

## 自動車

## 【要約】

- 2007年度の国内需要は5,320千台(前年度比▲5.3%)と減少。2008年度もこの傾向に歯止めはかからず、5,066千台(同▲4.8%)と2007年度並みの減少継続を予想。
- 2008年度の輸出は、北米向けは日本車人気の高まりより横這いを維持、また中東・ロシア・アジア向けは引き続き好調のため7,460千台(同+10.2%)と大幅増加の見込み。海外生産は日系メーカーのグローバルな需要に対応した生産体制構築により拡大は続くが、北米での減産もあり拡大ペースは鈍化。
- 2008年度売上高は、海外販売は好調な一方、為替・国内販売低迷等の影響が大きく、減収の見込み。営業利益も急激な原材料の高騰、為替の影響等、減益要因が重なり、3兆2,734億円(同▲28.7%)と減益に転じる見込み。

## I. 産業の動き

## 1. 市場

## (1) 内需

2008年度の内需は5,066千台への減少を予想

2004、2005年と横這いで推移していた内需は、2006年度に減少(前年度比▲4.1%)に転じ、2007年度は燃料価格高騰が本格化したことによる維持コスト上昇等の影響から、消費者の車離れが加速。登録車のみならず、2006年度まで好調だった軽自動車も需要が一巡したため減少し、内需は5,320千台(同▲5.3%)と5%を超える減少となった(【図表9-1】)。

2008年度は、各メーカーとも需要喚起を図るべく、人気の高いミニバン中心に新車投入を行うも、その効果は限定的と予想され、また低燃費の軽自動車の減少幅が縮小するものの、全需を押し上げる程の力はないことから、内需は5,066千台(同▲4.8%)と前年度並みの減少を予想する(【図表9-1、2】)。

【図表9-1】需給表

【実数】		06fy (実績)	07fy (実績)	08fy (予想)	07/上 (実績)	07/下 (実績)	08/上 (予想)	08/下 (予想)
内需	(千台)	5,619	5,320	5,066	2,485	2,835	2,388	2,679
輸出	(千台)	6,130	6,770	7,460	3,135	3,635	3,444	4,016
輸入	(千台)	256	265	248	132	133	124	124
国内生産	(千台)	11,493	11,825	12,278	5,487	6,338	5,708	6,570

【増減率】		(対前年同期比)			(対前年同期比)			
摘要 (単位)		06fy (実績)	07fy (実績)	08fy (予想)	07/上 (実績)	07/下 (実績)	08/上 (予想)	08/下 (予想)
内需	(%)	▲4.1%	▲5.3%	▲4.8%	▲8.1%	▲2.8%	▲3.9%	▲5.5%
輸出	(%)	+16.6%	+10.4%	+10.2%	+6.8%	+13.8%	+9.9%	+10.5%
輸入	(%)	▲5.0%	+3.2%	▲6.1%	+3.8%	+2.6%	▲6.1%	▲6.2%
国内生産	(%)	+5.5%	+2.9%	+3.8%	▲0.4%	+6.0%	+4.0%	+3.7%

(出所) (社)日本自動車工業会資料等よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

(注) 2008年度についてはみずほコーポレート銀行産業調査部予想

2007年度は登録車、軽自動車とも減少

人口構成の変化(人口減少)、平均使用年数の長期化に加え、2007年度後半からの急激な燃料価格高騰により、内需は引き続き減少傾向にある。2007年度は、登録乗用車の需要が2,965千台(前年度比▲2.1%)と22年ぶりに3,000千台を切る水準へ。また2006年度まで好調を維持していた軽自動車も需要が一巡し、1,893千台(同▲6.8%)と5年ぶりに減少に転じた。環境規制特需以降落ち込みが激しい登録商用車も462千台(同▲17.5%)となり、内需は5,320千台まで減少、26年ぶりの低水準となった。

