

自動車

【要約】

- 2014年度の国内需要は、通年度では5,286千台（前年度比▲7.1%）にて着地の見込み。2015年度の国内需要は、減少基調は続くものの消費マインドの改善により下支えされ、5,262千台（同▲0.5%）を予想。
- 2014年度の輸出は、海外生産移管の影響から、4,465千台（同▲3.6%）と減少の見込み。2015年度の輸出は、海外生産移管の一服と、円安、北米での生産能力逼迫を背景に、4,580千台（同+2.6%）と増加の予想。
- 2014年度の国内生産は、通年度では9,644千台（同▲2.7%）で着地の見込み。2015年度は輸出が増加する見込みであるものの、内需は微減、2014年度上期に見られた需要を上回る水準での生産も常態に復すると見込まれることから9,538千台（同▲1.1%）と減少の予想。
- 2014年度の企業業績は、外需の拡大と為替環境の改善を受けて増収増益で着地の見込み。2015年度も引き続き外需拡大に加え、為替環境が円安傾向で推移することが見込まれ、増収増益を予想。

I. 産業の動き

1. 国内市場

2014年度の国内需要は、前年比減少となるも、当初の想定に比し底堅く推移

2014年度の国内需要は消費増税による需要の冷え込みが懸念されたものの、想定よりは底堅い推移を見せた。要因として上期に見られた消費増税前の駆け込み需要の一部について、販売時期が4月以降にずれ込んだことに加え、消費マインドの底堅い改善が挙げられる。上期の自動車販売台数は2,474千台（前年同期比▲2.8%）で着地。下期は消費税増税前の駆け込み需要のあった前年同期との比較では大幅減となる2,812千台（同▲10.6%）。通年度では、5,286千台（前年度比▲7.1%）での着地を見込む。

2015年度の国内需要は、消費マインドの改善が下支えし、微減に留まる予想

国内市場の需要は飽和状態にあり、新規取得の増加は見込み難い。一方、増税後の反動減が一巡したことに加え、消費マインドの底堅い改善が見られることから、一定程度下支えされるものと見る。2015年度上期の国内需要は、2,500千台（前年同期比+1.1%）と消費増税の反動に見舞われた前年同期比では増加の予想。下期は前年同期同様、消費マインド改善による下支えは見込まれるものの、趨勢的な減少基調から2,762千台（同▲1.8%）と減少の予想。通年度では5,262千台（前年度比▲0.5%）と微減の予想（【図表 13-1、2】）。

2015年度の輸入は、内需減少の影響等から減少の予想

2014年度の輸入車販売台数は、内需減少・円安進展による下押し圧力に加え、国内メーカーの海外生産・国内販売車種の販売減の影響も受け、326千台（同▲10.0%）と減少しての着地を見込む。2015年度も、304千台（同▲6.7%）と減少の予想。

【図表13-1】需給表

【実数】		13fy (実績)	14fy (見込)	15fy (予想)	13/上 (実績)	13/下 (実績)	14/上 (実績)	14/下 (見込)	15/上 (予想)	15/下 (予想)
内需	(千台)	5,692	5,286	5,262	2,545	3,147	2,474	2,812	2,500	2,762
輸出	(千台)	4,632	4,465	4,580	2,350	2,282	2,236	2,229	2,292	2,288
輸入	(千台)	362	326	304	168	194	145	181	135	169
国内生産	(千台)	9,912	9,644	9,538	4,744	5,169	4,783	4,861	4,656	4,882
海外生産	(千台)	16,912	17,829	18,560	8,161	8,751	8,664	9,165	9,019	9,542

