

トピックス

「2000年度の日本の自動車需要展望」
 ～日本の生産、販売、輸出、輸入の需要見通し～
 主任研究員:加藤 摩周

Email: mashu@nli-research.co.jp Tel: (03)3597-8433 Fax: (03)5512-7161

(1)マクロ経済からみる99年度の内需(国内販売)予想

景気予測と国内市場・全需(前年度比、前年同期比、千台、%)

年度	実質GDP 伸び率	民間消費 支出 伸び率	全需 (国内販売)	前年比	推計式	実需-推 計式
85	4.1	3.5	5,574	1.6		
86	3.1	3.9	5,753	3.2		
87	4.8	4.1	6,213	8.0		
88	6.0	5.6	6,749	8.6		
89	4.4	4.2	7,451	10.4		
90	5.5	4.2	7,803	4.7		
91	2.9	2.8	7,429	-4.8		
92	0.4	1.2	6,881	-7.4		
93	0.5	1.7	6,389	-7.1		
94	0.6	1.5	6,697	4.8		
95	3.0	3.2	6,896	3.0		
96	4.4	2.8	7,288	5.7	6,960	328
97	-0.4	-1.2	6,275	-13.9	6,649	-374
98	-1.9	0.1	5,867	-6.5	6,035	-168
99E	1.0	1.8	5,750	-2.0	5,978	-228
00E	0.5	0.6	5,700	-0.9	5,710	-10
	(前年同期比)					
98.4-6	-1.7	0.8	1,316	-7.6	1,402	-86
7-9	-3.2	-0.9	1,438	-9.0	1,475	-37
10-12	-2.8	-0.1	1,399	-9.4	1,502	-103
1-3	0.1	0.8	1,714	-0.7	1,656	58
99.4-6	0.8	1.8	1,321	-3.5	1,359	-38
7-9E	1.0	1.6	1,456	-0.6	1,464	-8
10-12E	1.9	2.0	1,330	2.2	1,476	-146
1-3E	0.0	1.7	1,643	3.3	1,679	-37
00.4-6E	-0.2	0.3	1,270	-3.9	1,306	-36
7-9E	0.3	0.9	1,400	-3.8	1,452	-52
10-12E	0.8	0.9	1,350	1.5	1,383	-33
1-3E	1.2	0.2	1,680	2.3	1,570	110

(資料)国民所得統計、日本自動車工業会、E:筆者

<回帰分析>推計期間:74~99年度1Q、四半期ベース、87~90年はダミー(87~90=1)

全需 = -45,006 + 2.69 × 実質GDP + 38,396 × 実質民間消費支出・伸び率 + 0.78 × 前縁同期販売台数 + 76,966 × ダミー

t値:切片(-0.88)、実質GDP(3.81)、実質民間消費支出・伸び率(8.20)、前年同期販売台数(14.19)、ダミー(2.95)

決定係数:0.921

①99年度:

最悪期は脱するものの、回復ペースは鈍い

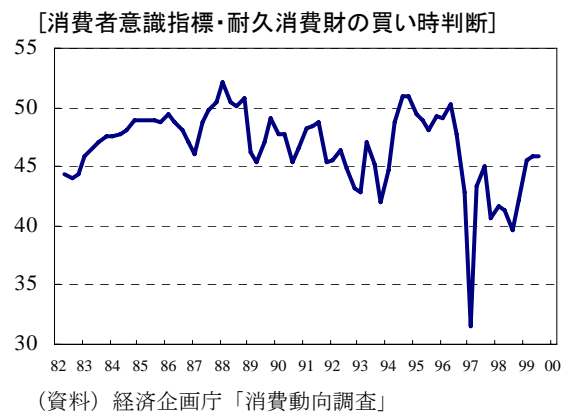
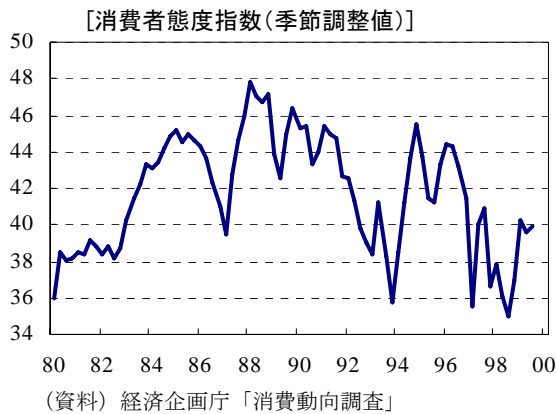
(ア)下期より公共投資、減税効果の希薄化 → 追加策なければ底割れの可能性あり

(イ)設備投資は力不足、マイナスを続ける雇用所得等から所得・消費水準の戻りは鈍い(参照:国内景気)

