

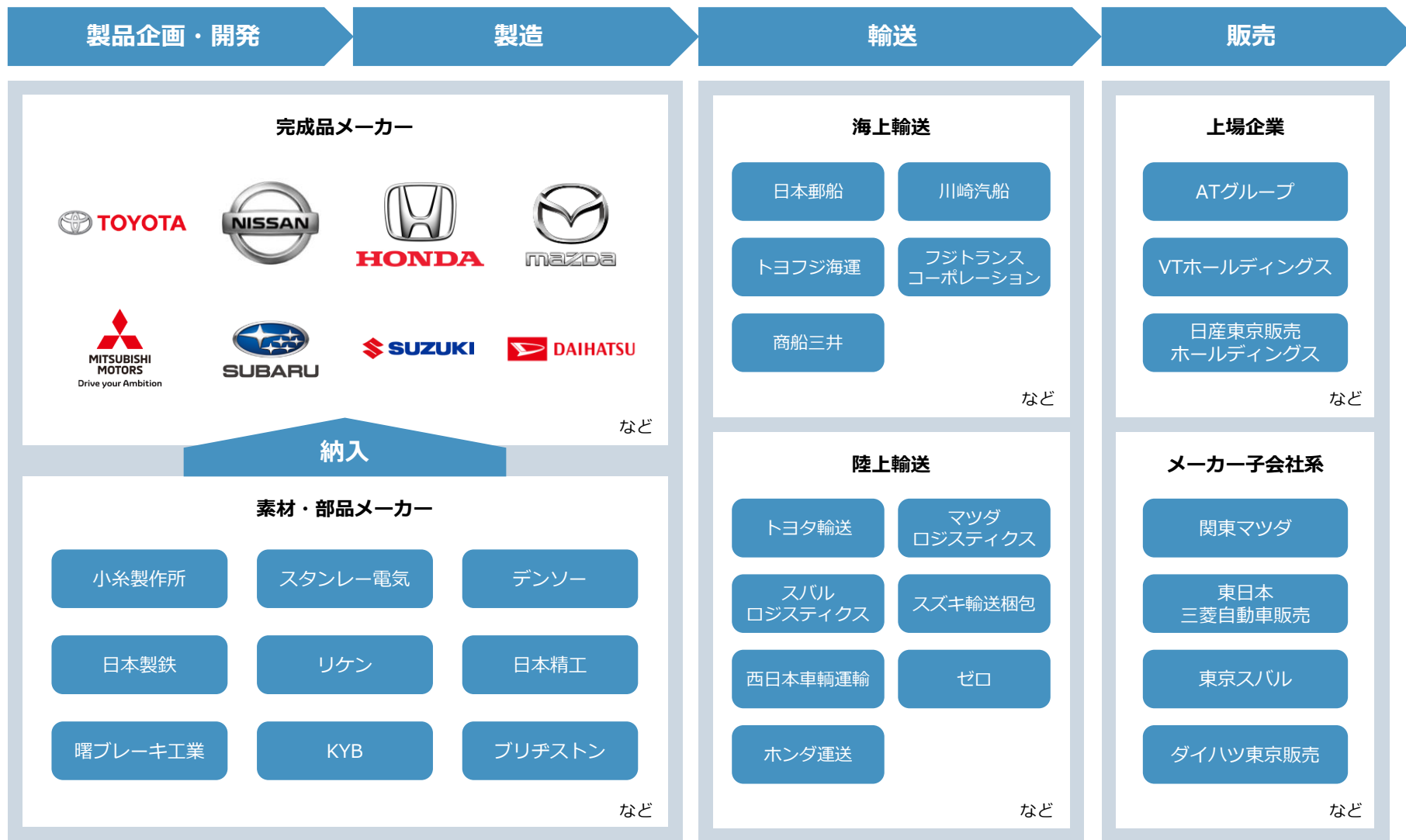
自動車(乗用車・一般)