【増減率】		13fy (実績)	14fy (見込)	15fy (予想)	13/上 (実績)	13/下 (実績)	14/上 (実績)	14/下 (見込)	15/上 (予想)	15/下 (予想)
内需	(%)	+ 9.2%	▲ 7.1%	▲ 0.5%	▲ 1.7%	+ 20.1%	▲ 2.8%	▲ 10.6%	+ 1.1%	▲ 1.8%
輸出	(%)	▲ 0.6%	▲ 3.6%	+ 2.6%	▲ 0.7%	▲ 0.5%	▲ 4.9%	▲ 2.3%	+ 2.5%	+ 2.7%
輸入	(%)	+ 12.7%	▲ 10.0%	▲ 6.7%	+ 12.7%	+ 12.7%	▲ 13.9%	▲ 6.7%	▲ 6.6%	▲ 6.7%
国内生産	(%)	+ 3.8%	▲ 2.7%	▲ 1.1%	▲ 3.3%	+ 11.2%	+ 0.8%	▲ 6.0%	▲ 2.7%	+ 0.4%
海外生産	(%)	+ 6.5%	+ 5.4%	+ 4.1%	+ 3.4%	+ 9.5%	+ 6.2%	+ 4.7%	+ 4.1%	+ 4.1%

(出所) (社) 日本自動車工業会資料等よりみずほ銀行産業調査部作成

(注) 2014年度、2015年度についてはみずほ銀行産業調査部予想

【図表13-2】国内完成車生産と海外生産の推移と予想

(単位:千台、%)

	2013年度実績		2014年度予想		2015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	
	前年度比	前年度比	前年度比	前年度比	前年度比	
国内生産計	9,912	3.8	9,644	▲ 2.7	9,538	▲ 1.1
国内需要合計	5,692	9.2	5,286	▲ 7.1	5,262	▲ 0.5
乗用車合計	4,837	9.0	4,423	▲ 8.5	4,387	▲ 0.8
普通	1,510	12.2	1,300	▲ 13.9	1,342	3.3
小型	1,506	▲ 1.1	1,303	▲ 13.5	1,290	▲ 1.0
軽乗用車	1,821	15.9	1,821	▲ 0.0	1,755	▲ 3.6
商用車合計	855	10.9	863	0.8	875	1.4
普通	154	14.3	167	8.5	172	2.9
小型	249	11.2	252	1.0	256	1.8
バス	12	4.9	11	▲ 7.4	11	0.8
軽商用車	441	9.8	433	▲ 1.8	436	0.6
登録車計	3,430	5.9	3,032	▲ 11.6	3,071	1.3
登録乗用車	3,016	5.2	2,603	▲ 13.7	2,632	1.1
登録商用車	415	12.1	430	3.6	439	2.2
軽自動車合計	2,262	14.7	2,254	▲ 0.4	2,191	▲ 2.8
輸出台数合計	4,632	▲ 0.6	4,465	▲ 3.6	4,580	2.6
北米向け	1,863	2.7	1,627	▲ 12.7	1,732	6.5
欧州向け	712	▲ 13.3	750	5.4	747	▲ 0.5
アジア向け	555	2.8	596	7.5	618	3.6
その他	1,502	1.1	1,491	▲ 0.7	1,484	▲ 0.5
海外生産計	16,912	6.5	17,829	5.4	18,560	4.1
輸出+海外生産	21,544	4.9	22,294	3.5	23,140	3.8