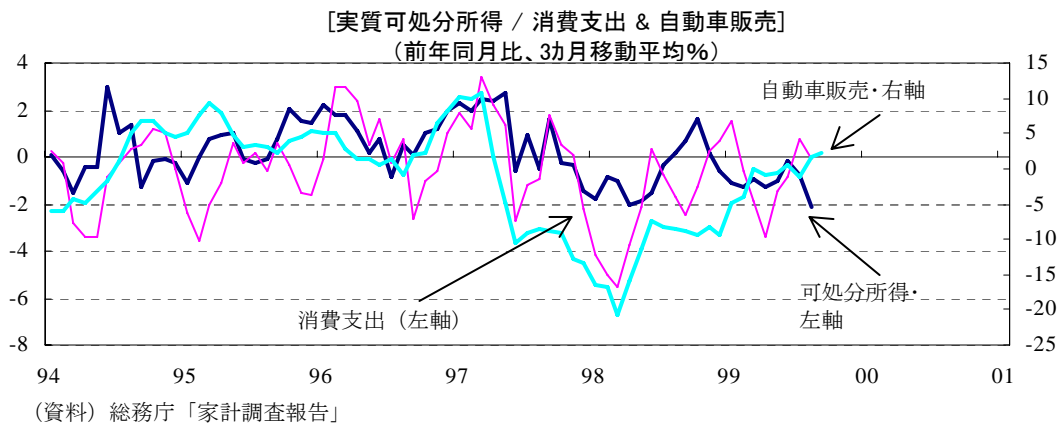
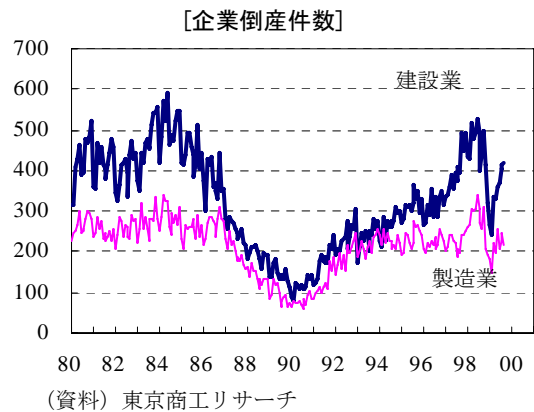
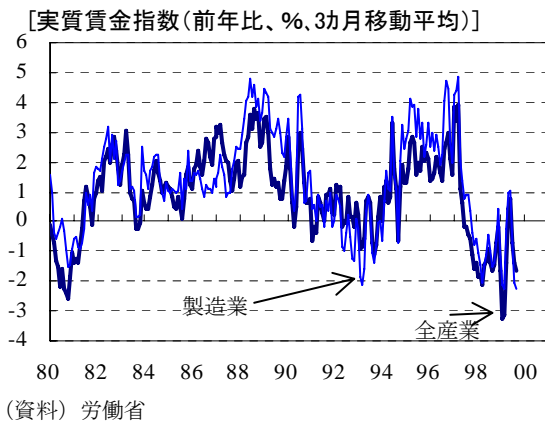


登録車は、一部の車種を除き、RVを含めて不振 → 軽は180万台超レベルへ

(ロ)一方で株価は底打ち、在庫調整は進展 → 消費者意識指標の「耐久消費財の買い時判断」は最悪期から好転



② 2000年度：
ポイントは雇用、所得環境



- ・雇用環境 … 政府による開銀融資効果の希薄化、金融再編に伴う取引先の絞り込み
→ 企業倒産の再度増加・雇用調整は長期化する恐れ
- ・所得環境 … 改善する要因少ない
- ・軽自動車の新規格効果 … 商用車分も年明け後、剥落

↓
マイナス成長は避けられても、全需は減少する可能性

中長期的にも、高齢化社会の到来で、

- ・ 経済成長、所得の伸び低下
- ・ 動体視力等の低下により、「取り回しの良さ」が選好

+

- ・ 地球環境への関心増加

↓

欧州型に近い軽・コンパクトカーのシェアが高いマーケットへ変貌する可能性

③ポジティブ要因：底堅い潜在的な更新需要 → 可処分所得、消費マインドの回復待ち

98、99年は7年車検の増加 ← 保有期間長期化の反映

↓

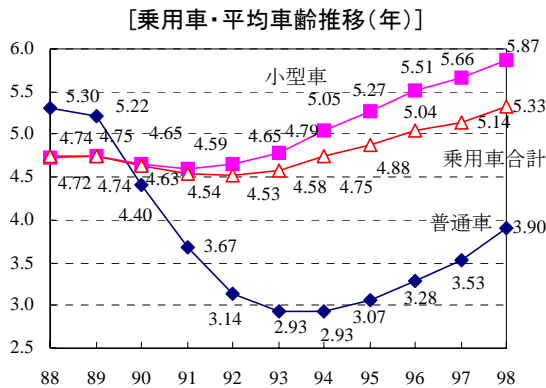
車検到来台数試算：99年、2000年も1200万台レベルと、高水準の潜在的更新需要が続く

