

現 状	<p>○足許は、国内販売がわずかながら増加しているものの、輸出の大幅な減少の影響が上回り、国内生産は4~7月の累積の対前年同期比で▲4.0%の水準に。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国内販売については新車投入の効果が顕著な登録乗用車の伸びが寄与し、4~8月の累積で+0.6%と増加。 ・米国向け輸出については、市場のピークアウトに対応するため在庫圧縮を進めたこと等により4~7月の累積で▲11.7%の減少。 ・また、欧州市場で日系車の苦戦が続く中、トヨタのフランス工場稼動開始も影響し、欧洲向けは▲23.2%と大きく落込んでおり、輸出全体では同▲10.7%を記録。
-----	--

展 望 (2001年度)	<p>○生産：内需の緩やかな回復では輸出の減少を補い切れず、国内生産は985万台（前年度比▲1.9%）と再び1,000万台を割り込む見通し。【図表6-1、2】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・米国の在庫圧縮も一段落つくこと等から、下期は前期並みの水準が略維持される見込み。 <p>○内需：消費マインドは依然緩慢な改善に止まり、国内販売は602万台（同+0.7%）と回復は限定的なものに。【図表6-1、2】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車では、2000年度のカローラ、シビックに続き、今年度に投入されたフィットに牽引されて小型を中心に登録乗用車は好調に推移する見通し。 ・但し、新規格導入効果一巡による軽乗用車需要の減少を上回るものの、小型トラックを中心とする商用車の不調までは補い切れず、全体としては緩慢な需要回復に止まることに。 <p>○輸出：現地生産化が進む欧米向けに加え、アジア向けは需要の減速が懸念され、輸出は412万台（同▲6.0%）と減少へ。【図表6-1、2】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北米市場はピークアウト後も高い水準での需要推移が見込まれているものの、現地工場稼動引上げや新工場立上げが年内に計画されており、輸出代替が進む見通し。 ・欧州市場全体では、需要が緩やかに減少している上に日系車の苦戦が続いている状況下、現地生産化が更に進む見込み。 ・欧米景気減速の影響を受け、アジア地域全体の自動車需要は今後伸び悩みが懸念され、同地域向け輸出は減少へ。 <p>○海外生産：1月に稼動を開始したトヨタ仏工場に続き、ホンダのアラバマ新工場が年内の稼動開始を計画。現地での販売動向次第では企業によって海外生産比率の上昇に跛行性が出てくる可能性はあるものの、2000年度636万台（自社ブランドベース）であった海外生産は10万台程度増加する見通し。</p> <p>○収益：国内生産は減少を余儀なくされるものの、リストラによる固定費削減効果に加え、対前年同期比で円安が見込まれることもあり、連結（11社単純合算）ベースで增收（同+4.7%）・増益（同+20.5%）となる見通し。</p>
-----------------	--

《トピックス》

【注目が集まる小型車】

<p>○使用年数の長期化で蓄積されている潜在的な買替え需要を新型の小型乗用車が刺激。特にリッターカーと軽自動車を合せたスマートカーは、国内販売の40%以上を占める重要な商品に。【図表6-3】</p> <p>○下期には軽自動車・小型登録車とも新車投入が予想され、好調なセグメントを巡る各社の競争の行方が注目されよう。</p>