引続き国内需要は低迷が続く

国内需要低迷の要因としては、まず人口構造の変化という構造的要因が挙げられる。自動車保有のエントリー層である20～29歳の人口推移を見ると、2005年5月の16,206千人から、2006年5月は15,826千人(前年比▲2.3%)、2007年5月は15,171千人(同▲4.1%)と、少子高齢化により毎年3%前後の割合で減少している。また、15～19歳の人口も、2005年5月の6,656千人から、2006年5月は6,478千人(同▲2.7%)、2007年5月は6,345千人(同▲2.1%)と自動車保有層の減少に歯止めはかかりそうにない。加えて、自動車の保有年数が長期化している点も需要減の要因となっている。次に、ライフスタイルの変化が挙げられる。特に若者の消費行動の変化として、消費の対象が車から携帯電話等へ移行していると言われており、最後に、維持コストの負担も重いことが挙げられる。各種税金・保険料・駐車場代・車検代といったベースコストは、住宅に次ぐ出費負担となっており、最近高騰している燃料代を加味すると、その負担感は更に増加している。以上のように、各社の需要刺激策に対して、需要環境としての逆風が続いており、2008年度の内需は、5,066千台(前年度比▲4.8%)と、前年度並みの減少を予想する(【図表9-2】)。

【図表9-2】国内完成車生産と海外生産の推移と予測

	2004年度実績		2005年度実績		2006年度実績		2007年度実績		2008年度予想	
	ナンバーベース		ナンバーベース		ナンバーベース		ナンバーベース		ナンバーベース	
	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	
国内生産計	10,617	2.5	10,894	2.6	11,493	5.5	11,825	2.9	12,278	3.8
国内需要合計	5,820	▲1.1	5,861	0.7	5,619	▲4.1	5,320	▲5.3	5,066	▲4.8
乗用車合計	4,749	0.2	4,755	0.1	4,557	▲4.2	4,390	▲3.7	4,218	▲3.9
普通	1,338	2.7	1,256	▲6.1	1,228	▲2.3	1,336	8.8	1,273	▲4.7
小型	2,056	▲2.0	2,082	1.3	1,800	▲13.5	1,629	▲9.5	1,549	▲4.9
軽乗用車	1,356	1.2	1,417	4.6	1,529	7.9	1,426	▲6.8	1,396	▲2.1
商用車合計	1,071	▲6.5	1,106	3.3	1,061	▲4.1	929	▲12.4	848	▲8.7
普通	180	▲17.7	200	11.1	202	1.0	166	▲17.6	145	▲13.2
小型	349	▲10.0	357	2.4	341	▲4.6	280	▲17.7	249	▲11.1
バス	17	▲21.2	18	4.5	17	▲4.6	15	▲10.1	14	▲8.5
軽商用車	525	1.4	531	1.1	501	▲5.6	467	▲6.8	441	▲5.7
登録車計	3,940	▲2.2	3,913	▲0.7	3,588	▲8.3	3,427	▲4.5	3,230	▲5.7
登録乗用車	3,394	▲0.2	3,338	▲1.6	3,028	▲9.3	2,965	▲2.1	2,822	▲4.8
登録商用車	546	▲13.0	575	5.3	560	▲2.7	462	▲17.5	408	▲11.8
軽自動車合計	1,881	1.2	1,948	3.6	2,031	4.2	1,893	▲6.8	1,836	▲3.0
輸出台数合計	4,979	4.3	5,257	5.6	6,130	16.6	6,770	10.4	7,460	10.2
北米向け	1,745	▲0.3	1,981	13.5	2,540	28.2	2,479	▲2.4	2,500	0.8
欧州向け	1,269	7.8	1,222	▲3.7	1,358	11.2	1,524	12.2	1,728	13.4
アジア向け	489	▲8.1	405	▲17.3	380	▲6.2	488	28.6	632	29.5
その他	1,475	12.3	1,649	11.8	1,852	12.3	2,278	23.0	2,599	14.1
海外生産計	9,884	11.3	10,930	10.6	11,159	2.1	12,056	8.0	12,272	1.8
輸出+海外生産	14,863	8.9	16,187	8.9	17,289	6.8	18,826	8.9	19,732	4.8