↓

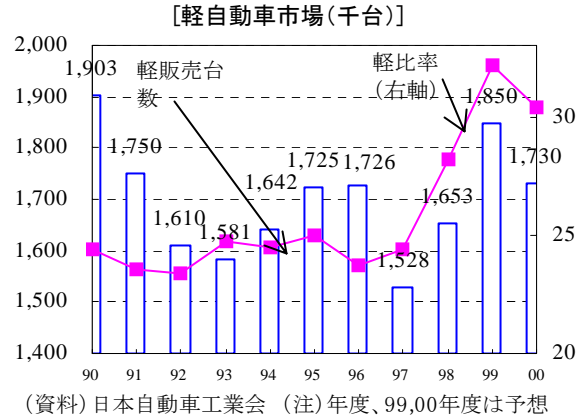
車齢5.3年以上の急増、10.4年以上も500万台近くに急増

↓

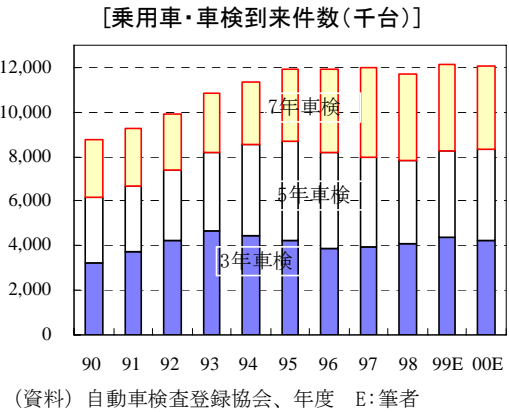
2000年度も所得・消費マインドは本格的には盛り上がりず顕在化先送りの可能性



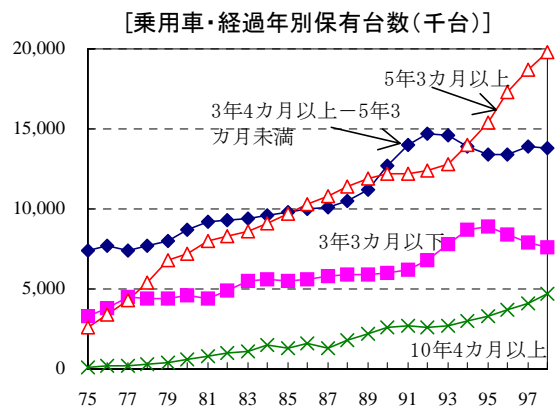
(資料) 自動車検査登録協会、該当年3月末
(注) 車齢：新車登録からの経過年数



(資料) 日本自動車工業会 (注) 年度、99、00年度は予想



(資料) 自動車検査登録協会、年度 E:筆者



(資料) 自動車検査登録協会、該当年3月末

(エ) 必死の需要喚起策 … モーターショー年のため新モデル投入 → 効果は消費者心理、株価等に依存

99年度は採算性が高く、保有台数の大きいクラウン（保有台数 104 万台）、セドリック／グロリア（同 55 万台）のフル・モデルチェンジ年 → 2000年度はコンパクト・ワゴン、軽に需要がシフトによる車種構成悪化の歯止めとなるか

ニューモデル・フルモデルチェンジ動向

	トヨタ	日産	三菱	本田	マツダ
11		パサラ	ディオ(ティンゴ・ロング)	インサイト(ハイブリット)	
12	クラウン・ワゴン		ビスタチオ	オデッセイ	
00.1	WILL Vi (ヴィッツベース・HB)		デボネア		
2	ブラックボックス	ハイパー・ミニ			
3		ハイブリッド(ティノ・ベース)			
4	ブラックボックス、ORIGIN	セド・グロワゴン、セレナ・ハイブリッド			ラウム対抗車
5	カローラ系4車種、RAV4、OPA(1.8L)	プレセア	ランサー		
6				シビック・フェリオ	
7			アスティ、リベロ、デリカ・スペースギア	シビック・5ドア	J14(MPVベースSUV)
8	セルシオ				
9		ティノ・ロング(欧州)、ブルーバード/パルサー統合車、シーマ後継車			
10	マークII	新型クロカン(CR-V対抗車)		C-MV	

(資料) 各種報道資料、ヒアリングより筆者作成

(結論)

