

追浜・湘南工場が生産終了、日産の再建計画加速へ

～日産が進める拠点統合とサプライチェーンの行方～

2025年7月18日

調査部 主任研究員 奥山 要一郎

神奈川県内の2工場が生産終了

日産自動車は7月15日、追浜工場（神奈川県横須賀市）における車両生産を2027年度末に終了すると発表した。また、日産車体の湘南工場（神奈川県平塚市）も26年度末に生産を終了する。同社は、5月に公表した経営再建計画「Re:Nissan」¹の中で生産拠点の削減方針を示しており、国内工場の一部も生産調整を余儀なくされるとの見方が強まっていた。今回の決定で同社の国内生産拠点の統合が一步前進し、経営再建の加速が見込まれるが、地元の代表的な生産拠点が姿を消すことは大変残念なことである。また、両工場で働く従業員のほか、両工場に部品を納入するサプライヤーなど、関連する企業への影響も懸念されるところである。ここでは、そのような問題を考えるための第一歩として、両工場のサプライチェーンに関する情報を整理したい。

日産の24年度の世界年産能力は350万台で、うち約3分の1に当たる120.3万台が日本国内の工場分だ。このうち、追浜工場（1961年操業開始）が年産24万台、日産車体湘南工場（1951年操業開始）が同15万台となっている。前者は主力車種「ノート」を生産する主要拠点となっている（図表1）。ただし、近年は日産の販売不振に伴い²、各種報道によると両工場の稼働率は5割を下回っていたという。なお、5工場全体の稼働率も54.6%（25年3月期の国内生産台数65.7万台から算出）と、業界で8割前後とされる損益分岐点を大幅に下回っている。

追浜工場の生産終了に伴い、「ノート」の生産は日産自動車九州（福岡県荏田町）へ移管する。「ノート」はもともと、日産自動車九州で生産していた経緯もあり、移管は円滑に進むと見られている。追浜工場の従業員

図表1 日産の国内生産拠点

名称	年産能力	主な生産車種
追浜工場 (神奈川県横須賀市)	24万台	ノート、ノートオーラ
日産車体湘南工場 (神奈川県平塚市)	15万台	NV200バネット
栃木工場 (栃木県上三川町)	19.3万台	アリア、フェアレディZ、新型リーフ
日産自動車九州 (福岡県荏田町)	50万台	セレナ、エクストレイル、ローグ(輸出用)
日産車体九州 (福岡県荏田町)	12万台	パトロール、インフィニティQX80

出所：マークラインズのデータ、各種報道より
浜銀総研作成

¹ 同計画では変動費と固定費の計5,000億円を削減する方針。数値的目標は「車両生産工場を27年度までに17から10に統合」「24年度から27年度にかけて計2万人（発表済みの9,000人を含む）の人員削減（世界従業員数の15%に相当）」「部品の種類の70%削減」など。27年度までに年産能力を現状の350万台から250万台に削減する。

「日産自動車、経営再建計画 Re:Nissanを発表」日産自動車、2025年5月13日付プレスリリース
<https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/250513-02-j? ga=2.207510483.1976879335.1752558632-1980246136.1752457892>

² 「ノート」「ノートオーラ」の販売台数は、3月が前年比21.3%減、4月が同25.7%減、5月が同25.6%減、6月が同15.6%減と不振が続く。日産は、追浜工場7月と8月に減産する考えを示している。

約2,400人³は27年度末まで勤務を継続できるという。追浜地区にある総合研究所やテストコースの「GRANDRIVE」、衝突試験場、追浜専用埠頭などは今後も事業を継続する。継続事業の従業員数は約1,500人とされる。

日産のイバン・エスピノーサ社長は15日、「今後も追浜地域での事業を継続し、地域社会へ貢献していきます」（脚注3参照）と発言しているが、生産終了後の工場跡地活用法については未定。一部では台湾の鴻海（ホンハイ）精密工業との協業案（合併や委託生産）も取り沙汰されており、売却や用途変更など様々な可能性が検討されている。

一方、日産車体湘南工場に生産委託していたミニバン「NV200バネット」の生産は26年度末に終了する。27年に導入予定の後継モデルも他工場に生産移管すると見られる。日産車体のHPによると、同社の従業員数は1,786人（25年3月末時点、開発部門など含む）。同社は、生産委託の可能性を模索しながら、従業員の雇用を最優先にあらゆる可能性を検討するとした。