(出所) (社)日本自動車工業会資料等より、みずほコーポレート銀行産業調査部作成

(注) 2007年度海外生産計、2008年度についてはみずほコーポレート銀行産業調査部予想

(2) 輸入

輸入車の販売も  
引き続き低調

2007年度の輸入車販売台数は265千台(前年度比+3.2%)に増加したが、これは特定の日系メーカー海外生産車の販売台数(逆輸入分)が大幅に増加したという特殊要因によるもの。輸入車の約95%を占める外国メーカー車は2006年7月～2008年5月までの約2年間、2007年9月、2008年4月の2ヶ月を除き前年同月割れが続いており、前述の国内生産へのシフトによる特殊要因が消失する2008年度は、248千台(同▲6.1%)と減少基調に戻るものと予想する。新車投入により外国メーカー数社は健闘しているものの、国内需要低迷の影響を受け外国メーカーも厳しい状況が続く(【図表9-1】)。

(3) 海外市場

2007年の米国市場は  
16,089千台に減少

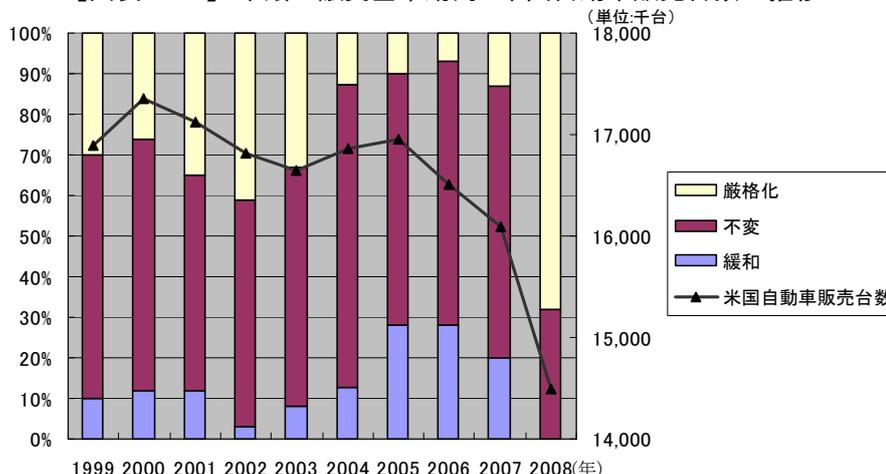
2007年の米国市場は、景気減速を背景に16,089千台(前年比▲2.5%)と16,000千台を確保するも、2年連続の減少となった。乗用車は米Big3の販売台数が同▲10.3%と落ち込む一方、燃料価格急騰による日系低燃費車の躍進により、日系メーカーは同+5.1%の増加。ライトトラックも米Big3が同▲5.5%と落ち込む中、日系メーカーは同+0.3%と前年比プラスを維持した。

サブプライム問題  
長期化による個人  
消費悪化で米国市場はさらに悪化

2008年もサブプライムローン問題長期化による影響が懸念される中、米国の自動車販売に影響を及ぼす販売金融のスタンスを、米銀の融資基準動向で見ると、2008年に入り融資基準を『厳しくした』と回答した銀行の割合が、『緩めた』の割合を5年ぶりに上回り、今後も米銀の与信基準は『厳格化』の方向にあるものと思われる。こうした融資スタンスは、個人消費を更に下押しするとともに、自動車販売市場の縮小にも拍車をかけるものと思われる(【図表9-3】)。

