得ることが必要なため容易ではないとの声もある。

一方、中小サプライヤーは、海外競合他社の分析や、海外から部品・原材料の調達が可能かどうかの検討を進めている企業はあまり見られない。

自社海外工場からの輸入については、円高などもあり、増やしたいと考えているものの、国内工場の生産が減少することになるため、簡単に増やすことができないとの声もある。

【企業の声((3)海外からの自動車部品調達への対応(①海外競合他社の国内参入))】

①大手サプライヤーの声

自動車部品メーカー（機関部品、シャシー・車体部品）

○ 韓国の品質が上がってきている。素材メーカー、部品メーカー、計測器メーカーが強くなってきている。ベンチマークして実態を調査していく必要がある。

自動車部品メーカー（機関部品）

○ 海外の自動車部品サプライヤーに受注が取られるということにはなっていない。ただし、先進国の自動車部品メーカーは、国内の自動車メーカーとの取引を狙っているだろう。自動車メーカーでは、今後、海外企業からの輸入が増えていくであろう。

自動車部品メーカー（その他の部品(スイッチ類)）

○ 海外の自動車部品サプライヤーが国内へ参入することは容易ではないと思われるが、自動車メーカーが韓国の自動車部品サプライヤー向け商談展示会を開催するなど、今後、注視が必要。

【企業の声((3)海外からの自動車部品調達への対応(②自社海外工場からの逆輸入))】

①大手サプライヤーの声

自動車部品メーカー（機関部品、内燃機関電装品等）

○ 自社の海外工場から日本への逆輸入も増えている。現在、数百億円／年を逆輸入しているが、品目も増えており、今後1～2年で、さらに増加すると思われる。自社の欧米工場であれば品質は日本と同水準。

②中小サプライヤーの声

自動車部品メーカー（プラスチック製品）

○ 円高の影響により、自社の海外工場から日本への輸入を増やしたいと思っているが、国内工場の仕事が減るため簡単には輸入できない。

【企業の声((3)海外からの自動車部品調達への対応(③海外から国内への調達))】

①大手サプライヤーの声

自動車部品メーカー（駆動伝導・操縦装置部品）

○ 海外からの部品・材料の輸入については、鍛造品など、海外(韓国等)から調達が可能かどうか調査中。

自動車部品メーカー（その他の部品（スイッチ類））

- 海外から国内への原材料・部品の調達は品質の確保が難しい。結果的に全数調査が必要になったりするなどリスクが高い。

自動車部品メーカー（金型、プラスチック製品）

- 海外からの原材料調達を増やせば円高メリットが出てくるが、一方で調達リスク（品質、納期、価格上昇）も発生するため、これ以上は増やすことが難しい。

③その他の声

自動車メーカー（乗用車）

- 海外部品メーカーからの調達は、自社の技術部門、調達部門、生産部門などの試験・評価の壁をクリアすることが必要。安価だから購入するというものではない。ただし、韓国を中心に技術レベルは上がってきており、国内の自動車部品サプライヤーにとっては競合になるであろう。
- 東日本大震災やタイ洪水被害を踏まえて、調達の見直しを行っている。具体的には、①仕様によって異なる設計の見直し、②規格の統一化（業界をまたいだ取組が必要）、③複数発注（サプライチェーン全体での取組が必要）、④生産の分散を検討している。