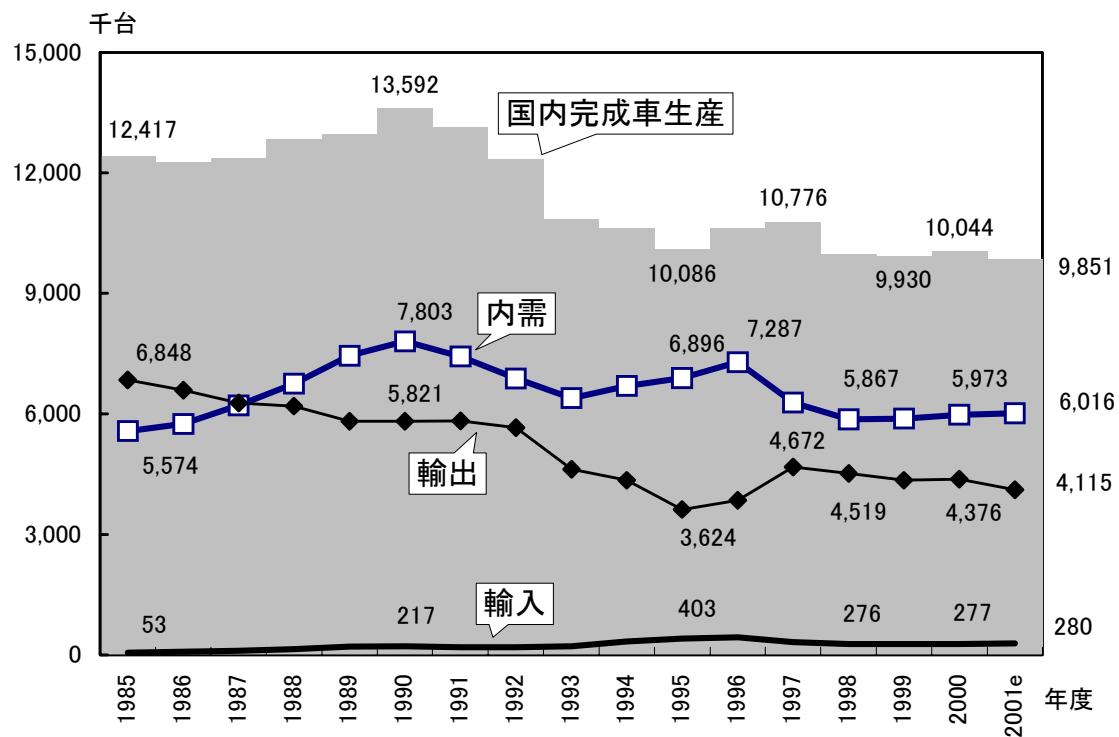
	単位	1999 年度	2000 年度	2001 年度	2000／上	2000／下	2001／上	2001／下
内 需 ①	(千台)	0.3 5,882	1.6 5,973	0.7 6,016	1.4 2,816	1.7 3,158	0.6 2,833	0.8 3,184
輸 出 ②	(千台)	-3.9 4,345	0.8 4,377	-6.0 4,115	6.7 2,259	-4.9 2,117	-10.2 2,028	-1.4 2,087
輸 入 ③	(千台)	-0.3 275	0.8 277	1.1 280	0.3 136	1.3 141	1.4 138	0.8 142
生 産 ①+②-③	(千台)	-0.3 9,930	1.2 10,044	-1.9 9,851	3.5 4,904	-1.0 5,140	-3.7 4,723	-0.2 5,128

売上高 (連結決算)	11 社 (億円)	2.8	4.7
経常利益		27.9 12,745	20.5 16,302

注 1) 左肩数字は対前年度比伸び率 (%)、2001 年度は日本興業銀行産業調査部の予測。

注 2) 11 社決算及び予想の単純合計で、99 年度の前年比伸び率は日産ディーゼル工業が連結決算を導入前であったため比較せず。

【図表 6－1】国内生産台数の推移と予測（年度）



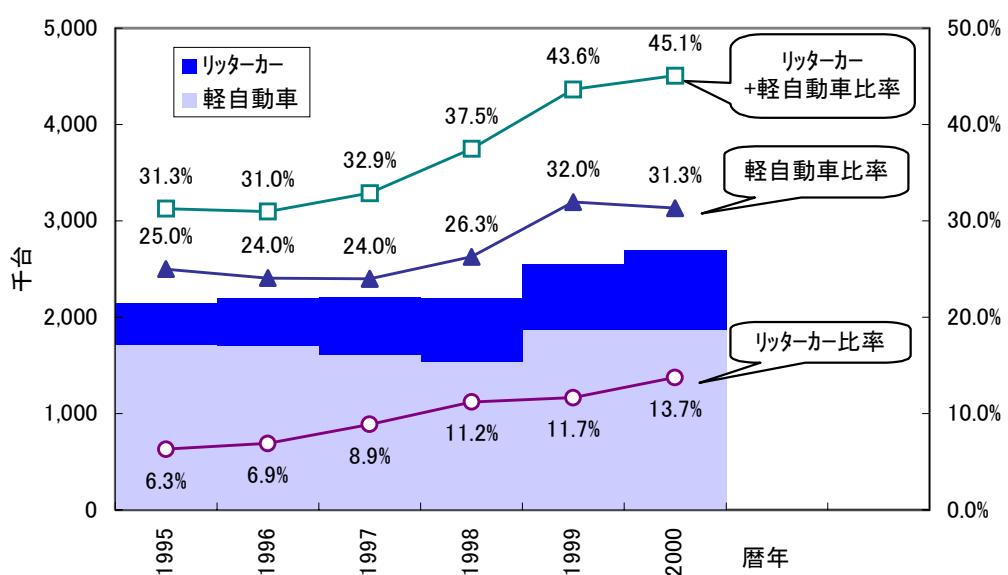
(出所) (社)日本自動車工業会資料より作成。2001 年度は日本興業銀行産業調査部推定