サンプルレポート

2021年6月16日開催の日経テレコンオンラインセミナーのアンケートにご回答いただいた方に進呈している日経業界分析レポートの抜粋版です

業界概要

バリューチェーン



市場環境

市場規模

2020年の国内生産・新車販売はともに2年連続の前年比マイナス

2020年の国内生産、新車販売はともに2年連続で前年比マイナスとなった。日本自動車工業会(自工会)によると、20年の乗用車・軽四輪の国内生産台数は前年比-16.4%の696万411台。日本自動車販売協会連合会や全国軽自動車協会連合会がまとめた同年の国内新車販売台数も、同-11.4%の380万9981台となった。国内の人口減少や若者を中心とした車離れに加えてコロナ禍の影響で、国内の市場規模はピークの1990年に比べ、3分の2程度にとどまる。

国内乗用車メーカー8社の20年の世界生産台数も2年連続マイナスの2260万台(同-17.9%)となった。コロナ禍などにより、米中二大市場やアジア新興国での市場の冷え込みが響いた。

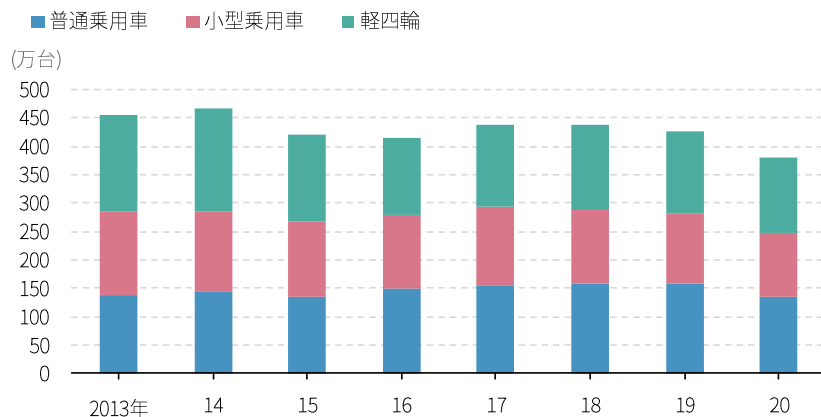
グローバル市場は北米やアジアなど主要市場で需要減

日本自動車工業会(自工会)が調べた2019年の世界主要メーカーの乗用車の世界生産台数は、前年比-6.4%の6714万台だった。主要地域別では北米が297万台(同-13.5%)と大幅なマイナスになったほか、アジア大洋州も同-6.7%の4066万台となった。特に中国は同-9.2%の2136万台だった。

19年の世界販売台数は同-6.3%の6434万台だった。米国(同-11.0%)や中国(同-9.5%)といった主要市場での需要減少が影響した。

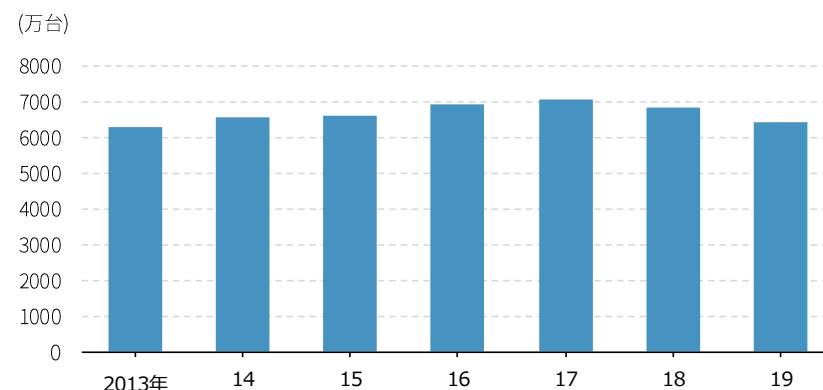
また、調査会社フォーインの見通しでは、20年の自動車の世界販売は前年比-16.2%の7705万台と3年連続で減少となった。中国市場の低迷が全体を押し下げたと分析する。

