

トピックス

「 99 年度の世界の自動車需要展望 」

～世界4局(日本、米国、欧州、アセアン)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.日本の自動車市場見通し

99年度の日本の自動車市場 (千台、%)

年度	生産(A)		販売(B)		輸出(C)		輸入(D)		F=B+C	
	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	前年比	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	13,060	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	9,900	-0.7	5,900	0.6	4,300	-4.9	280	1.6	9,920	-20
97.4-6	2,754	14.4	1,424	-10.4	1,128	26.4	76	-27.6	2,476	279
7-9	2,636	3.8	1,580	-8.8	1,233	31.9	85	-20.4	2,728	-92
10-12	2,642	-2.9	1,544	-13.7	1,140	17.6	85	-20.8	2,599	43
1-3	2,745	-6.8	1,727	-20.7	1,171	11.3	75	-36.5	2,822	-78
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	-17.9	2,454	116
1-3	2,663	-3.0	1,714	-0.7	1,162	-0.8	75	-0.4	2,800	-137
99.4-6E	2,258	-4.2	1,270	-3.5	1,050	-4.0	62	-2.2	2,258	0
7-9E	2,330	-2.0	1,430	-0.6	1,080	-5.4	69	0.2	2,441	-111
10-12E	2,600	1.2	1,430	2.2	1,050	-6.5	71	4.2	2,409	191
1-3E	2,712	1.8	1,770	3.3	1,120	-3.6	78	3.8	2,812	-100

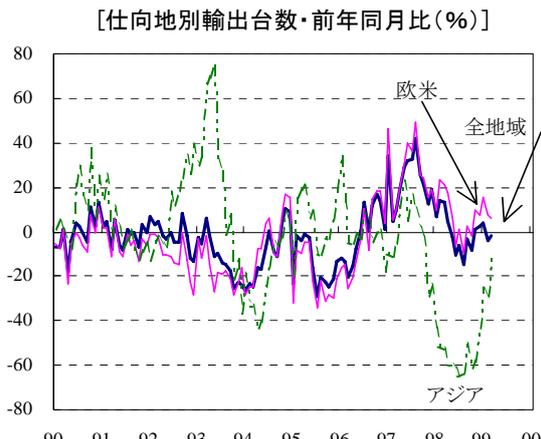
(資料) 日本自動車工業会、F:生産実需=販売+輸出-輸入 E:筆者予想、*:一部推計

99年度の日本の国内市場は、内需(国内販売)に一部底打ち感も出始めているものの、回復テンポは鈍く、2期連続の国内生産1000万台割れが続く可能性が高い。その要因として、

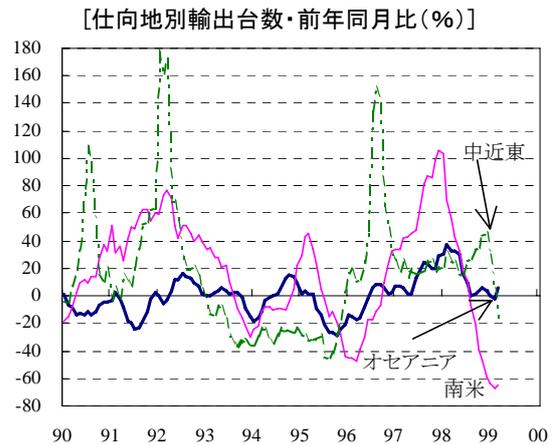
(1)国内の需要は、軽自動車や一部のコンパクト・カーに片寄っており、大部分の普通車・小型車といった登録車では依然厳しい落ち込みが続いているため、全体としての回復ペースは遅々としたものになる可能性が高いからである。このため全体の需要がほぼ横ばいのなかで、販売車両のモデルミックスが低価格車車にシフトする傾向が続いており、各メーカーの国内における車種構成変動要因は全体としてマイナスの減益要因として表れる可能性がある。したがって国内販売における回復感は乏しいものとならざるを得ないとみられる。