雇用・所得面の調整続き、全需の回復ペースは鈍い



急速な消費マインド回復は期待できず、2000年度通期では回復シナリオ(+0.5%成長)を採用しても 600万台割れが続く

(2)輸出予測 … 世界景気は底堅いものの、円高の影響深まる

年度	地域計	前年比	北米	前年比	欧州	前年比	アジア向	前年比	その他	前年比
87	6,268	-4.9	3,318	-10.3	1,635	-0.7	478	10.0	837	3.3
88	6,191	-1.2	3,047	-8.2	1,677	2.6	497	4.0	970	15.8
89	5,818	-6.0	2,692	-11.7	1,693	1.0	515	3.7	917	-5.4
90	5,823	0.1	2,466	-8.4	1,773	4.7	584	13.3	999	8.9
91	5,829	0.1	2,327	-5.7	1,729	-2.5	557	-4.7	1,217	21.8
92	5,658	-2.9	1,987	-14.6	1,605	-7.2	693	24.5	1,372	12.8
93	4,622	-18.3	1,692	-14.9	1,105	-31.2	686	-1.0	1,139	-17.0
94	4,351	-5.9	1,722	1.8	959	-13.2	602	-12.3	1,068	-6.3
95	3,625	-16.7	1,176	-31.7	919	-4.2	631	4.9	898	-16.0
96	3,848	6.2	1,245	5.8	973	5.8	606	-4.0	1,024	14.1
97	4,674	21.5	1,452	16.7	1,321	35.8	538	-11.3	1,363	33.1
98	4,520	-3.3	1,502	3.4	1,399	5.9	249	-53.7	1,369	0.5
99E	4,300	-4.9	1,690	12.5	1,250	-10.7	288	15.5	1,072	-21.7
00E	4,170	-3.0	1,650	-2.4	1,200	-4.0	350	21.5	970	-9.5
99.4-6	999	-8.6	393	18.3	316	-10.3	74	11.2	216	-36.8
7-9	1,117	-2.1	430	17.0	290	-11.0	80	13.8	317	-16.0
10-12E	1,090	-3.0	430	16.9	290	-16.1	63	16.9	307	-13.8
1-3E	1,093	-5.9	437	0.6	354	-5.8	71	21.4	232	-21.0
00.4-6E	950	-4.9	400	1.9	295	-6.8	90	21.2	165	-23.6
7-9E	1,070	-4.2	430	0.0	280	-3.4	98	22.5	262	-17.4
10-12E	1,070	-1.8	390	-9.3	300	3.4	80	27.0	300	-2.3
1-3E	1,080	-1.2	430	-1.7	325	-8.1	82	15.9	243	4.8
99.1	395	3.8	159	11.2	130	20.3	17	-25.3	89	-16.6
2	372	-4.2	138	15.6	128	-0.1	17	-28.9	89	-23.9
3	395	-1.9	137	6.2	118	6.1	24	-12.3	115	-14.2
4	338	-11.1	131	11.9	112	-11.1	24	6.2	71	-38.0
5	309	-8.6	123	19.8	92	-12.1	23	8.2	71	-35.2
6	353	-6.1	139	23.4	113	-7.8	27	18.8	74	-37.2
7	372	-7.9	143	8.8	109	-13.4	26	12.0	94	-23.7
8	306	-3.2	123	22.7	80	-4.7	21	12.0	82	-27.8
9	439	4.3	170	25.2	112	-3.1	33	17.4	124	-12.5

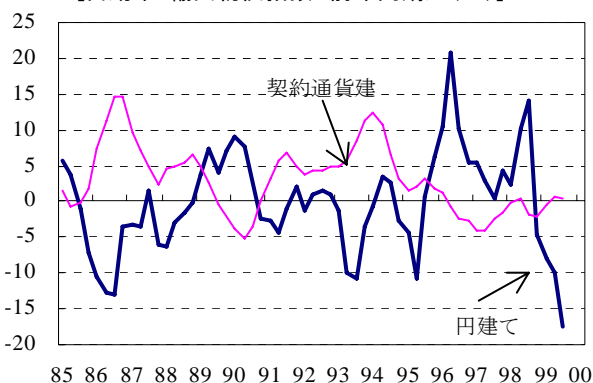
(資料)日本自動車工業会

①現状

95年の円安転換以来、円ベースでは値上げしながら契約通貨ベースでは値下げ基調 → 海外シェア、採算性ともに高水準であった公算

↓
円建て価格は急激に低下 → 採算性は急激に低下基調

[自動車・輸出物価指数 前年同期比(%)]



(資料)日銀

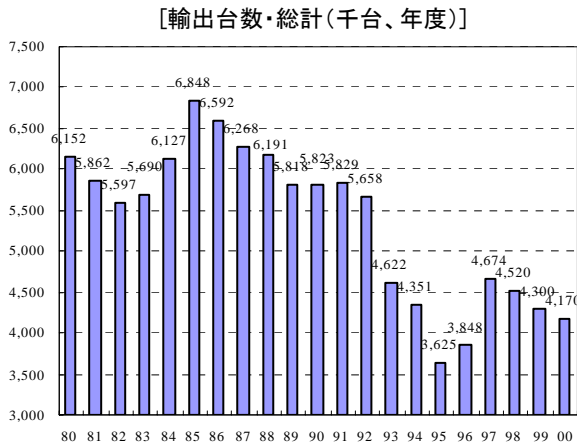
・北米 … 現地生産能力増強 → 98年

度下半期からの現地生産能力拡張分の稼働(トヨタ、本田)があるも、需要好調による供給不足もあり、北米を中心に増勢維持

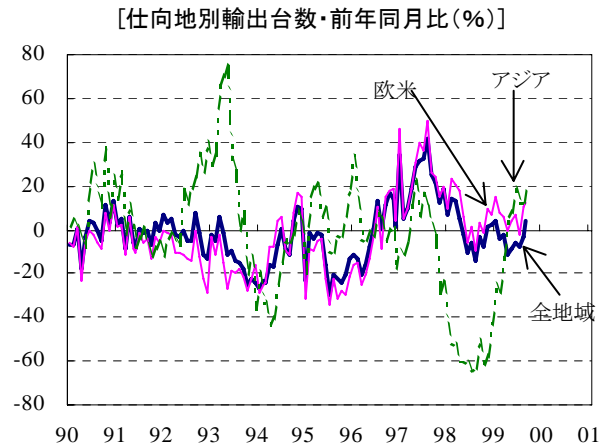
・欧州 … マクロ経済、全需は好調の一方、日本車シェア低下 → 円高の影響? → ブランド力、