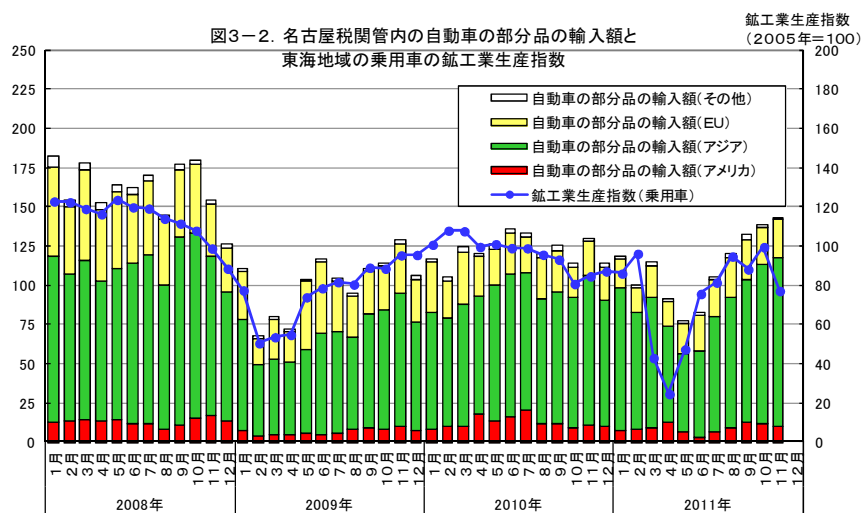
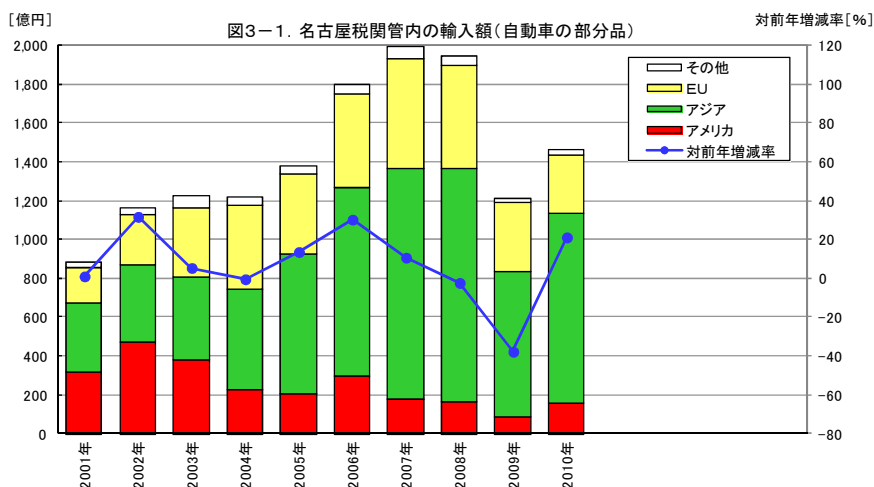
自動車関連業界団体（業界団体）

- 1次サプライヤーの輸入の場合は、自社の海外現地工場で生産した製品を日本へ供給するケースが中心であるため問題にはならないが、中小企業の輸入の場合、現地のローカル企業から輸入しているものの中にイミテーションがあり、課題として相談が寄せられることもある。

【参考3】海外からの自動車部品の輸入動向

東海地域への自動車部品の輸入は、アジアやEUからの輸入を中心として、総じて増加傾向となっている。

また、月次の推移を見ると、東海地域への自動車部品の輸入は、東海地域における乗用車生産と連動した動きを示しており、乗用車の新規組付用としての自動車部品の調達を増加させていると推測できる。



出典: 財務省「貿易統計」、経済産業省中部経済産業局「鋳工業生産指数」に基づき作成

2. 環境変化に対応する自動車部品産業(まとめ)

- 大手サプライヤーでは、国内生産拠点の再構築に対しては、既に現地工場稼働させているか、東海地域からの陸送により対応する企業が多い。その他の環境変化に対しては、東海地域の生産・雇用を維持させつつも、海外へ新たな顧客開拓を進める企業や、海外競合他社の分析を進める企業など、それぞれの環境変化に対して取組が既に進められている。
- 一方、中小サプライヤーでは、海外事業展開の検討を加速させる企業や、国内に留まって利益が出せる体質づくりを目指す企業、新規分野への検討を進める企業、まだ対応策が見いだせていない企業など、対応の方向性や進み具合は様々となっている。

今後、国内の自動車生産体制の再構築が進み、東海地域の自動車部品産業の位置付けが変わる可能性がある。また、新興国をはじめとした海外の成長市場の取り込みや、昨今の円高により、海外生産シフトが進展する可能性がある。さらに、海外の自動車部品サプライヤーとの国内市場を巡るグローバル競争の激化など、東海地域の自動車部品産業を取り巻く環境は一層の取組が求められている。当局としても引き続き注視していく。

これらの環境変化に対し、対応を進める東海地域の自動車部品サプライヤーの取組として、大手サプライヤーからは主に以下の①や③のような声が、中小サプライヤーからは主に①、②、④のような声が聞かれた。