(2)輸出環境は98年度に比べて、悪化が鮮明となっている。欧米市場は堅調で、日本のメーカー

のシェアは拡大しているが、完成車輸出については政治的摩擦の要因となることもあり、大幅な拡大は事実上不可能である。アジア向けは底打ち感が出てきたものの、現地市場自体の回復が緩やかなものとなっているため、量的な増加は限られる。もっとも懸念されるのが、中南米、中近東、オセアニア、アフリカといった地域向けの輸出で、特に昨年のロシア危機後の通貨不安の波及が現地市場に悪影響を及ぼしている。したがって欧米向けの増加でアジア以外の他市場向けの落ち込みを吸収できず、全体の輸出は減少する可能性が高い。



(資料) 日本自動車工業会

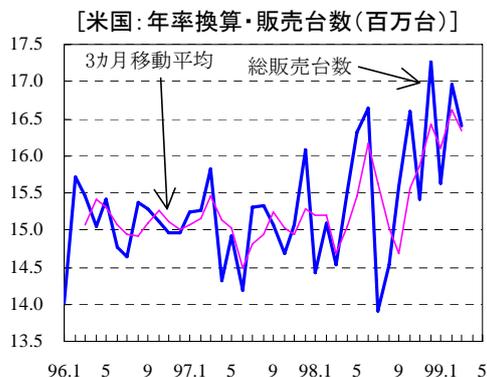


(資料) 日本自動車工業会、3カ月移動平均

2. 米国市場

足元の米国自動車市場は、株高を背景にした旺盛な個人消費を背景に、堅調を乗り越え、昨年12月には年率換算で1700万台を超えたことにみられるように過熱感が出ている。昨年の秋口のロシア危機以後、金融当局による3度の利下げが燃え盛る個人消費という火に油を注いだ形で、自動車市場は98年4Qで年率1643万台、99年1Qで1634万台と暴走気味である。

しかしここに来て、米金融当局がアジア通貨の安定、南米危機の一段落を背景に、金融調節を引き締



(資料) Ward's Automotive Reports

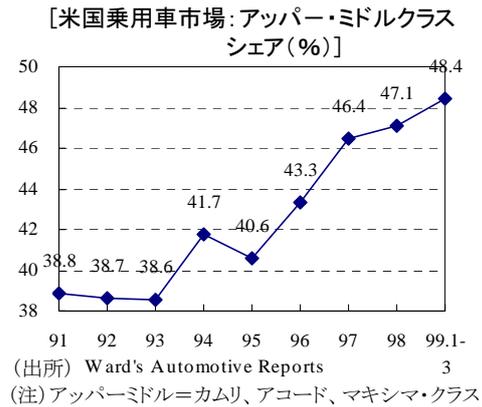
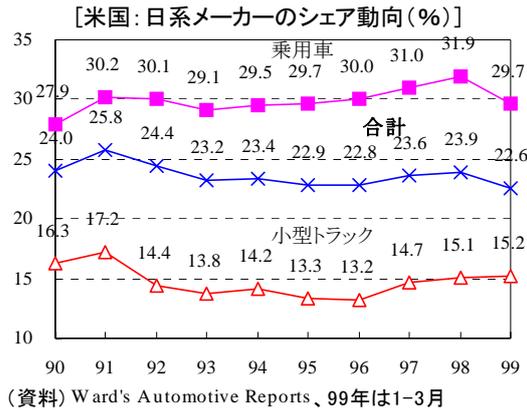
[米国：自動車販売・予測(千台、%)]

暦年	実質GDP 前年比	個人消費 前年比	販売台数	
			前年比	前年比
86	3.0	4.0	15,941	2.4
87	2.9	3.1	15,130	▲ 5.1
88	3.8	3.9	15,691	3.7
89	3.4	2.3	14,953	▲ 4.7
90	1.3	1.7	13,902	▲ 7.0
91	▲ 0.9	▲ 0.6	12,579	▲ 9.5
92	2.7	2.8	12,867	2.3
93	2.3	2.9	13,941	8.3
94	3.5	3.3	15,059	8.0
95	2.0	2.4	14,731	▲ 2.2
96	3.7	3.4	15,114	2.6
97	3.9	3.4	15,122	0.0
98	3.9	4.8	15,547	2.8
99E	3.4	3.7	16,000	2.9
00E	2.0	2.1	15,300	▲ 4.4
四半期				
99.1-3	3.6	4.7	3,913	10.9
4-6E	3.9	3.9	4,700	5.9
7-9E	3.6	3.5	3,700	▲ 1.1
10-12E	2.6	2.9	3,687	▲ 4.3