追浜工場の主力車種「ノート」、主なサプライヤーは？

図表2 日産「ノート」（2020年モデル）の主なサプライヤー（Tier1中心）

社名	部品名
ROKI	エアクリーナー
アーレスティ	オイルパン
アルファ	電動ステアリングロック、インテリジェントキー
エクセディ	トルクコンバーター
ジェイテクト	電動パワーステアリング(EPS)
ジェイテクトコラムシステム	CVTシフトレバー、ステアリングコラム、ドライブプレート
ハイレックスコーポレーション	CVTコントロールケーブル
フコク	ダイアフラム
ミツバ	パワーウィンドウモーター、フロントワイパーシステム、リアワイパーシステム
ヨロズ	フロントロアアーム、リアビーム
小糸製作所	リアコンビネーションランプ
城南製作所	フロントウィンドウレギュレーター、リアウィンドウレギュレーター
村上開明堂	アウトサイドミラー
椿本チエイン	タイミングチェーン、タイミングテンショナー
東海理化電機製作所	ATシフトレバー（一部グレード）
Mobileye Vision Technologies Ltd.	ADASチップ
TDK	DC-DCコンバーター
Valeo Group	単眼カメラ
ジーケーエヌ・ドライブライン・栃木	ドライブシャフト、等速ジョイント
ホールディングス	
ジャトコ	CVT7
トピー工業	スチールホイール(14インチ)
フタバ産業	エキゾーストパイプ、マフラー
愛知機械工業	エンジン(HR12DE)
鬼怒川ゴム工業	トランクドア/バックドアウェザーストリップ、ガラスランチャネル、トルクコンバーターホース、ラジエーターホース
三ツ星ベルト	Vベルト
寿屋フロンテ	フロアカーペット、フロアマット
日本ピストンリング	シリンダーライナー、バルブシート
日本プラスト	ステアリングホイール、運転席用エアバッグ
日本発条	シート(フロント、リア)、シートフレーム(フロント、リア)、フロント&リアスタビライザー、ヘッドレスト(フロント、リア)

出所：マークラインズのデータなどより浜銀総研作成

³ 「日産自動車、追浜工場の車両生産を日産自動車九州に統合へ」 日産自動車、2025年7月15日付プレスリリース <https://global.nissannews.com/ja-JP/releases/250715-01-j>

追浜工場の主力車種「ノート」(2020年モデル)の部品別サプライヤーリストをまとめた(前頁図表2)。日産子会社のジヤトコ(CVT=無段変速機を供給)や愛知機械工業(エンジン)のほか、いわゆる日産系サプライヤーとされるアーレスティ(オイルパン)、アルファ(電動ステアリングなど)、ヨロズ(フロントロアアームなど)、鬼怒川ゴム工業(ラジエーターホースなど)、日本プ

図表3 日産「ノート」シリーズの主なサプライヤー(Tier1中心)