①海外への生産拠点化への対応

自動車メーカーや大手サプライヤーの海外進出や増産のタイミングに応じ、海外からの受注を目指すことはもちろん、海外自動車メーカーやその系列の自動車部品サプライヤーも視野に、海外へ新たな顧客開拓を進めることが必要。

②国内生産拠点の再構築への対応

生産技術の開発を進めることで一層の効率的な生産やコスト削減により、生産規模が縮小しても利益が出せる体質づくりが必要。また、新たに必要とされる自動車部品の受注獲得を目指すべく、技術開発を進めることも必要。

③海外からの自動車部品調達への対応

海外競合他社の製品競争力の分析や、新興国などの安価な製品にも負けないコスト競争力・技術力の強化が必要。また、国内生産拠点をマザー工場として位置付けて、海外生産拠点へ新たな生産技術などを展開していく役割を担っていくことも必要。

④新事業展開に向けた取組

自社の技術力を航空機分野などの自動車分野以外にも展開するなど、新規分野への参入を研究することも必要。(※次頁参考)

【参考4】新事業展開に関連する政策

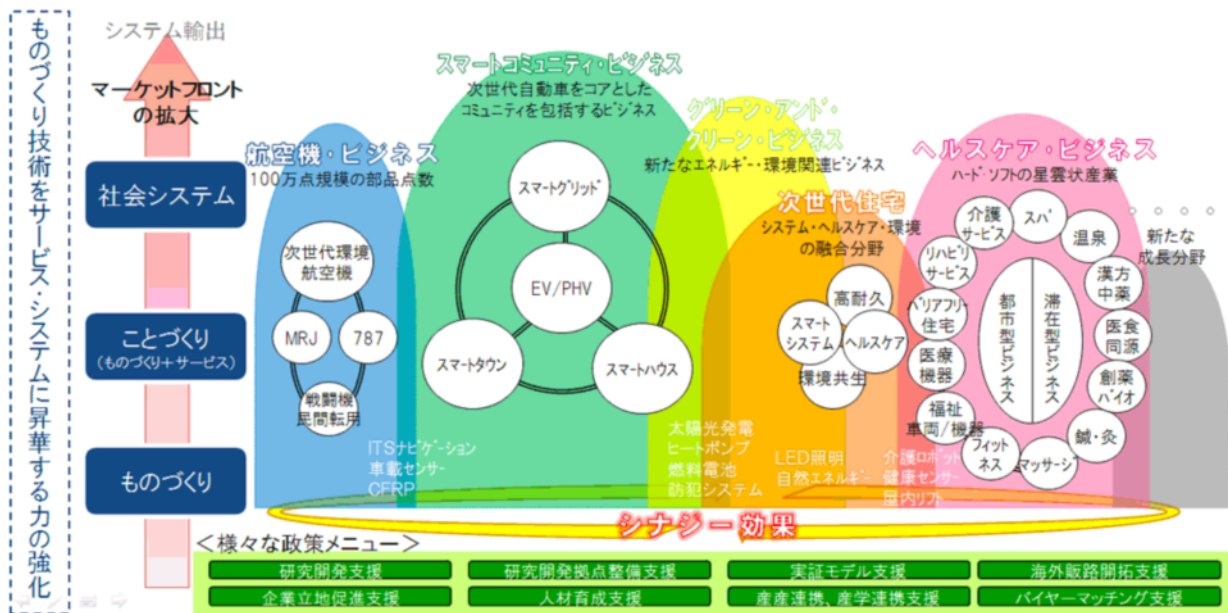
「中部地域八ヶ岳構造創出戦略」

経済産業省中部経済産業局では、従来の特定産業に依存した産業構造から、多様な新たな成長産業（スマートコミュニティ・ビジネス、航空機・ビジネス、ヘルスケア・ビジネス、次世代住宅など）により、世界市場を獲得していく「八ヶ岳」構造への転換を目指した取組を進めている。

中部地域に存在する高度なものづくり基盤技術の集積を行政経営のベースとして、急激な社会構造、産業構造の変化に対応すべく当地域オリジナルの成長戦略を展開する。

産業構造再構築のポイント

- ▶ 包括性: 接続する広がり大きな産業群。雇用や投資への広範な寄与
- ▶ 国際性: 雁行的発展モデルのくびきからの脱却。新興成長市場の成長力の取り込み



出典: 経済産業省中部経済産業局のホームページに基づき作成