(出所) (社) 日本自動車工業会資料等よりみずほ銀行産業調査部作成

(注) 2014年度、2015年度についてはみずほ銀行産業調査部予想

2. 海外市場

(1) 主要市場動向

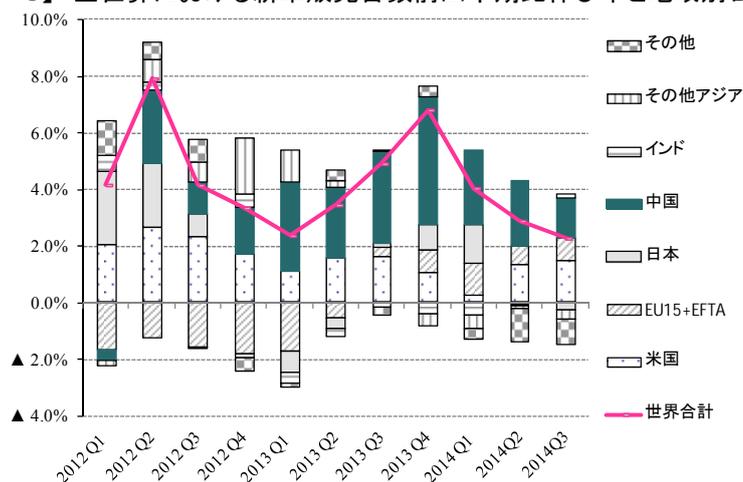
2015年は米国・中国の拡大や新興国需要に支えられ海外需要は引き続き拡大

2015年の米国市場は引き続き堅調な推移を予想

2014年の海外市場は、前年に続き2大市場である米国・中国が牽引する形で拡大（【図表 13-3】）。ASEAN ではタイが大幅マイナス成長となったことに加え、その他各国でも伸びに力強さを欠き、ASEAN 全体でも前年割れで着地。一方、インド・ブラジルもマイナス成長となった。2015年は、米国・中国は緩やかながらも拡大を続け、一部新興国での需要の回復も見込まれることから、海外需要は引き続き拡大するものと予想。

2014年の米国市場は、1月、2月こそ寒波の影響により低調に推移したものの、金融緩和を背景とした積極的なオートローン供与も追い風に3月以降10カ月連続で前年同月比増にて推移、2014年通年では16,521千台（同+4.1%）とリーマンショック前の2006年以来8年ぶりの高水準にて着地。2015年の米国市場は、堅調な経済環境の下、買替需要を中心とした拡大が見込まれる。今後見込まれる金融緩和の縮小の影響については注視の要があるものの、2015年の販売台数は17,150千台（同+3.8%）を見込む。

【図表 13-3】全世界における新車販売台数前四半期比伸び率と地域別寄与度



(出所) IHS Automotive データベースよりみずほ銀行産業調査部作成

(注) Light Vehicle (乗用車+小型トラック)の販売台数のみ

2015年の欧州市場は、緩やかながら景気回復が見込まれ、増加の予想

2015年のアジア市場は、緩やかな拡大を予想

2014年の欧州市場¹は、フランスを除く主要各国がプラス成長に転じ、フランスも前年比でのマイナス幅を大きく縮小。スペインにおけるスクラップインセンティブ終了前の駆け込み需要なども寄与し、13,798千台（同+4.5%）で着地の見込。2015年のユーロ圏における実質GDPは前年比+1.2%と、緩やかながら回復を続けると見られ、自動車販売についても14,013千台（同+1.6%）と増加の予想。ただし、依然景気回復の足取りにはバラつきが見られ、ダウンサイドリスクも含みながらの展開が続く見込み。

2014年の中国市場は、経済成長の減速が続き、商用車需要の低迷が見られたものの、底堅い乗用車需要を背景に、23,492千台（同+6.8%）と増加。引き続き自動車需要は底堅く推移すると見られる一方、2015年は、経済成長の一

¹ 欧州: EU15+EFTA(3)の乗用車市場

層の減速による需要下押しが懸念されることから、24,753千台(同+5.4%)と市場の伸びは鈍化すると予想する。

2014年のインド市場は、前半は前年同月比二桁のマイナスを記録する低調な推移が続いたものの、5月には下げ止まりが見られた。年末に掛けては物品税引き下げ措置の年内撤廃に向けた駆け込み需要が需要を下支え、通年では3,182千台(同▲1.8%)と小幅なマイナスに留まった。2015年は当初反動減が見込まれるものの、景況感の改善や二年連続前年比▲10%を上回る急速な減速を経た商用車需要の循環的な回復も期待されることから、3,392千台(同+6.6%)と増加に転じる予想。