2008年の米国市場は、サブプライム問題による景気減速の継続と、更には燃料価格の高騰を受け、14,500千台(同▲9.9%)と15,000千台を下回る水準となると予想する。その中で、今後も日系メーカーの低燃費車人気は続くと思われる、日系メーカーがシェアを上げ、米Big3がシェアを下げるという構図に変わりはなく、足許2008年5月の米国新車販売台数シェアでは、米Big3:44.4%(前年同月比▲7.4%)に対し、日系:42.3%(同+5.5%)と2ポイント差まで肉薄してきている。

【図表9-3】米銀の融資基準動向と米国自動車販売台数の推移



(出所) 米通貨監督庁データ、Automotive News データよりみずほコーポレート銀行産業調査部作成  
(注) 2008年米国自動車販売台数についてはみずほコーポレート銀行産業調査部予想

**欧州市場は横這い** 2007年の欧州市場(\*1)は、欧州最大の市場規模であるドイツ市場がVAT(付加価値税)引き上げの影響で大幅減少(前年比▲9.2%)するも、EFTA3 カ国(同+8.9%)等が伸びた結果、14,794千台(同+0.2%)と横這い。

2008年の欧州経済は主要国が総じて減速基調にあるものの、経済成長率は1.8%と潜在成長率の2%程度に踏み止まる見込みであることから、欧州市場は14,800千台の横這いと予想する。(※1)欧州:EU15+EFTAの乗用車市場

**アジア市場は中国・インドを中心に急速に拡大** 中国・インド市場は急速に拡大しており、2007年中国市場は8,791千台(前年比+21.8%)、インド市場も1,989千台(同+13.4%)と大幅な増加となった。その他アジア市場(\*2)も3,157千台(同+2.9%)の増加で着地。

2008年中国経済は、インフレ率上昇等の影響により減速が見込まれるが、補助金を通じた燃料価格抑制等、景気不振リスクに配慮した政策や地域振興策が継続されることから、減速のテンポは緩やかになると思われる。経済成長率も10.0%と微減ながら二桁成長を見込んでいることから、中国市場は若干減速するものの10,110千台(同+15%)と10,000千台超えを予想する。また、インド市場は緊急に自動車物品税を引き上げる等、今後不透明な部分もあるものの、拡大基調は維持するものと思われ2,150千台(同+8%)と2,000千台超えを予想する。その他アジア市場は景気が減速傾向にあることから、3,190千台(同+1.0%)を予想する。

(※2)その他アジア市場:韓国、台湾、タイ、マレーシア、フィリピン、インドネシア

#### (4)輸出

**2007年度の輸出は中東・ロシア・中国向けが牽引し好調** 2007年度は輸出全体の約4割を占める北米市場向けが減速するも、資源価格高騰の恩恵を受けている中東・非 EU(特にロシア)向けが前年度比+40%強増加し、全体では6,770千台(前年度比+10.4%)と、引き続き二桁増という高い伸びを示した。2008年度は、北米市場は縮小しているものの、日系メーカーの低燃費車人気の高まりにより、北米向け輸出はほぼ横這い。また、増加基調にある中東・非 EU 向けも引き続き増加する見込みであることから、輸出全体では、略前年度並みの+10.2%成長となる7,460千台と予想する(【図表9-1】)。

**北米向けは日系メーカーの低燃費車人気で横這い維持** 北米向け輸出は、米国景気の悪化により2007年度2,479千台(同▲2.4%)に減少。一方2008年度は、北米自動車販売台数は大幅に減少する見込みではあるが、燃料価格高騰による、日系メーカーの低燃費車人気の高まりから、略横這いの2,500千台(同+0.8%)と予想する。

**欧州向けは特に非EUのロシアが好調** 欧州向け輸出は、EU 向けは減少した一方で、ロシア等資源国向けの好調に牽引され、2007年度は1,524千台(同+12.2%)の二桁増。2008年度もこの傾向は続くと思われ1,728千台(同+13.4%)と前期並みの増加を予想する。

**アジア向けは中国向け中心に好調** アジア向け輸出は、需要増が続く中国向けを中心に全体的に増加し、2007年度488千台(同+28.6%)と高い伸びを示した。2008年度においても中国中心に増加する事が予想され、632千台(同+29.5%)と引き続き高い水準で増加するものと予想する。