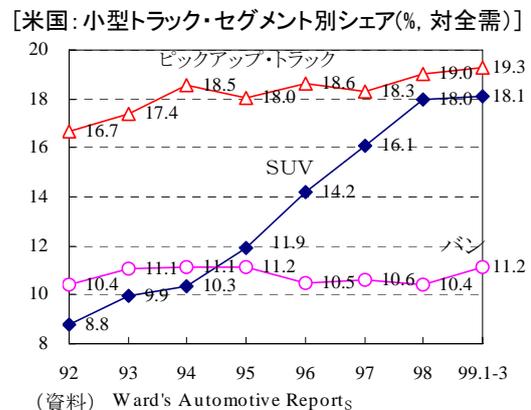
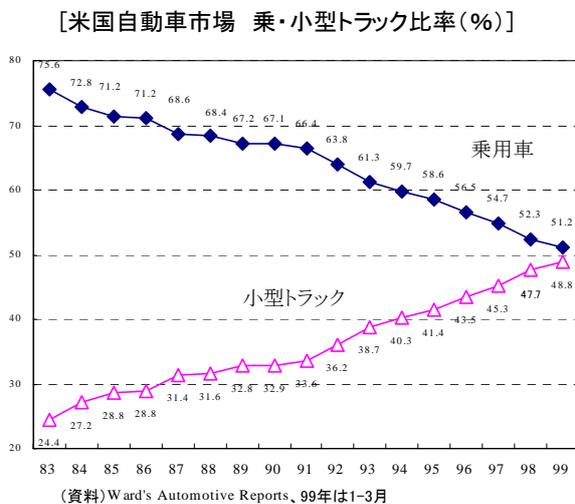
(資料) FRB, Ward's 等、景気指標の予測値は経済調査部

め方向に転換したことから、下期から自動車販売は高水準ながらも緩やかに減速しよう。

ここ数年、日本の国内市場が低迷していることもあり、日本のメーカーの北米への収益依存度は急速に高まっている。連結営業利益の国内利益のうち、本田ではほとんどが、トヨタでも半分以上が北米輸出からであることを認めており、北米市場での各社の動向が収益性に直結する形となっている。現状では99年1-3月のシェアをみても引き続き高いシェアを保ち、強い競争力を示しており、(98暦年に比べて低下しているのは季節要因で、前年同月比シェアは上昇)特に乗用車セグメント最大のアップパー・ミドルクラスのシェアは過半数に迫る勢いであり、大幅な円高のようなケースを除けば、乗用車市場のシェアは引き続き上昇しよう。



一方で99年には出遅れていた小型トラックセグメントでも本田、トヨタ、日産が増産や新型モデルの現地生産を開始する予定である。90年代に入り急速に伸びてきた小型トラックのシェアは、すでに5割近くまで達しており、このセグメントの伸長が将来の日本メーカーの市場プレゼンス、収益性を決定づけるものとみられる。なかでも伸びが著しいのはSUV(スポーツ・ユティリティ・ビークル、日本でいうオフロード・タイプ)である。小型トラックは、ビッグ3の独演場・収益源で、かつ25%の輸入関税がかかることもあり、参入するには現地生産が必須なため、トヨタ、本田は新工場、日産はメキシコへのサニー移管で操業度の低下した既存工場を活用して、SUVセグメントに参入する計画である。