2014年のその他アジア市場²は、政情不安に見舞われたタイが882千台(前年比▲33.7%)と大幅なマイナス成長での着地となったことに加え、その他各国でも伸びに力強さを欠き、全体で5,175千台(同▲5.5%)と減少の見込。2015年は、政情不安が一服したタイ市場の回復が見込まれることに加え、足並みはまちまちであるものの、総じて緩やかな成長基調に回帰すると見られることから、全体で5,448千台(同+5.3%)と増加を予想。

(2)輸出

2015年度の輸出は海外生産移管の一服と堅調な海外需要に支えられた増加を見込む

2014年度の輸出は海外生産移管の伸展により、北米向け輸出が減少、EU向け、中国向け等の輸出回復はあったものの、通年度では4,465千台(同▲3.6%)と減少を見込む(【図表13-4】)。2015年度は、海外生産移管の一服に加え、国内の余剰生産能力活用の動きが見られること、海外需要は概ね回復傾向にあることから、その他の地域向けの輸出も堅調に推移し、4,580千台(同+2.6%)と増加を予想。

2014年度の北米向け輸出は、主としてメキシコへの生産移管の伸展を背景に、1,627千台(同▲14.5%)と減少の見込み。2015年度は、生産移管の一服と米国市場の堅調による稼働率の逼迫や円安を踏まえた国内の余剰生産能力活用の動きを踏まえ、輸出台数の回復が見込まれ、1,732千台(同+6.1%)と増加の予想。

2014年度の欧州向け輸出は、EU諸国向けの輸出が回復、ロシア向けはマイナスが続いたものの、全体では750千台(同+5.1%)と回復に転じる見込み。2015年度も、EU諸国における緩やかな需要の回復が期待されるが、ロシア向けは引き続き減少基調での推移が見込まれ、747千台(同▲0.5%)と微減の予想。

2014年度のアジア向け輸出は、現地生産の進むASEAN向けは伸び悩んでいるものの、中国向け輸出は回復傾向が続き、596千台(同+7.0%)と増加の見込み。2015年度は中国における需要の伸びが鈍化することが見込まれ、618千台(同+3.4%)と増加は緩やかになると予想。