## 2. 海外生産

拡大基調は継続するも、北米の生産調整により拡大ペースは鈍化

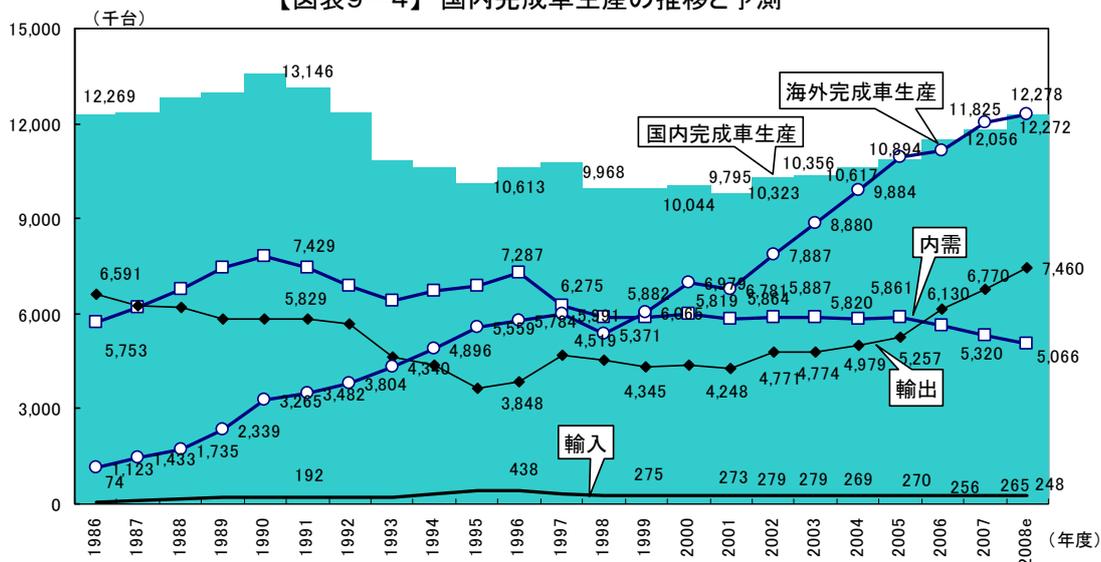
2007年通年の海外生産は、日系メーカーの、グローバルな需要に対応した生産体制構築により、11,857千台(前年比+8.1%)と6年連続で増加し、また2007年度は12,056千台(前年度比+8.0%)と増加の見込み。2008年度も北米・中国・ロシア等で合計500千台程度の新工場の建設・能力増強が予定されており、海外生産の拡大基調は続くものと予想する。なお、北米における生産調整により拡大ペースは鈍化し、12,272千台(同+1.8%)と予想する。

## 3. 国内生産

輸出好調により増加基調は維持

2007年度の国内生産は、燃料価格高騰を受けた低燃費車志向で、海外市場において日系メーカー車人気が高まり、輸出は拡大したものの、国内需要の冷え込みより11,825千台(前年度比+2.9%)に留まった。2008年度も国内需要は引き続き低迷する見込みであるが、日系メーカー車の海外での人気は衰えず、12,278千台(同+3.8%)と増加するものと予想する。

【図表9-4】国内完成車生産の推移と予測



(出所) (社)日本自動車工業会資料等よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

(注) 2007年度海外完成車生産、2008年度についてはみずほコーポレート銀行産業調査部予想

## II. 企業業績

### 1. 売上高

2008年度の総販売台数は増加するが為替の影響で減収を予想

完成車メーカー8社の2007年度連結売上高単純合計は、国内販売は低迷する一方、海外販売は好調を維持することにより、62兆2,736億円(前年度比+8.7%)と大幅増収となった。2008年度は引き続き国内販売は低迷する見込みであるが、海外販売は拡大基調が続くことから、日系メーカーの総販売台数は増加。一方で、円高の影響等による減収要因を打ち返すことはできず、売上高は前年度比▲5.2%となる59兆358億円と、減収を予想する(【図表9-5】)。