デザイン力向上の必要性

・アジア … 4月以後回復、夏場から2桁増に
2000年度



(資料)日本自動車工業会、予測は筆者

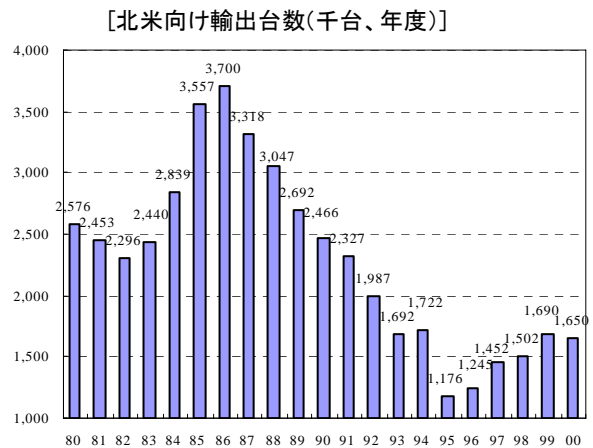


(資料)日本自動車工業会

予想輸出台数：前年度比▲13万台、-3.0%の417万台へ減少

(ア)北米

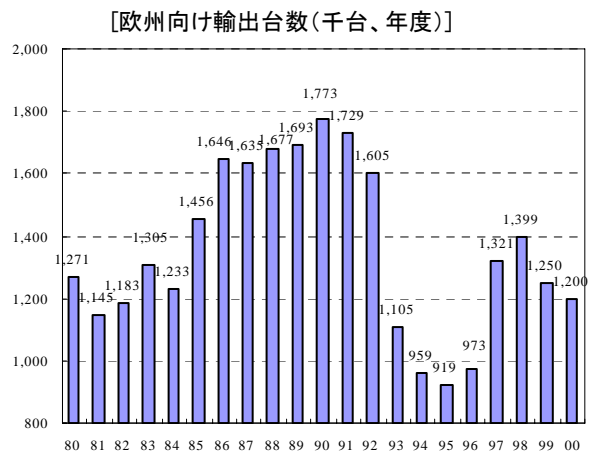
現地生産能力拡張分の本格化(トヨタ、本田)等はあるものの、99年全需の年率1700万台ペース → 1600万台レベルへ低下



(資料)日本自動車工業会、予測は筆者

(イ)欧州

基本的に日本車は「価格と信頼性以外に魅力なし」… 輸出枠は撤廃されるものの、円高による採算性の悪化、カローラ等の現地化の進展、RVモデルの投入効果の希薄化、韓国メーカーの輸出攻勢等で伸びは鈍化



(資料)日本自動車工業会、予測は筆

(ウ)アジア … 99年がボトムとなる可能性

・アセアン向け：景気全体は回復基調が鮮明に → 現地自動車販売もまだレベルは低いものの、大幅な増加率に

(エ)その他の地域

中南米：通貨危機飛び火で各国で緊縮政策・大幅利

上げ → 現地メーカーは 98 年初より減産開始

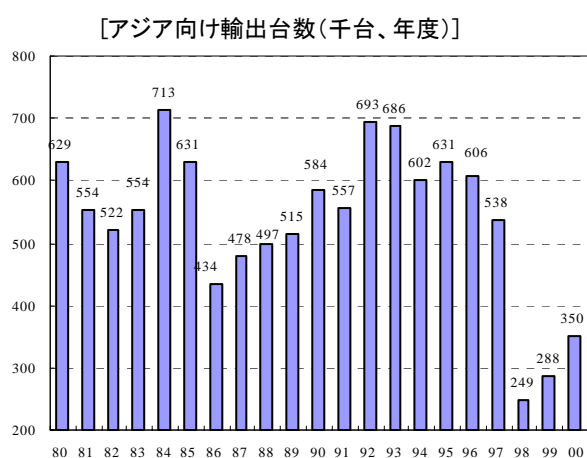
↓

98 年 8 月から 3 割程度落ち込みはじめ、現状は半減以下の水準が続く

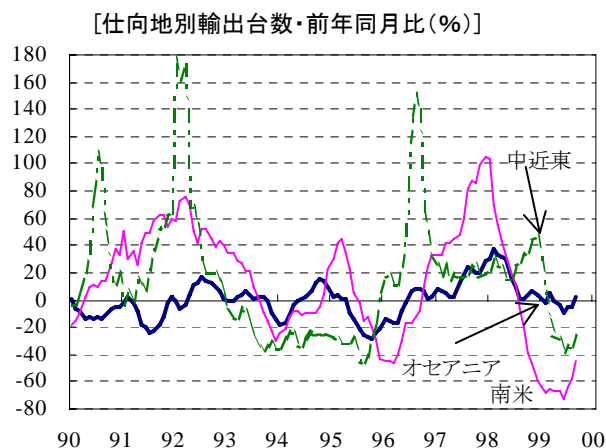
中近東：96 年の石油価格高騰もあり 97 年～98 年は増勢が続くが、原油価格低下もあり 99 年初から伸びはマイナスへ