【図表 6－2】車種別需要の推移と予測（年度）

完成車生産計	1997年度実績		1998年度実績		1999年度実績		2000年度実績		2001年度予想	
	前年比									
	10,776	1.5	9,960	▲ 7.6	9,930	▲ 0.3	10,044	1.2	9,851	▲ 1.9
国内需要合計	6,275	▲ 13.9	5,867	▲ 6.5	5,882	0.3	5,973	1.6	6,016	0.7
乗用車合計	4,190	▲ 13.6	4,143	▲ 1.1	4,185	1.0	4,257	1.7	4,380	2.9
普通	811	▲ 13.8	738	▲ 9.1	750	1.6	756	0.9	765	1.1
小型	2,509	▲ 14.5	2,358	▲ 6.0	2,160	▲ 8.4	2,230	3.2	2,375	6.5
軽乗用車	870	▲ 10.8	1,048	20.5	1,275	21.7	1,271	▲ 0.3	1,240	▲ 2.5
商用車合計	2,086	▲ 14.4	1,723	▲ 17.4	1,697	▲ 1.5	1,716	1.1	1,636	▲ 4.7
普通	129	▲ 26.4	90	▲ 30.0	82	▲ 9.7	84	3.6	83	▲ 2.2
小型	1,283	▲ 14.0	1,014	▲ 21.0	974	▲ 4.0	1,033	6.1	968	▲ 6.3
バス	15	▲ 12.3	14	▲ 8.1	16	13.6	15	▲ 2.6	15	▲ 0.3
軽商用車	659	▲ 12.4	605	▲ 8.1	626	3.4	583	▲ 6.9	570	▲ 2.2
登録車計	4,747	▲ 14.6	4,213	▲ 11.2	3,981	▲ 5.5	4,119	3.5	4,206	2.1
登録乗用車	3,320	▲ 14.4	3,096	▲ 6.8	2,910	▲ 6.0	2,986	2.6	3,140	5.2
登録商用車	1,427	▲ 15.3	1,118	▲ 21.7	1,071	▲ 4.2	1,133	5.8	1,066	▲ 5.9
軽自動車合計	1,528	▲ 11.5	1,653	8.2	1,901	15.0	1,854	▲ 2.5	1,810	▲ 2.4
輸出台数合計	4,672	21.4	4,519	▲ 3.3	4,343	▲ 3.9	4,377	0.8	4,115	▲ 6.0
北米向け	1,455	16.8	1,502	3.3	1,741	15.9	1,814	4.2	1,738	▲ 4.2
欧州向け	1,322	35.9	1,399	5.9	1,253	▲ 10.4	1,066	▲ 14.9	920	▲ 13.7
アジア向け	533	▲ 12.1	249	▲ 53.3	324	30.0	420	29.8	360	▲ 14.3
その他	1,363	33.1	1,369	0.5	1,025	▲ 25.1	1,076	4.9	1,097	2.0

(出所) (社)日本自動車工業会資料より作成。2001 年度は日本興業銀行産業調査部推定

【図表 6－3】国内販売における「小型化」の推移



(注)リッターカーの定義は FOURIN 社による

(出所) (社)日本自動車販売協会連合会資料より日本興業銀行産業調査部作成

(業種グループ一組立加工 武末 知之)