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

3. 海外生産

2015年度も海外需要の拡大を背景に増加を予想

2014年度の海外生産は、海外需要の堅調な拡大、完成車メーカーの新工場の立ち上がり・生産能力増強等に伴い、17,829千台(同+5.4%)と増加の見通し。

2015年度も、北米・中国での堅調な需要への対応を背景に18,560千台(同+4.1%)と増加の予想(【図表13-4】)。

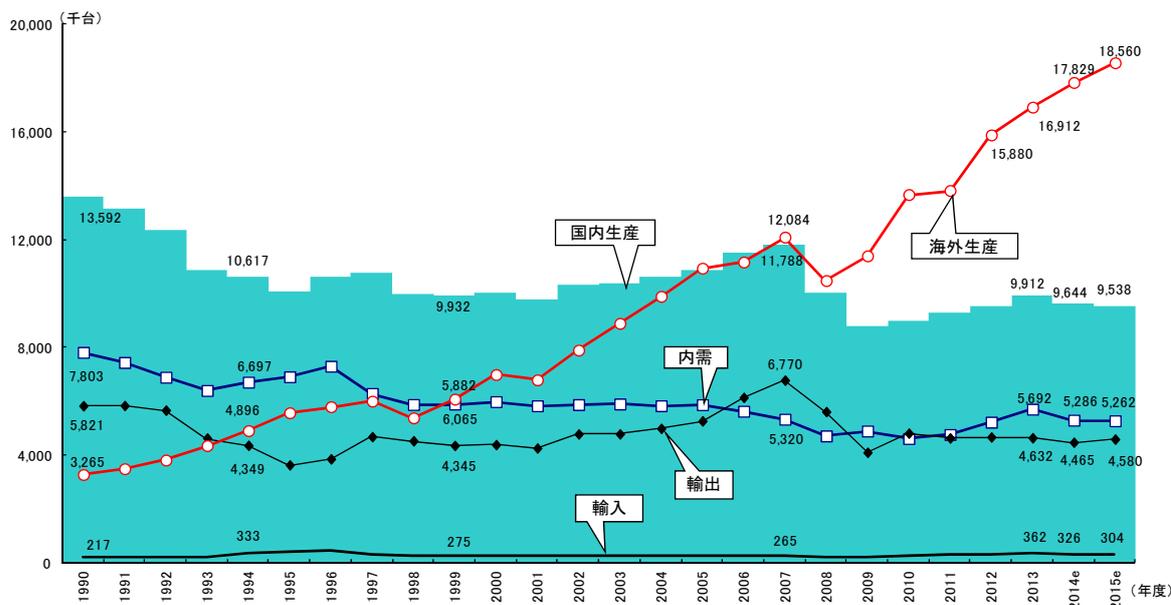
4. 国内生産

2015年度も内需減少の見込みに伴い、減少を予想

2014年度の国内生産は、上期は内需・輸出共に前年同期比減少したものの、需要を上回る国内生産が行われ、4,783千台(同+0.8%)と前年同期並の水準で着地。下期は内需・輸出の減少基調継続から前年同期比減少に転じる見込み。通年度では、9,644千台(同▲2.7%)と減少を予想。

2015年度の国内生産は、海外需要の順調な拡大と海外生産移管の一服を受けて輸出が増加する見込みであるものの、内需は微減を予想。これに加えて生産台数は需要に見合った水準に回帰すると見込まれることから、9,538千台(同▲1.1%)と減少の予想(【図表13-4】)。

【図表13-4】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銀行産業調査部作成

(注)2014年度、2015年度についてはみずほ銀行産業調査部予想

II. 企業業績

1. 売上高

2015年度は海外での販売増加が期待され、また、為替環境の改善も続くことから増収の予想

完成車メーカー上場8社の2014年度連結売上高単純合計は、北米・アジアを中心とした海外市場の拡大に加え、為替環境の改善が進み、64兆1,812億円(同+7.1%)と増収での着地を見込む。2015年度は、引き続き海外市場の拡大に伴う販売増加が期待され、また、為替環境も円安傾向での推移が見込まれることから、2015年度連結売上高単純合計は、67兆9,786億円(同+5.9%)と増加の予想(【図表13-5】)。

2. 営業利益

2015年度営業利益は為替環境改善・原価低減努力等により増益の予想

完成車メーカー上場8社の2014年度連結決算営業利益単純合計は、為替環境の改善に加え、売上の増加、合理化努力、モデルミックス改善が寄与し5兆4,127億円(同+19.4%)と大幅な増益で着地。

2015年度は、引き続き円安傾向での推移が見込まれるほか、継続的な原価低減努力等により6兆3,658億円(同+17.6%)と増加の予想(【図表13-5】)。

なお、完成車メーカー上場8社の2014年度の為替前提は「1ドル=104円前後、1ユーロ=137円前後」となっており、為替変動要因による増益が大きくなる結果となった(【図表13-6】)。

【図表13-5】 企業収支(連結ベース)

【実額】		11fy (実績)	12fy (実績)	13fy (実績)	14fy (見込)	15fy (予想)
	摘要(単位)					
売上高	8社(億円)	452,105	517,390	599,098	641,812	679,786
営業利益	8社(億円)	14,184	29,063	45,348	54,127	63,658

【増減率】		11fy (実績)	12fy (実績)	13fy (実績)	14fy (見込)	15fy (予想)
	摘要(単位)					
売上高	8社(%)	▲2.7%	+14.4%	+15.8%	+7.1%	+5.9%
営業利益	8社(%)	▲26.1%	+104.9%	+56.0%	+19.4%	+17.6%

(出所)各社決算資料等よりみずほ銀行産業調査部作成

(注1)2014年度はみずほ銀行産業調査部推計

(注2)為替相場的前提は、2014年度上期:1ドル=103.0円、1ユーロ=140.0円
 2014年度下期:1ドル=118.0円、1ユーロ=146.0円
 2015年度上期:1ドル=122.0円、1ユーロ=149.0円
 2015年度下期:1ドル=124.0円、1ユーロ=150.0円