↓

99 年は 3 割減が続き低迷、2000 年は原油価格再騰もあり底入れ時期を探る動きか



(資料) 日本自動車工業会、予測は筆



(資料) 日本自動車工業会、3カ月移動平均

(3)輸入車市場

年度	総合計		米国車		欧州車		消費者物価・輸入乗用車(小型)		円・ドル		全需	
	前年比		前年比		前年比		前年比		前年比		前年比	
89	203	42.5	21	18.4	179	44.9	N.A.		142.8	11.3	7,451	10.4
90	217	6.8	32	46.9	183	2.0	109.9		141.3	-1.1	7,803	4.7
91	192	-11.4	33	3.1	158	-13.9	111.7	1.6	133.2	-5.7	7,429	-4.8
92	191	-0.5	47	45.8	142	-9.9	110.6	-1.0	124.8	-6.3	6,881	-7.4
93	218	13.9	66	38.6	146	3.0	109.5	-1.0	107.8	-13.6	6,389	-7.1
94	333	53.0	113	71.5	189	29.1	103.0	-5.9	99.4	-7.8	6,697	4.8
95	403	20.9	156	38.0	243	28.8	99.7	-3.2	96.5	-3.0	6,896	3.0
96	438	8.8	135	-13.5	287	18.2	99.2	-0.5	112.7	16.8	7,288	5.7
97	322	-26.6	89	-33.7	229	-20.2	101.7	2.5	122.7	8.9	6,275	-13.9
98	276	-14.3	64	-28.4	210	-8.4	101.6	-0.1	128.0	4.3	5,867	-6.5
99E	280	1.6							113.7	-11.2	5,750	-2.0
	288	2.9							110.0	-3.3	5,700.0	-0.9
四半期												
98.1-3	75	-36.5	17	-43.2	58	-32.6	101.8	2.6	128.1	5.6	1,727	-20.7
4-6	63	-16.5	13	-41.4	50	-5.8	101.1	-0.7	135.7	13.5	1,316	-7.6
7-9	69	-18.9	14	-40.9	54	-9.5	101.8	0.0	140.0	18.7	1,438	-9.0
10-12	68	-20.0	19	-29.3	49	-15.4	101.8	0.4	119.8	-4.4	1,399	-9.4
99.1-3	75	-0.4	18	8.1	56	-2.5	101.8	0.0	116.5	-9.0	1,714	-0.7
4-6	67	5.7	14	11.7	52	3.0	101.8	0.7	120.9	-10.9	1,321	0.4
7-9	68	-0.8	15	2.6	52	-3.8			113.6	-18.9	1,456	1.2
10-12E	69	0.5							110.0	-8.2	1,330	-4.9
00.1-3E	76	1.4							110.0	-5.6	1,643	-4.1
4-6E	68	1.5							110.0	-9.0	1,270	-3.9
7-9E	70	2.5							110.0	-3.2	1,400	-3.8
10-12E	71	3.6							110.0	0.0	1,350	1.5
01.1-3E	79	3.7							110.0	0.0	1,680	2.3
月次												
99.1	16	3.0	4	13.6	12	-0.2	101.8	0.0	113.2	-12.6	364	3.2
2	23	3.1	6	18.9	17	-0.5	101.8	0.0	116.7	-7.4	519	-1.2
3	36	-3.9	8	-0.5	28	-4.5	101.8	0.0	119.8	-6.9	831	-2.1
4	20	-0.6	5	8.8	15	-3.2	101.8	0.0	119.8	-9.0	414	0.6
5	19	-0.2	4	7.5	15	-2.1	101.8	1.1	122.1	-9.5	396	0.1
6	28	15.8	5	18.1	22	11.9	101.8	1.1	120.9	-14.0	511	0.6
7	24	-5.9	6	-6.5	17	-9.0	101.8	0.0	119.9	-14.8	538	-3.8
8	17	3.0	4	15.6	13	-2.6	101.8	0.0	113.4	-21.6	355	8.1
9	28	1.6	6	4.8	22	0.0			107.6	-20.1	563	2.2