国内の乗用車・軽四輪販売台数



出典：日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会

世界主要国の乗用車販売台数



出典：日本自動車工業会

市場環境

市場規模

世界販売、独フォルクスワーゲンが4年連続世界ナンバーワン

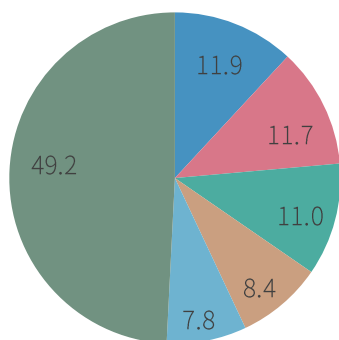
調査会社フォーインによると、2019年の自動車の世界販売は前年比-3.9%の9205万5000台だった。独フォルクスワーゲンのシェアは11.9%と4年連続で首位を維持した。欧州や南米のほか中国でも善戦し、同+1.8%の1097万台と同社として過去最高の販売台数を記録した。トヨタ自動車グループ(11.7%)は18年の3位から2位に浮上した。日本や中国で販売台数を伸ばし、ダイハツ工業や日野自動車を含めた世界販売は同+1.4%の1074万台だった。

仏ルノー・日産自動車・三菱自動車工業の3社連合(11.0%)は2位から3位に順位を落とした。販売台数は同-5.6%の1015万台。特に日産は同-8.4%と大幅に落ち込んだ。4位の米ゼネラル・モーターズ(8.4%)はシェアを1.2ポイント落とした。17年に「オペル」など欧州事業を手放したことが響いた。5位には韓国の現代自動車グループ(7.8%)がつけた。

世界販売におけるメーカー別シェア(2019年)

- フォルクスワーゲン(独)
- ルノー・日産・三菱自(仏・日)
- 現代自動車(韓)
- トヨタ自動車グループ(日)
- ゼネラル・モーターズ(米)
- その他

(単位：%)



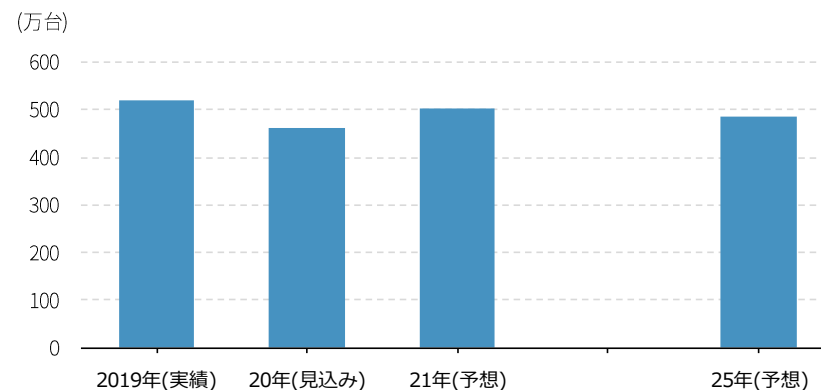
出典：調査会社フォーインや各社公表値を基に日経作成

今後、国内市場は縮小傾向 世界市場も成長は低水準

みずほ銀行の予測によると、2019年から25年までの自動車の国内需要は年率+1.0%となり、25年は485万3000台となる。国内生産も年率+3.0%で25年には922万1000台と予想する。22年には新型コロナウイルスの影響からの回復や日常の足として軽自動車人気が必要を下支えする。しかし、人口減少や高齢化といった構造問題に加え、高齢者の免許自主返納の気運の高まりなどもあり、中長期的に需要は減少を続けると指摘する。

また、25年の世界需要に関しては年率+3.2%の1760万4000台と予測する。中国市場の穏やかな成長を見込むほか、米国や欧州など先進国でコロナ禍の影響が解消されると予想する。とはいえ、中国の経済成長が従来より穏やかになるほか、先進各国も自動車市場の成熟化が進むことから、市場の伸びは低水準にとどまるとみる。