社名	部品名
Bose Corporation	8スピーカーオーディオシステム
JVCケンウッド	カーナビゲーション
デンソー	シフトコントロールアクチュエーター、トランスミッションECU
ファルテック	カメラレンズフィニッシャー、フロントグリル、フロントバンパーアッパーモールディング、フロントバンパーグリル、フロントバンパーホールカバー、フロントバンパーモールディング
ブリヂストン	タイヤ
城南製作所	フロントウィンドウレギュレーター、リアウィンドウレギュレーター
AGC	リアクォーターウィンドウガラス
Aptiv PLC	車両接近警告用スピーカー
Astemo	エアフローセンサー、エンジンECU(HR12DE)、リアショックアブソーバー
Bosch(ボッシュ)	ゲートウェイECU、ブレーキブースター、ブレーキブースターバキュームセンサー
Continental AG	ABSアクチュエーター、ESCアクチュエーター、スマートキーECU、テレマティクスコントロールユニット、ピークルコントロールユニット(VCU)、ブラインドスポットモニターセンサー、ブレーキマスターシリンダー、ヘッドランプECU、ボディECU、レーダーセンサー
CTS Corporation	アクセルペダルセンサー
Hella GmbH & Co. KGaA (FORVIA HELLA)	フォグランプ
Illinois Tool Works Inc.	フューエルフィルターオープニングリッドASSY
Illinois Tool Works Inc.	ラジエーターリザーバータンク
Joyson Safety Systems	フロントシートベルト、リアシートベルト
Kalink Co., Ltd.	アルミホイール(17インチ)
Lear Corporation	インストルメントパネルワイヤーハーネス、エンジンルームワイヤーハーネス
SUSPA GmbH	テールゲートガスピリング
Taigene Electric Machinery Co., Ltd.	電動パワーステアリングモーター
TDK	DC-DCコンバーター
TE Connectivity plc.	リレー
Valeo Group	カメラECU、クリアランスソナーECU、フロントパワーウィンドウスイッチ、ヘッドランプパラストECU、リアワイパーモーター、超音波センサー、エアバッグECU
セージ・オートモーティブ・インテリア	インストルメントパネル表皮、センターコンソール表皮、ドアトリム表皮
セントラル硝子	フロントウィンドウガラス、リアウィンドウガラス
ニデック	電動ファンモーター
ハイリマレリジャパン	A/Cコントロールパネル
パナソニック インダストリー	フィルムキャパシター
パナソニック オートモーティブシステムズ	インテリジェントルームミラー、ヒートポンプ兼用電動コンプレッサー、車両接近通報コントロールユニット
パナソニック ホールディングス	ヒートポンプ兼用電動コンプレッサー(HR12DE)
ピークルエナジージャパン	リチウムイオンバッテリーパック
フォルシアクラリオン・エレクトロニクス	カメラECU
マーレジャパン	インタークマニホールド(HR12DE)、オイルフィルター(HR12DE)
マルイ工業	スピーカーエンブレム
マレリ	インバーターラジエーター、エアコンECU、エアコンコンデンサー、ラジエーター、リアマフラー
ユニプレス	セカンドクロスメンバーラインフォースメント
レカロ	フロントシート
臼井国際産業	フューエルチューブ、ブレーキチューブ
坂本工業	樹脂製燃料タンク
三井金属アクト	サイドアロック
三菱電機	ETC車載器
市光工業	アウトサイドミラー、アウトサイドミラーターンシグナルランプ、ヘッドランプ、リアコンビネーションランプ、リアランプ
住友電気工業	高電圧ワイヤーハーネス
住友電装	高電圧ワイヤーハーネス
日産	インバーター
日本サーモスタット	サーモスタット(1.2(HR12DE))
日本ミシュランタイヤ	タイヤ
日本精工	ステアリングコラム
日本板硝子	フロントドアウィンドウガラス、フロントドアクォーターウィンドウガラス、リアドアウィンドウガラス
豊田合成	LED発光エンブレム

注：対象は「ノート オーラ」「ノート オーラ NISMO」「ノート e-POWER」の2024年及び2025年モデル。
出所：マークラインズのデータなどより浜銀総研作成

ラスト（ステアリングホイールなど）などの名が並ぶ。

一方、「ノート」シリーズのサプライヤーには、神奈川県に本社機能を置くファルテック（フロントグリルなど）、ユニプレス（セカンドクロスメンバーリインフォースメント＝バッテリーパックを保護する車体骨格部品）、市光工業（アウトサイドミラーなど）などがある（前頁図表3）。

7割超の企業も、部品メーカーの「日産依存度」

日産自動車九州への生産移管に合わせサプライヤー側でも九州で新たな拠点を設ける動きが出てくると考えられる。もっとも、日産は今般の再建計画で「部品の種類の70%削減」を掲げており、サプライヤーの全面的見直しが行われる可能性もあるため、今後の動きを注視していきたい。

図表4は、日産向けの売上高比率が高い主な部品サプライヤーを各社発表に基づきまとめたものである。ただし、日産向け売上高比率の対象は日産本体のほか、日産グループ企業や関連企業（海外拠点含む）などまで指す場合もあることに注意を要する。これによると、ユニプレスが74.5%（25年3月期）と「日産依存度」が最も高く、日本プラストが67.2%、ヨロズが64.0%で続く。神奈川県に拠点を置く河西工業、アルファ、パイオラックスなどの数字も比較的高く、日産の減産