(資料) 日本自動車輸入組合 E:弊社
 (注) 欧州車からはスペイン(日産)、オランダ(三菱)分を除いている

・市場が構造変化中 … 98年度、99年度と全需と価格要因だけでは説明出来ず

↓
 全需の動き、価格要因 + α の要因が顕在化
 (ア)メーカー間のブランド格差拡大
 (イ)販売・サービス体制の格差拡大

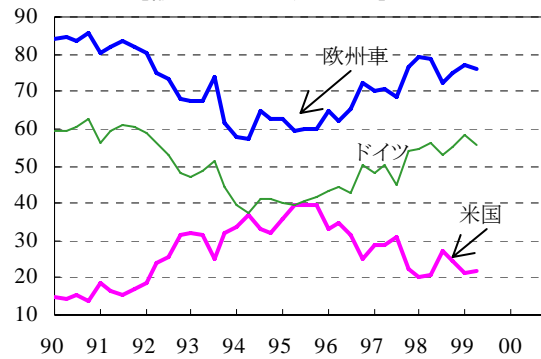
↓
 欧州車、なかでもドイツ車の強さが際立つ

①99年度:

98年度に大きかった米国車の落ち込みに歯止め → 本田逆輸入車の影響、ビッグ3は低迷状況が続く

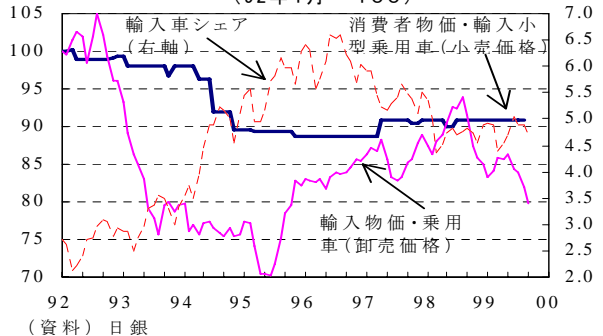
↓
 対欧州車ではブランド力、販売・サービス体制の格差が顕在化 → ドイツ車1人勝ちが続く

[輸入車シェア動向(%)]



(資料) 日本自動車輸入組合、四半期

[輸入物価指数・乗用車 & 消費者物価指数・小型乗用車] (92年1月=100)



②2000 年度

- ・ 価格効果:小売り価格(表示価格)はともかく、円高基調で販売会社が打てる販売促進手段が拡大



米国車全体は逆輸入車効果が薄れ、苦戦の可能性、独メーカーのブランド力にはかなわず



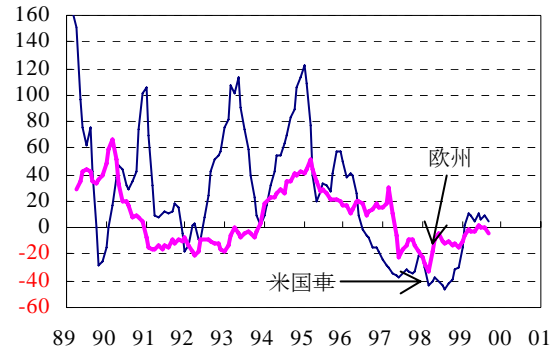
欧州車、特にドイツ車はベンツ A クラスの新型、VW・ビートル、ポラ、Audi TT, Opel ザフィア等の新型車効果により更にシェアを拡大させる可能性

- ・ 独以外の欧州車：
商品性は市場に認められる → 人気車種の供給不足を解消できるか … アルファ 156、99 年夏投入の 166、プジョー206 等

今後のポイント

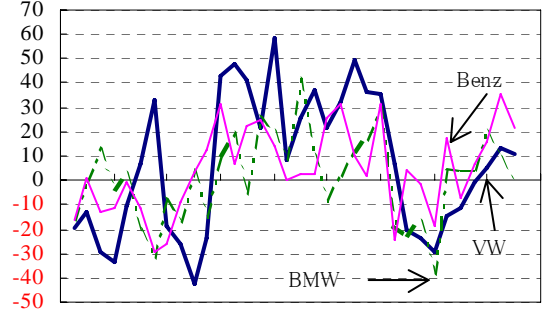
- ・ 国産メーカーによるディーラー再編の影響 → メーカーの合従連衡の動きが、どう影響を与えてくるか
- ・ 米国メーカーの戦略変化 … 欧州拠点からの投入や日本生産車の OEM 調達

[欧米車販売台数(前年同月比%)]



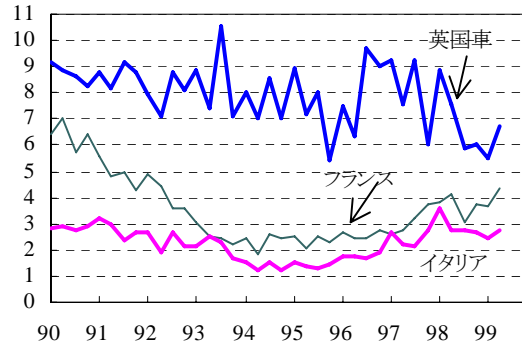
(資料) 日本自動車輸入組合、3ヵ月移動平均

[ドイツメーカー別輸入台数(前年同期比%)]



(資料) 日本自動車輸入組合、四半期ベース

[輸入車シェア動向(%)]