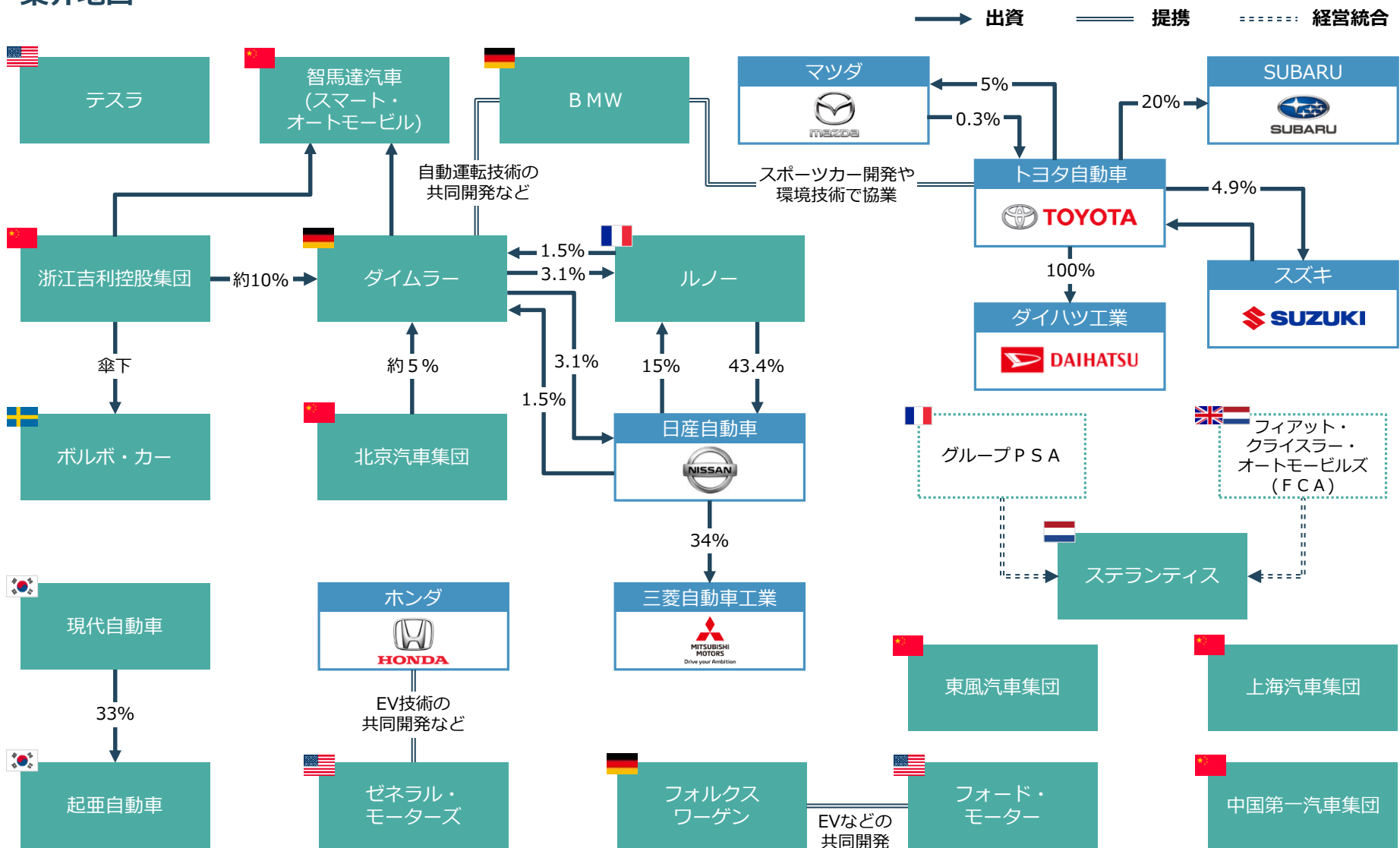
自動車の国内需要の見通し



出典：みずほ銀行「日本産業の中期見通し(自動車)」

競合環境

業界地図



競合環境

主要プレイヤーの動向

トヨタ自動車は国内1位、世界でも第2位の規模を誇る世界のリーディングカンパニー

<沿革とグループ内における位置づけ>

1933年、豊田喜一郎が豊田自動織機製造所(現豊田自動織機)から分離独立してトヨタ自動車工業を創業。50年、経営難からトヨタ自動車販売を設立し、販売業務を移管。82年トヨタ自動車販売と合併し、社名をトヨタ自動車に。98年、ダイハツ工業を子会社化。2001年、日野自動車を子会社化して現在のトヨタグループになる。19年、SUBARUへの出資を高めて持ち分法適用会社にした。

<売り上げ規模>

20年3月期(連結決算)の売上高は29兆9299億円(前期比-1.0%)、営業利益は2兆4428億円(同-0.2%)。グループの総世界販売は同-1.3%の1045万7000台。新型コロナウイルスの影響で世界的な工場の稼働停止や販売停止などに見舞われたことが逆風となった。