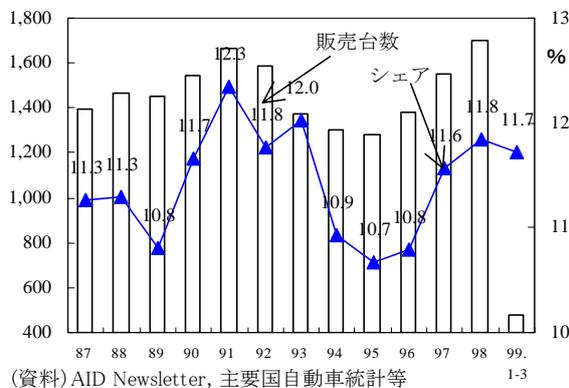


3. 欧州市場

96年以後、好調を続けてきた欧州自動車市場に、やや跛行色が出始めている。すなわち通貨統合の恩恵である低金利を享受しているラテン・ヨーロッパ（仏、スペイン等、伊は除く）と、回復が遅々としている独、減速気味の英といった具合で、なかでも最大市場である独市場の足どりの重さが、全体需要の足を引っ張る形となっている。しかし、ロシア危機の影響も一段落しており、金利低下と相俟って、99年後半から2000年にかけて景気・自動車販売ともに回復基調に入るといえる見方が強い。

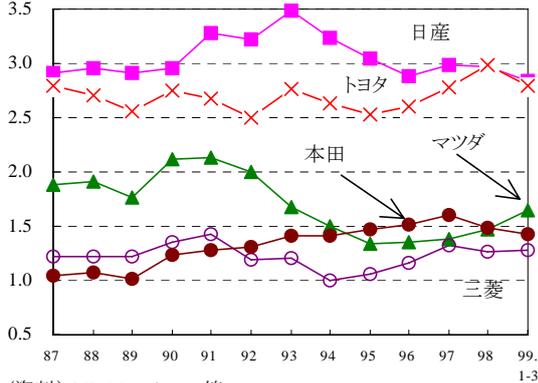
日本のメーカーのシェアは、95年の円高修正後、

[欧州市場: 日系メーカー販売台数(乗用車、千台)]



(資料) AID Newsletter, 主要国自動車統計等

[欧州市場: 日系各社シェア動向 (%)]



(資料) AID Newsletter等

日本のメーカーの欧州戦略の支柱は主に2つで、

- (1) 今後、欧州市場で比率が高まるとみられるコンパクトカー主体の現地生産、
 - (2) 2000年以後の日本車輸入枠撤廃をにらんだ、これまで手薄だったラテンヨーロッパ市場の開拓、
- といったところである。

(1)については各社の体力差がかなり反映され、対応策が各社の個性となっている。VW、プジョー、フィアット、オペルといった欧州の主力メーカーが力を持つコンパクト・クラス（欧州セグメントB）の現地生産に乗り出すのはトヨタ、本田だけであり、三菱はワゴン/ミニバン/SUVといった

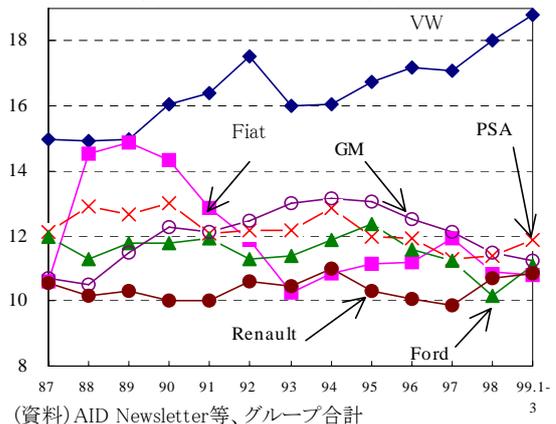
[欧州自動車市場(乗用車、千台、%)]

暦年	販売台数		EU15 GDP 前年比	個人消費 前年比
	17カ国計	前年比		
85	10,578	4.1	2.6	2.8
86	11,644	10.1	2.7	4.0
87	12,398	6.5	2.8	3.9
88	12,982	4.7	4.1	4.1
89	13,472	3.8	3.4	3.4
90	13,214	-1.9	2.9	2.8
91	13,483	2.0	1.0	4.6
92	13,497	0.1	0.8	1.5
93	11,450	-15.2	-0.7	-0.1
94	11,878	3.7	3.1	1.8
95	12,012	1.1	2.6	1.8
96	12,819	6.7	1.7	2.0
97	13,410	4.6	2.7	2.1
98	14,341	6.9	2.8	2.5
99E	13,800	-3.8	1.9	1.8
00E	14,200	2.9	2.5	2.3