(資料) 日本自動車輸入組合、四半期

(4)生産推計

2000年度の日本の自動車市場（千台、%）

年度	生産(A)	前年比	販売(B)	前年比	輸出(C)	前年比	輸入(D)	前年比	F=B+C D	A-F
89	12,954	1.0	7,451	10.4	5,817	-6.0	203	42.5	13,065	-111
90	13,592	4.9	7,803	4.7	5,821	0.1	217	6.8	13,407	185
91	13,146	-3.3	7,429	-4.8	5,829	0.1	192	-11.4	13,066	80
92	12,335	-6.2	6,881	-7.4	5,658	-2.9	191	-0.5	12,347	-12
93	10,851	-12.0	6,389	-7.1	4,621	-18.3	218	13.9	10,793	58
94	10,617	-2.2	6,697	4.8	4,349	-5.9	333	53.0	10,713	-96
95	10,086	-5.0	6,896	3.0	3,624	-16.7	403	20.9	10,117	-31
96	10,612	5.2	7,288	5.7	3,848	6.2	438	8.8	10,698	-86
97	10,776	1.5	6,275	-13.9	4,672	21.4	322	-26.6	10,625	151
98	9,968	-7.5	5,867	-6.5	4,520	-3.3	276	-14.3	10,111	-143
99E	9,800	-1.7	5,750	-2.0	4,300	-4.9	280	1.6	9,770	30
00E	9,600	-2.0	5,700	-0.9	4,170	-3.0	288	2.9	9,582	18
98.4-6	2,358	-14.4	1,316	-7.6	1,094	-3.0	63	-16.5	2,346	12
7-9	2,377	-9.8	1,438	-9.0	1,141	-7.4	69	-18.9	2,511	-133
10-12	2,570	-2.7	1,399	-9.4	1,123	-1.5	68	-20.0	2,454	116
1-3	2,663	-3.0	1,714	-0.7	1,162	-0.8	75	-0.4	2,800	-137
99.4-6	2,270	-3.7	1,321	0.4	999	-8.6	67	5.7	2,254	16
7-9E	2,471	3.9	1,456	1.2	1,117	-2.1	68	-0.8	2,505	-34
10-12E	2,520	-1.9	1,330	-4.9	1,090	-3.0	69	0.5	2,352	169
1-3E	2,539	-4.7	1,643	-4.1	1,093	-5.9	76	1.4	2,660	-121
00.4-6E	2,150	-5.3	1,270	-3.9	950	-4.9	68	1.5	2,152	-2
7-9E	2,400	-2.9	1,400	-3.8	1,070	-4.2	70	2.5	2,400	0
10-12E	2,400	-4.8	1,350	1.5	1,070	-1.8	71	3.6	2,349	51
1-3E	2,650	4.4	1,680	2.3	1,080	-1.2	79	3.7	2,681	-31

(資料) 日本自動車工業会、F:生産実需=販売+輸出-輸入 E:筆者予想、*:一部推計

①99年度：

上半期は軽の特需 → 下半期は低迷する登録者需要、輸出環境の悪化の顕在化もあり、生産調整が続く



98年度に続き 1,000万台割れ

②2000年度：

- ・ 内需の戻りは鈍い（景気回復ペース如何でマイナスとなる可能性も）
- ・ 輸出：アジア向けは回復するも北米向け、欧州向けは頭打ち

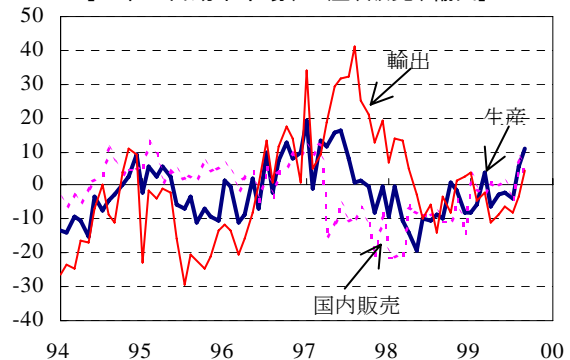


中南米、中近東等の限界輸出地域も低迷

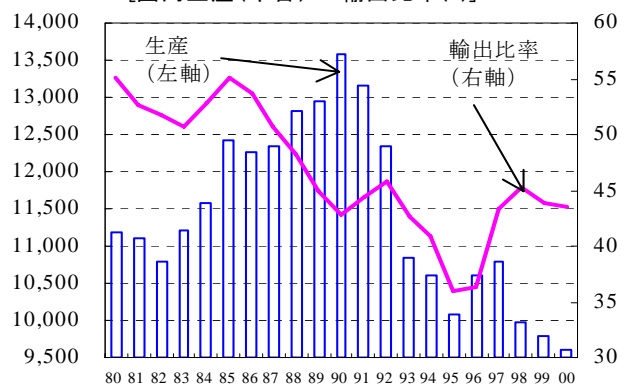


輸出減少分を吸収できず、生産は 98、99年度を下回る可能性も → 雇用調整が本格化する可能性も

[日本の自動車市場、生産、販売、輸出]



(資料) 日本自動車工業会、(注)前年同月比%
[国内生産(千台) & 輸出比率(%)]



(資料) 日本自動車工業会 (注)年度