



# 電子部品 メーカーハンドブック 2025

AI、モビリティなど**新商機到来**で伸長へ、

中長期見据え投資など進行

発行 **産業タイムズ社**

## 1-1：自動車

### 「100年に一度の大変革期」がついに表面化

トヨタ自動車が「100年に一度の大変革期」と自動車業界に対する危機感を表明してから7年の時を経て、2024年はまさにこの大変革期が現実を迎えた年となった。それを象徴するかのように、24年12月後半には、日系自動車メーカー大手の日産自動車と本田技研工業(ホンダ)が経営統合に向けて基本合意書を締結し、26年8月には両社を傘下とする持株会社設立を視野に見据える方向性を打ち出すに至った。

背景にあるのは、急速に台頭してきたBYDを筆頭とする中国の新興EVメーカーの台頭だ。IEA(国際エネルギー機関)は2024年4月後半に「Global EV Outlook 2024」を公表。世界電気自動車(EV、PHEV)の新車販売台数は2023年に前年比35%増の1380万台へ拡大し、2030年には約4500万台へ、2035年には6500万台前後へと伸長する予想を示した。ただし、この23年1380万台のうち約6割を中国、24%が欧州、10%

が米国との分析結果が示された。中国がEV市場の主役となり、その中国では新興EVメーカーが一時は300社程度まで膨れ上がり、24年初頭には100社程度まで絞り込まれてきたとはいえ、まだ過剰感は否めない状況にある。

また中国政府の補助金制度が2022年で打ち切られたこと、ドイツでも当初予定より1年前倒しの23年12月に環境ボーナス(EV1台あたり最大4500ユーロの補助金)を停止する流れとなったことを契機に、各EVメーカー自ら値下げ競争に走るレッドオーシャン化が横行。中国現地では、たとえばファーウェイを筆頭に車両駆動の根幹を担う機電一体eAxle(インバーター、モーター、減速機などで構成)を手がける地場メーカーも台頭するなどして、EVのメイン市場である中国ではEV向けeAxleなどで利益を享受できる欧米日の主要ティア1メーカー、新規参入メーカーは不在という異常な市場環境へと突入するに至っている。

その中国では新エネルギー車(NEV)が着実に伸長している。中国

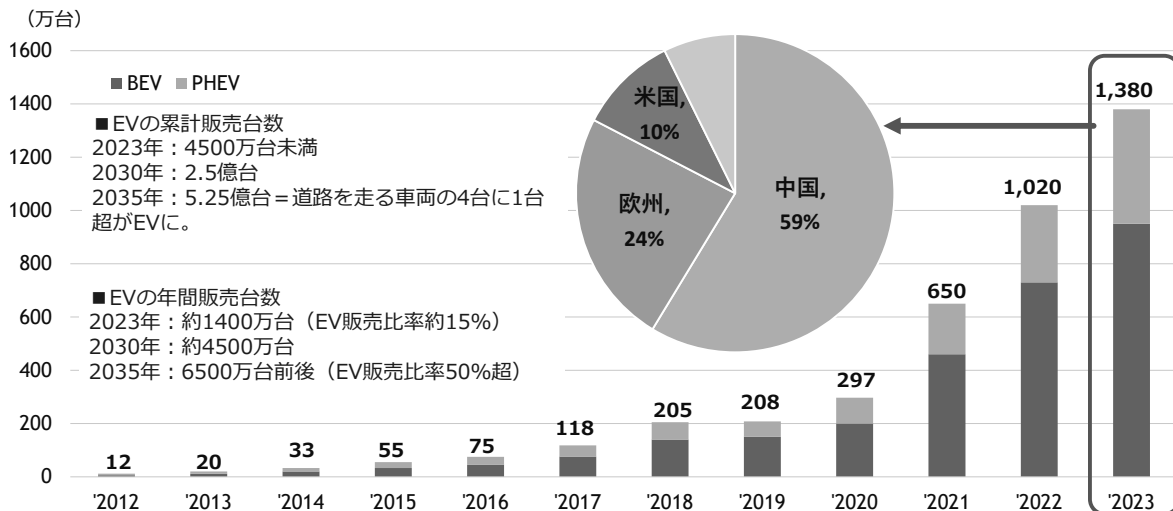
自動車工業協会によると、24年1~9月期の中国のガソリン車の生産台数は1315万台、新エネルギー車(NEV)は831万台だった。NEVは前年同期比31%増で、ガソリン車の同13%減の落ち込みを補って自動車全体では同2%増のプラスを維持した。また、自動車生産全体に占めるNEV比率は38%となった。

一方で、中国ではガソリン車の生産減が続いている。中国自動車工業協会によると、24年1~9月期の生産台数は1315.4万台だった。中国でガソリン車の生産と販売比率が高い、日本の自動車メーカーや中国の国有大手などが苦戦を強いられている。

その一方、BYDなどのNEV専門メーカーは生産を拡大している。同社は24年1~9月期に、前年同期比30%増の276万台を生産した。

中国における24年9月のNEV販売台数は128.7万台で、うち電気自動車(EV)は前年同月比23%増の77.5万台、プラグインハイブリッド車(PHV)は同84%増の51.1万台だった。NEVの

世界電気自動車(EV、PHEV)の新車販売台数



(出典：国際エネルギー機関(IEA)公表の統計データ)

ハードとソフトの融合で新たな価値を創造

# アルプスアルパイン(株)

ALPS ALPINE CO., LTD.