<企業・事業戦略>

日野自動車やダイハツ工業を含めたトヨタグループでトラックから軽自動車までフルラインアップをそろえる。良品廉価を実現するため、必要以上の在庫を持たない「トヨタ生産方式」を生み出す。19年の世界自動車販売は独フォルクスワーゲンに次ぐ世界第2位を誇る。

ハイブリッド車(HV)に強みをもつ。「CASE」時代の到来をにらみ、同業や異業種と積極的な提携を進める。自動運転の技術力強化のため、ライドシェア大手の米リフトの自動運転部門の買収を21年4月に発表。SUBARUのほか、マツダやスズキにも出資するなど国内メーカーとの協業に力を入れる。21年2月には、あらゆるものがネットにつながる「スマートシティー」を静岡県内で着工。

川下戦略では、ソフトバンクとも提携し、次世代移動サービス事業を手掛ける「モネ・テクノロジーズ」を共同で設立。米ウーバーテクノロジーズなどライドシェア事業を手掛ける新興企業にも相次ぎ出資した。販売戦略も見直し、4つの販売チャネルごとに異なっていた取り扱い車種を全車種併売に切り替えた。

ホンダ(本田技研工業)は二輪車出身で自動車は後発ながら独自技術で国内2位

<沿革とグループ内における位置づけ>

1946年、本田宗一郎が内燃機関製造の本田技術研究所を開設。48年、本田技研工業を創立、自転車用補助エンジン製造を開始。49年、二輪車の製造開始。63年、四輪車の製造開始し現在に至る。

<売り上げ規模>

2020年3月期(連結決算)の売上高は14兆9310億円(前期比-6.0%)で、営業利益は6336億3700万円(同-12.8%)だった。四輪車の世界販売台数は479万台(同-10.0%)となった。コロナ禍で世界各地の工業が休止したことなどが影響した。10年代の拡大路線で世界各地に工場を新增設した後遺症で生産体制が非効率になっており、四輪事業の営業利益は1533億円と二輪事業(2856億円)を下回った。

<企業・事業戦略>

四輪車メーカーとしては国内最後発。小型ビジネスジェット機の製造なども手掛ける。自社技術に重きを置いた独自路線を進めてきたが、20年9月には米ゼネラル・モーターズとの戦略提携を発表。電気自動車(EV)や自動運転技術だけでなく、北米向け車両の開発や購買、車台の共有などの幅広い分野で協業する。異業種との連携も強化し、16年に人工知能(AI)分野でソフトバンクと共同研究を始めたほか、同年、完全自動運転車の開発のため米グーグルとも提携した。

四輪事業の立て直しのため、日欧などの工場閉鎖などで21年末の生産能力を16年比で1割削減し、年510万台にする計画。販売車種も絞り込んでいく。開発部門である別会社の本田技術研究所を再編し、四輪部門をホンダ本体に統合した。

世界的な脱ガソリンエンジンの流れの中、40年までに世界の新車販売すべてをEVと燃料電池車(FCV)にすると21年4月に発表。20年10月には初の量産型EVを、さらに21年3月には「レベル3」の自動運転機能を対応した「レジェンド」を限定発売した。次世代車の開発に注力するため、自動車レースのフォーミュラ・ワン(F1)からも21年シーズンを最後に撤退する。

本資料について

本資料に掲載された情報は、信頼できると思われる情報源から、本資料の作成時点までに入手された各種情報・データに基づくものですが、その正確性及び完全性に関して、日本経済新聞社(以下、日経)、情報提供者は、一切の責任を負うものではありません。本資料の利用によって生じた直接的・間接的な損害については、その内容・態様を問わず、日経および情報提供者は、一切の責任を負うものではありません。本資料の情報は、有価証券への投資その他の取引の勧誘を目的としたものではなく、また、有価証券の価値等または金融商品の価値等の分析に基づく投資判断に関する助言を行うことを目的としたものでもありません。本資料のいかなる部分についても、一切の権利は、日経および情報提供者に帰属しており、方法の如何、有償無償を問わず、無断で第三者へ複製物を提供したり、転送等を行ったりしないようお願いいたします。