図表4 日産向け売上高比率が高い主な部品サプライヤー

（百万円）

社名	事業内容 （主な製品）	本社 所在地	日産向け 売上高比率 （25年3月期）	25年3月期		26年3月期（会社計画）	
				売上高 前年比	営業利益 前年比	売上高 前年比	営業利益 前年比
ユニプレス	フロントピラー、サイドルーフレールなどプレス関連製品	神奈川県 横浜市	74.5%	330,045 △1.5%	12,198 11.6%	275,000 △16.7%	8,000 △34.4%
日本プラスト	ハンドル、エアバッグ、樹脂部品	静岡県 富士宮市	67.2%	120,591 △2.9%	2,772 △1.4%	113,000 △6.3%	2,400 △13.4%
ヨロズ	サスペンション	神奈川県 横浜市	64.0%	178,414 △1.7%	298 △93.3%	173,000 △3.0%	2,600 771.2%
河西工業	キャビントリム、ラゲッジトリムなど	神奈川県 高座郡	53.2% ※24年3月期	未公表			
東プレ	センタピラー、バッテリーケースなどプレス関連製品	東京都 中央区	37.9%	373,568 5.3%	28,648 27.9%	365,000 △2.3%	22,000 △23.2%
タチエス	自動車座席及び座席部品	東京都 青梅市	34.4%	285,394 △2.6%	9,625 33.6%	257,000 △9.9%	9,000 △6.5%
アルファ	車載用キー、ロック、ドアハンドルなど	神奈川県 横浜市	34.3%	73,511 △1.4%	913 △62.5%	70,000 △4.8%	1,500 64.1%
パイオラックス	コイルばね、薄板ばね、ワイヤフォームなど	神奈川県 横浜市	34.0%	63,351 △1.9%	2,382 △49.9%	62,000 △2.1%	2,100 △11.9%
ユニバンス	ギヤボックス、トランスファー、トランスミッションなど	静岡県 湖西市	27.8%	53,915 2.2%	4,031 △7.8%	48,500 △10.0%	2,000 △50.4%
ファルテック	ラジエターグリル、ミリ波レーダーカバー、ウィンドウモールなど	神奈川県 川崎市	20.4%	79,114 △3.4%	2,359 12.7%	72,000 △9.0%	1,100 △53.4%
市光工業	自動車用照明製品	神奈川県 伊勢原市	16.3%	125,544 △14.0%	4,883 △34.2%	121,000 △3.6%	5,400 10.6%
日本発条	懸架ばね、自動車用シート、精密ばねなど	神奈川県 横浜市	14.0%	801,698 4.5%	52,160 50.5%	800,000 △0.2%	47,000 △9.9%

注：「日産向け売上高比率」は各社発表に基づくが、その対象は日産本体のほか、日産グループ企業や関連企業（海外拠点含む）などまで指す場合もある

注：市光工業は12月決算のため、実績は24年12月期、会社計画は25年12月期の値

出所：各社公表資料より浜銀総研作成

や工場閉鎖による業績の下押し圧力が出やすいと考えられる。

試みに、図表4で示した11社（決算未公表の河西工業を除く）の26年3月期見通しを合計すると前年比5.2%減収14.3%営業減益となる。マイナス成長の要因は必ずしも日産の不振だけとは限らないが、日産自体は同期で前年比1.1%減収、生産台数ベースで同3.3%減（310万台）を見込んでおり、それに伴い業績が悪化する企業が増える予想される。

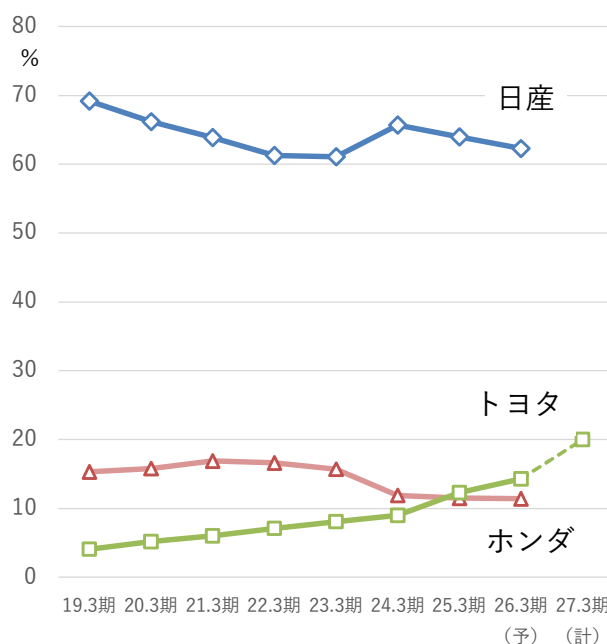
なお、帝国データバンクによると、日産のサプライチェーン企業数は全国で1万9,016社に上る⁴。このうち神奈川県には2,030社があり、東京都（3,160社）、愛知県（2,141社）に次いで3番目に多い。その2,030社を取引階層別（Tier）で見ると、日産と直接取引を行う「Tier1」は353社、その下の「Tier2」は1,337社、「Tier3以降」は340社となっている。図表4で示したサプライヤーはいずれも上場企業で、「Tier1」もしくはそれに準ずる立場にあるが、日産の経営再建で影響が比較的大きくなるのは、相対的に企業体力が弱い「Tier2」やそれ以下の企業と考えられる。