【本社】〒145-8501 東京都大田区雪谷大塚町1-7 Tel.03-3726-1211

【代表者】泉 英男 【資本金】387億3000万円

## 24年度改革費用300億円計画、国内外で生産集約

次世代の車載領域を見据えた「デジタルキャビン」など、ハードウェア(HW)とソフトウェア(SW)の融合で業界をリードしている。クルマの価値が車室内の快適空間へとシフトする流れに伴い、同社基幹の電子部品に商機到来とみて、積極攻勢に打って出ようとしている。

ただし、24年初頭に車載関連を中心にモジュール・システム事業で350億円規模の減損となり、第2次中期経営計画(22~24年度)リセットの判断に至るなど、24年は抜本的な経営構造改革に挑んだ一年となった。ノンコア事業の整理など厳しい施策を断行。24年後半にはバックキャストから見据えたコスト改善、拠点集約、不採算製品撤退の道筋ができ、次に進む準備を前倒しで進めるに至っている。

遂行中のコスト構造改革では、24年度の改革費用総額300億円見込みのうち、24年度上期(4~9月)に130億円の効果を創出した。発表済みのマレーシア・ジェンカ工場閉鎖に加え、下期にアイルランド工場における車載生産の撤退、日本国内2拠点(宮城地区、福

島県いわき地区)のいわき地区への集約に向け取り組む。泉英男社長は電子デバイス産業新聞のインタビュー取材(24年12月)の際に、「海外車載関連拠点は集約・撤退を検討しており、既存の11拠点から9拠点にしていく予定」と言及している。

同社は、投資回収効果を再検討して拠点集約や国内拠点の重複機能の廃止、その他老朽化拠点の抜本的生産性向上・省人化施策がコスト経営構造改革において不可欠であると判断。24年度下期に取り組みを進めている。

拠点集約では、欧州でモジュール&システム生産を担う3拠点(ハンガリー、チェコ、アイルランド)のうち、アイルランド工場において車載製品の撤退準備を始めた。24年度上期の決算説明会で泉英男社長は、「お客様の認定問題があるため、完全移管までは数年かかるが、すでに計画立案を完了し、準備に着手している」とコメントした。

すでに着手しているマレーシア・ジェンカ工場の閉鎖(24年12月予定)に向けた取り組みでは、閉鎖に伴う退職者が当初想定を上回り、その費用が予想より上ぶれる見込み。ジェンカ工場は1994年から約30年にわたって操業。近年では民生、車載、産業機器など様々な市場に向けたボリュームやスイッチを生産していたが、固定費改善を図るため、24年12月までに生産活動を終了する。同工場の敷地面積は約7万7930m<sup>2</sup>、従業員数は374人となっている。同工場の生産機能は同国内のニライ工場に移管し、顧客への供給を継続する。

国内拠点では、モジュール&システ

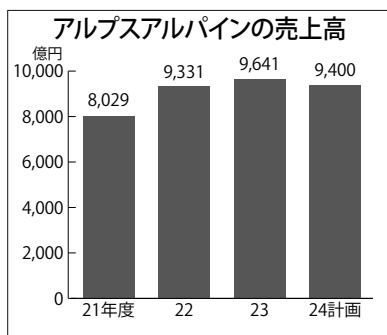
ム事業を筋肉質にする目的も含め、宮城地区と福島県いわき地区の2地域で生産する体制から、いわき地区へ集約していく。一方、国内の電子部品関連は宮城地区の工場に一元化する。

加えて、各生産拠点の重複機能の廃止、老朽化施設の再整備でコストを削減していく。その一環として、開発を進めていたモジュラープラットフォーム化した設備展開を推進する。通常設備投資の低減と再利用率向上、省人化に貢献する無人化ライン導入を促進するなど、国内のコスト競争力向上への取り組みに着手していく。

23年度に大幅なロスを計上した欧州モジュール新製品の異常費用低減については、製品歩留まりは達成したものの、顧客要求追加工程の解消日程遅延による調達コストや価格適正化計画が未達だった。このため、24年7~9月期時点の進捗率が通期計画比で30%と遅延している。しかし、下期に費用補完で合意済みであり、24年度通期では価格適正化合意により計画比90%の達成を見込む。

## 上方修正し24年度売上9400億円予想

同社はコンポーネント事業の堅調を背景に、24年度(25年3月期)通期業績予想を、24年10月末に24年7月末時点の計画比で売上高150億円増額の9400億円(前年度比3%減)へ上方修正した。営業利益は230億円(同17%増)のまま据え置いた。24年度上期(4~9月期)の業績は、円安効果も奏功し計画どおりに進捗し、売上高が前年同期比3%増の4903億円、営業利益が同5%増の





書名 .....電子部品メーカーハンドブック 2025  
体裁・頁数 .....A4 変形判、264 頁  
定価 .....17,600 円 (税込)  
発刊日 .....2025 年 3 月 3 日