(資料) ACEA, OECD

戻り歩調にあるが、全社トータルで10%強と欧州の第2グループ1社分のシェアを占めるに過ぎず、未だニッチ・プレーヤーの存在で収益拠点には程遠く、財務基盤のしっかりしたトヨタ、本田でもまだ投資期間であり、日産はルノーと本社ばかりでなく欧州拠点も再建に取り組み始める段階である。

[欧州市場: 欧州各社シェア動向 (%)]



(資料) AID Newsletter等、グループ合計

欧州ではニッチなセグメントに現地生産車を投入する。マツダも三菱同様、ニッチなセグメントに新車種を投入するが、日本からの輸入車のみである。一方、日産、スズキは各々ルノー、GMといった提携パートナーとの共同でコンパクト・セグメントを攻略する計画である。

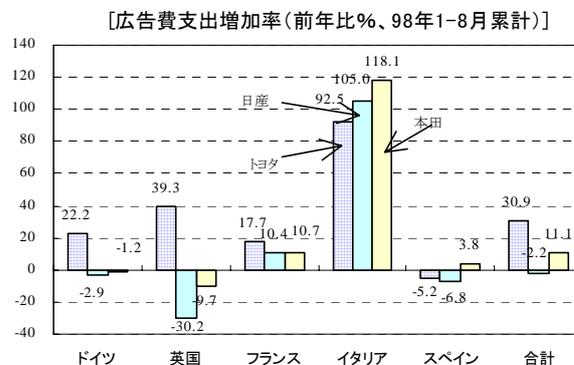
日本メーカーの対欧州市場戦略車投入・生産計画

	メーカー	ターゲット	モデル	排気量	投入年	生産国	台数計画(万台/年)
現 地 生 産	トヨタ	リッターカー、B	ヤリス	1.0-1.3L, GE/DE	99(生産は2001)	フランス	15-20
	三菱	コンパクトMPV コンパクトSUV	Space Star パジェロ・イオ	1.3L, 1.8L GDI	98 99	オランダ イタリア	5
	日産	リッターカー、B	Micra (Renault・Clio とのプラットフォーム 統合)	1.0-1.3L, GE/DE	2000年 過ぎ	イギリス	n.a.
	本田	ワゴン	シビック・エアロ デッキ	1.6L	98	イギリス	3
	スズキ	リッターカー、B	ロゴ・ベース	1.0-1.3L	2000	イギリス	10
輸 入	ダイハツ	コンパクトMPV	NCX	1.0-1.3L	98	日本	n.a.
	マツダ	コンパクト・ワゴン	デミオ、 プレマシー	1.5L 1.8L	98 99	日本	n.a.

(資料)各社広報資料、報道資料

(注)スズキはGM・OpelにOEM供給する予定、na:不明、GE:ガソリンエンジン、DE:ディーゼルエンジン

(2)については、各社の広告費支出額にも顕著に表れているとおり、フランス、イタリアを中心に、市場開拓に本腰を入れて力を注ぎ始めた。しかし大手でも3%程度という市場シェアでは認知度も低く、ブランド力構築(欧州ユーザーは購入の際、ブランド、デザイン等を重視する)には、相当の時間がかかろう。



4. アセアン市場

97年7月のタイ・バーツを口火とするアジア通貨危機は、98年全般に渡りアセアン各国経済に深い傷跡を残した。自動車市場も例外に漏れず、大打撃を受け、特に各国で起こった金融・信用機能の低下は、まだ現金で車を買うほどの購買力のある層は極めて限られている各国の市場を、大幅に収縮させた。そのため98年のアセアン主要4カ国の市場規模は、97年の水準から半分以上の65%も減少した。

[対ドル・アセアン通貨・97年初からの下落率]



しかしここに来てアセアン各国毎にバラツキはあるものの、一部の市場では底入れ気配が出始め

てきた。昨年来の通貨安定、外国資金流入による直接投資の増加や株高といったことが、消費の面でも最悪期を脱する追い風となったとみられる。

[アセアン主要国自動車販売台数(千台)]