## 2. 営業利益

2008年度は円高・原材料高・減収の影響で大幅減益へ

完成車メーカー8社の2007年連結決算営業利益単純合計は、海外を中心とした販売増加に伴う増収による増益効果が、円高による為替減益、原材料・資源価格の上昇、設備投資償却費増加、研究開発費増加等の様々な減益要因を吸収し、4兆5,896億円(前年度比+5.4%)と増益にて着地。

2008年度については、為替相場の変動、原材料高、減収等、減益インパクトの大きい様々な減益要因により、日系メーカーが得意とする原価低減努力だけではカバーできない水準にあることから、営業利益は3兆2,734億円(同▲28.7%)の減益を予想する。営業利益率も、2007年度の7.4%から2008年度は5.5%へ低下すると予想する(【図表9-5、9-6】)。

【図表9-5】企業収支(連結ベース)

## 【実額】

	摘要(単位)	06fy (実績)	07fy (実績)	08fy (予測)
売上高	8社(億円)	572,755	622,736	590,358
営業利益	8社(億円)	43,540	45,896	32,734

## 【増減率】

(対前年度比)

	摘要(単位)	06fy (実績)	07fy (実績)	08fy (予測)
売上高	8社(%)	+11.8%	+8.7%	▲5.2%
営業利益	8社(%)	+8.5%	+5.4%	▲28.7%

(出所) (社)日本自動車工業会資料等よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

(注) 実績部分も未発表のメーカーに関してはみずほコーポレート銀行産業調査部推計

【図表9-6】完成車メーカー8社の利益変動要因の実績と予測

(単位:億円)	05fy(実績)	06fy(実績)	07fy(実績)	08fy(当行予想)
営業利益増減要因	6,569	3,344	2,356	▲13,162
為替変動	6,352	6,048	829	▲12,868
原価低減・合理化+原材料費(ネット)	3,612	2,175	3,035	2,896
売上変動・売上構成差	3,926	3,607	6,370	6,019
販管費増加	▲1,732	▲2,634	▲1,485	▲1,425
研究開発費・製品向上費増加	▲2,176	▲2,299	▲1,891	▲1,815
固定費・労務費等	▲2,494	▲2,477	▲2,241	▲2,149
その他	▲919	▲1,076	▲2,261	▲3,821

(出所) 数値は各社決算資料、但し2008年度はみずほコーポレート銀行産業調査部予測

完成車メーカー8社…トヨタ、日産、ホンダ、三菱自工、マツダ、富士重工、スズキ、いすゞ

(注) 売上高および営業利益は下記理由により、完成車メーカー12社のうち8社連結決算の単純合計日野、ダイハツの2社はトヨタの連結に含まれる。三菱ふそうトラックバス、日産ディーゼル工業は非上場のためデータ非公表。

## Ⅲ. トピックス ～ 資源価格高騰による短期的・中長期的影響

短期的・中長期的にさまざまな影響あり

日本自動車産業は、足許の資源価格、特に原材料(鋼板)・燃料価格の高騰により、短期的・中長期的にさまざまな影響を受けるものと思料される。短期的には原材料価格高騰への対応においてであり、中長期的には燃費向上への対応、環境技術への対応においてである。

