



元氣とタイムリーな情報を提供する

五十嵐レポート

発行:「町コン」五十嵐 勉 2023年10月30日 第1140号「週刊五十嵐レポート」

3社寡占状態の業績は

10月27日付朝日新聞、「トヨタ完成車工場10日ぶり全面再開」という記事。トヨタ系列のばね部品メーカー中央発条の工場で爆発事故の影響でトヨタグループ国内全14工場13ラインが止まった。26日に全面復旧した。

通常複数の部品の調達先を確保するするなど有事に備えているが、今回は他の企業で調達が難しい部品の供給が滞ったことが復旧を遅らせた。

中央発条が手掛けるのは「コイルスプリング」。車種ごとに形や材質が違い、同じものはない。供給網が切れた時、他社から調達できる部品ではない。

調査会社によると、2019年の国内シェアは日本発条が45%、中央発条が35%、三菱製鋼が18%と3社で98%、寡占状態。

そうすると3社の業績(ばね事業のみ)はどうか。(有価証券報告書より)

23年3月期 売上高 営業利益 単位:百万円

日本発条 146,847 ▲2,734 (総売上:693,246 営業利益:28,838)

中央発条 92,766 354 (売上高営業利益率0.38%)

三菱製鋼 59,858 ▲2,166 (総売上:170,537 営業利益:5,547)

驚いたことに、3社寡占のばね市場で2社が営業赤字、1社が辛うじて黒字。赤字の2社は他事業部のお陰で営業利益を計上していた。調査前はどんなに利益を上げている会社なのかと楽しみにしていたが、3社寡占状態なのに赤字もしくは低収益であえいでいるとは想像しなかった。これで事故を起こしたら黒字は吹っ飛ぶ。

通常3社寡占状態ならば価格決定権は供給先にあって、3社とも高収益企業が多い。ばね事業の需要先である自動車メーカーははるかに強いということなのだろう。

市場占有率を高めると効率上昇で収益性が高まると言われている。新しい市場であるならば先行投資で市場を高めるために赤字を続ける場合がある。今回は3社とも100年企業に相当する。高収益は市場占有率よりも価格決定権があるかどうかなのかもしれない。

ちょっと
気になる出来事

10月27日付日経新聞、「佐川、宅配便7%値上げ」という記事。

佐川急便は個人向け宅配便の基本運賃を2024年4月から平均で約7%上げる。運転手の代わりに荷物を積み込む人材の確保といった運転手の待遇改善に振り向ける。

同社は2年連続の値上げとなり、コスト上昇も続く中、将来の人手不足に備える原資の確保に更なる値上げが必要と判断。値上げと同時に運転手の待遇も改善。

物流業界では、時間外労働の上限規制が24年4月以降トラック運転手に適用される。年間時間外労働が上限960時間に制限。

物流業界は慢性的なトラック運転手が不足。2015年に76万人いた貨物運送の運転手が30年には3割減ると試算。

コスト上昇→価格転嫁→粗利益アップ→給料・待遇アップ→純利益アップ。好循環になるといいのだが。そのためには、他社より秀でているものが必要になってくる。



一口メモ
知識

君子は終わりあり。

「終わりあり(有終)」とは初志を変えず、一貫して物事を成し遂げ、終わりを全うすること。

名声などない時は心から謙虚になれるが、成功して高位に上りつめると、知らぬうちに慢心が現れる。

しかし、まだまだ自分は事足りていないと分かっているならば、最後まで謙虚さを保ち続けることができるはずである。そのような姿勢を貫くならば、有終を迎えることができる。

「易経一日一言」(致知出版/竹村亜希子)より

有終の美

●「戦略社長塾東京」小岩校 毎週日曜日・水曜日 午前10時～12時

●「戦略社長塾東京」銀座校、武蔵村山校、豊岡校 開講中。

㈱五十嵐コンサルティングオフィス 〒133-0051東京都江戸川区北小岩6-21-5

TEL03-3659-7703 Fax03-3659-7077 info@igarashireport.com