	90	91	92	93	94	95	96	97	98	前年比	99E	前年比
タイ	304	268	363	456	486	572	589	363	144	-60.3%	180	24.9%
マレーシア	186	200	158	168	200	286	365	404	164	-59.5%	190	16.0%
インドネシア	275	261	170	211	322	379	332	392	58	-85.1%	40	-31.4%
フィリピン	32	45	60	87	103	128	162	144	80	-44.4%	70	-12.8%
合計	779	774	751	922	1,111	1,364	1,448	1,304	446	-65.8%	480	7.5%
トヨタ	187	183	174	213	256	317	310	268	84	-68.4%		
日産	88	81	88	99	93	126	134	89	28	-68.6%		
三菱	163	184	170	236	275	310	333	283	132	-53.3%		
マツダ	32	26	27	36	34	37	38	33	11	-68.0%		
本田	35	32	37	46	60	55	87	82	35	-57.2%		
いすゞ	81	81	99	116	136	173	183	157	51	-67.3%		
その他	193	188	156	175	257	346	362	393	105	-73.2%		

(資料)各国自動車工業会、政府機関、各社ヒアリング等、予想数値は筆者

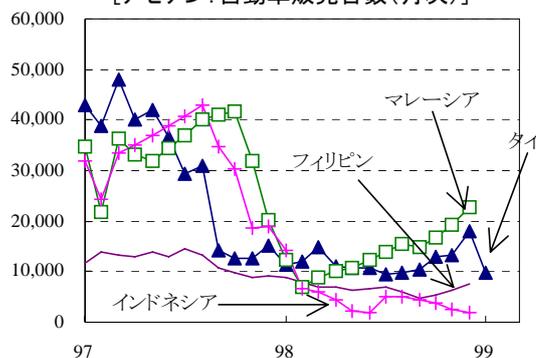
(注)三菱分はマレーシア・プロトンを含む

タイでは昨年秋口から前年比プラスに転じ、99年4月には前年同月比27%増と回復ペースが早まっております。現地関係者の間では20万台乗せを予測する声も高まってきた。しかもタイでは98年秋から日本メーカー、フォードといった主要各社が一斉にピックアップ・トラックの輸出拠点化としての育成に乗り出しており、生産ベースでは90年代初頭の水準にまで回復する可能性もある。産業論的にも輸出拠点化の意義は高く、このことはピックアップ・トラックという特定車種ではあるが、アセアンで初めて国際水準の品質・コストを持った自動車産業が出現する可能性が高い。

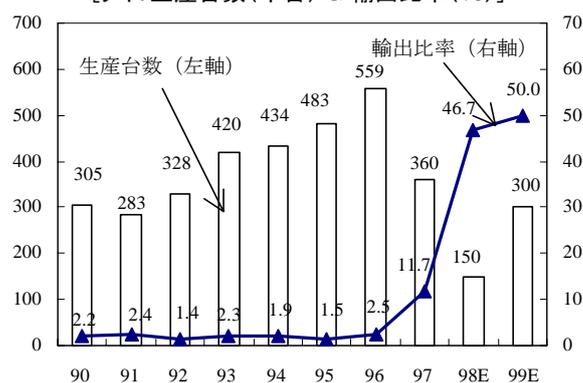
マレーシアでは98年9月以後の固定相場制と資本取引規制導入後、景気刺激策が功を奏し年末から市場は回復過程にある。しかし本格的な景気回復後の外貨準備高を懸念する声も根強く、資本市場の国際市場への復帰と並んで、今後のマクロ経済政策が注目される。

一方、戻りの鈍い通貨ルピア同様、自動車市場にも底入れ感が乏しいのがインドネシアである。現政権に対する、経済の実権を握る華僑の信頼が乏しいため、実際のビジネスに本腰が入らないのが実状である。99年6月に行われる総選挙が国民の意志を表したものとなり、結果として国民が納得できる大統領が選任されることが、市場回復のポイントとなろう。

[アセアン:自動車販売台数(月次)]



[タイ:生産台数(千台) & 輸出比率(%)]



(資料)各社広報資料等