「脱・日産」を目指す企業

製品や納入エリア（国内・海外）などの違いから影響は各社まちまちだが、一定程度参考になりそうなのは、ハンドルやエアバッグなどを手掛ける日本プラストの決算見通しだ。同社は26年3月期で前年比6.3%減収を見込むが、このうち日産グループ向けは10.3%減収（売上高比率は前期の67.2%から64.4%に低下）になると見ている。日本国内だけでなくメキシコ工場など海外拠点での売り上げも含まれており、日産全体の減産の影響を反映した現実的な予想値と言えよう。

ちなみに、日本プラストは26年3月期の地域別売上高で、日本市場は前年比6.0%減収、北米市場は逆に2.4%増収と見込んでおり、その理由として前者は「日産向けの北米への生産移管による減産等」、後者は「日本からの生産移管」を挙げている。完成車メーカーが生産の海外移転を進めれば、部品メーカーもそれに合わせて海外での生産・出荷を増やすという構図だ。ただし、これは海外拠点がある場合に可能な戦略であり、国内生産のみ、あるいは海外事業は輸出中心（＝関税負

図表5 ヨロズの得意先別売上比率



注：（予）は予想、（計）は計画。いずれもヨロズによるもの

注：対象には各メーカーのグループ企業含む。日産はルノー・三菱自向けも含む

出所：ヨロズ公表資料より浜銀総研作成

⁴ 「日産自動車の全国サプライチェーン実態調査（2025年5月）」帝国データバンク、2025年5月16日

<https://www.tdb.co.jp/report/industry/20250516-automotive-nissan-sc/>

担が大きくなる）の企業では対応策が限られてくる。

一方、「脱・日産」を目指しているのはサスペンション大手のヨロズだ。同社の日産向け売上高比率は64.0%（25年3月期）と高いが、それでもここ数年でじわり低下させてきた（前頁図表5）。その一方で、トヨタ向け出荷は右肩上がりだ。ヨロズは24年1月、電動車向け製品の供給拠点としてヨロズサステナブルマニュファクチャリングセンター（YSMC、岐阜県安八郡）の操業を開始したが、狙いの一つはトヨタ向けの「盤石な供給体制整備」（同社資料より）。実際、同センターの出荷はトヨタ向けが70%、ホンダ向けが28%となっている。ヨロズ全体の売上高でもトヨタ向け比率は上昇が続きそうで、中期経営計画で「15%以上」と掲げていたトヨタ向け売上比率目標（27年3月期）を25年1月に「20%以上」へと上方修正した。

執筆者紹介



奥山 要一郎（おくやま よういちろう）
浜銀総合研究所 調査部 主任研究員
自動車・自動車部品産業の調査業務を担当。

浜銀総合研究所では、景気動向に関するレポートなどの発行情報をメールにてお知らせしています。ご関心のある方は、下記のサイトより、「レポート更新情報お知らせメール」（無料）にご登録ください。

【URL】 https://www.yokohama-ri.co.jp/html/inquiry/inquiry_repo.html?nno=5

本レポートの目的は情報提供であり、売買の勧誘ではありません。本レポートに記載した内容は、レポート執筆時の情報に基づく浜銀総合研究所・調査部の見解であり、レポート発行後に予告なく変更することがあります。また、本レポートに記載されている情報は、浜銀総合研究所・調査部が信頼できると考える情報源に基づいたものですが、その正確性、完全性を保証するものではありません。ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取り扱いいただきますようお願いいたします。