短期的影響は  
限定的

今般の完成車メーカーと鉄鋼大手の交渉の結果、自動車用鋼板価格の値上げ幅は28千円/トンで決着したため、日本自動車産業へのインパクトとしては、合計で6,200億円程度のコスト高となる見込みである。これに対し日本の自動車産業は原価低減(『ゲンテイ』)の更なる強化により、日系メーカー合計で6,300億円以上のコスト削減を行うとしている。こうした原価低減には、低迷する国内需要の中で安易な価格転嫁が困難な状況下、モデルチェンジ・新車発売の過程での付加価値向上と併せたコスト吸収等、さまざまな施策の中で対応も含まれよう。一方で、為替も現在のところ想定為替レート100円/米ドルに対し105円~108円で推移しており、105円で推移すると仮定すれば、4,000~5,000億円程度の収益プラス要因となる。日本の自動車産業の得意としてきた『ゲンテイ』努力と足許の為替動向に鑑みれば、計算上は、原材料高は吸収可能ではあるが、収益の『のりしろ』が底を尽きつつあり、実質的な収益力という意味では、完成車メーカー各社の収益力という台所事情・苦悩が垣間見える。

中期的影響は  
他社との協業等  
動きを加速させる  
可能性あり

一方、中長期的影響としては、既に国内外各メーカーとも燃費向上に向け多額の研究開発費を捻出し積極的に技術開発を行っているが、燃料価格高騰によりパワートレインの開発のみならず、クルマの小型化・軽量化に向けた開発競争が更に激化しよう。今次の燃料価格高騰により、大型車が市場の中心であった北米においても、大型車の需要が急激に冷え込む一方、燃費の良い小型車やハイブリッド車の販売が好調となっており、各社とも生産体制の再編を迫られている。クルマの小型化・軽量化の動きは、新興国のみならず先進国市場においても進展しており、一般的に小型車のほうが大型車より利幅が小さいと言われている中で、クルマの小型化・軽量化の加速は、完成車メーカーの生産モデルミックスの悪化を惹き起こし、これによる収益圧縮も避けられないものと思われる。今後は、いかに利益を確保しつつ小型車の生産体制を構築するか、が問われることとなる。

また世界的に厳しさを増す環境対応(CO<sub>2</sub>・NO<sub>x</sub>削減)においても、①ハイブリッド車、②クリーンディーゼル車、③電気自動車、④燃料電池車(水素自動車)等の研究開発が加速しており、次世代環境エンジンを巡る競争は日増しに激しさを増している。あわせて次世代環境エンジンのメインストリーム決定には、今暫くの時間がかかると想定され、各社とも最終的な次世代環境エンジン開発のゴールに向け、前述の様な複数の選択肢を並走させながら、開発競争を行わざるを得ない状況にある。斯かる中、燃費向上に向けたクルマの小型化・軽量化と環境対応車の開発に対する研究開発費を個社で捻出できる企業は限られ、また上述の収益悪化要因が加わることにより、技術補完を目的とした協業の動きも加速されよう。

燃費向上に向けては、完成車メーカーによる電池技術の取り込みと言った観点から、電池関連のエレクトロニクスメーカーとのアライアンスが進展している。燃費向上にあたっては、電池技術の開発強化に留まらず、軽量化を企図した情報伝達、制御あるいは統合といった面で、エレクトロニクス化の進展に拍車がかかってこよう。こうしたエレクトロニクス分野の取り込みは技術開発は勿論、技術者確保と言う観点からも、さまざまな形での協業が進むものと思われる。

なお、現在注目を浴びている環境対応車においては、各完成車メーカーともエレクトロニクスメーカーと組み、ハイブリッド車・電気自動車の性能を左右すると言われている電池の開発競争を、激しく繰り広げている。その中で、電気自動車の普及の問題点としては、大きく分けて①充電インフラ整備、②電池の能力(安全性、容量、小型化・軽量化、価格面等)の2つが挙げられる。この問題点を打開するには、完成車メーカーの努力のみならず、各関係当事者の協力が必要であることから、電気自動車の普及は、短期的には徐々に増加しつつ、中長期的には様々な問題点がクリアされた時点で、拡大局面に入るものと思われる。

(組立加工チーム 河野 貴光)

[takamitsu.kawano@mizuho-cb.co.jp](mailto:takamitsu.kawano@mizuho-cb.co.jp)