【図表13-6】 完成車メーカー上場8社 営業利益変動要因

(単位:億円)	11fy(実績)	12fy(実績)	13fy(実績)	14fy(当部予測)	15fy(当部予想)
連結 営業利益増減要因	▲5,003	14,879	17,356	8,781	11,914
連結 為替変動	▲6,575	2,574	18,647	6,432	9,706
連結 原価低減・合理化+原材料費(ネット)	2,141	9,020	6,351	4,014	3,772
連結 売上変動・売上構成(モデルミックス)差	1,518	10,774	4,600	1,166	1,096
連結 販管費増加	▲544	▲6,252	▲9,800	▲2,678	▲2,517
連結 研究開発費・製品向上費増加	▲762	▲879	▲2,011	▲933	▲877
連結 固定費・労務費等	▲908	0	▲235	▲1,327	▲1,247
連結 その他	127	▲358	▲196	2,107	1,980

(出所)数値は各社決算資料

(注1)完成車メーカー上場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2)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、UDトラックは非上場のためデータ非公表。

(注3)日産の会計基準変更の影響のため、2013fyの営業利益変動要因と【図13-5】の企業収支の営業利益にズレあり

Ⅲ. トピックス 中国:燃費規制の厳格化がもたらす競争環境の変化

中国の燃費規制は水準、運営とも急速に厳格化

中国の燃費規制は急速に厳格化が進んでいる。2015年は4年間に亘り進行的な第3段階燃費規制の最終年に当たり、各完成車メーカーに対して課される生産車の平均燃費水準は6.9L/100km(約14.5km/L)となった。

従来燃費規制未達のメーカーに対する具体的な罰則がないことから、規制の実効性が疑問視されてきたが、2014年10月には、規制未達のメーカーに対し、燃費目標未達成の既存モデルの生産中止や生産抑制等、改善計画の提出を求めることが発表され、規制運営についても厳格化が図られている。

第3段階燃費規制を巡り競争環境は変化	第3段階燃費規制は、第2段階の要求水準 10.1L/100km(約 9.9km/L)に比し大幅な厳格化を伴うものであり、完成車メーカー各社はより積極的な低燃費化対応を求められることとなった。
VWグループは台頭を遂げた	この規制強化を機会として、着実なシェア拡大を成し遂げたのが独 VW グループであろう。日系が先行しているとされる電動化パワートレイン分野での競争を的確に回避し、第3段階燃費規制対応を既往エンジンの改良(ダウンサイジングターボ)で実現、高度先進的な技術として売り込むことに成功した。巧みなブランドマーケティングと併せ、中国市場におけるトップシェアの地位を確立した。
高度な燃費改善技術を持つ日系はシェア拡大に至らず	この間、より燃費効率の高い Strong HEV で先行したトヨタ、ホンダのシェアは低位にて推移した。燃費性能では既往エンジン車を上回る Strong HEV も、補助金水準の面ではダウンサイジングターボ車と同様の取扱となり、経済合理性による訴求力が十分に高まるには至らなかった。
中資系はシェアを縮小	一方、中資系各社の退潮は甚だしい。外資系自動車メーカーの中国進出に際しては、外資系自動車メーカーの出資比率を最大 50%までとする規制が行われている。当該規制の狙いは合弁事業への取組を通じた技術力全般の底上げ、自国自動車メーカーの育成、強化であったが、現時点では功を奏しているとは言い難い。低燃費車補助金政策 ³ の施行当初は中資系各社の車両も低燃費車認定を受けられていたが、改廃を経ながら基準が徐々に厳格化される中で、中資系メーカー独力での技術対応が困難となり、低燃費車認定車種が縮小、シェアの低落に結びついた。
2016年以降、規制は次段階に進行	既に見て来た通り、規制動向は、競争環境に多大な影響を及ぼす。中国では第4段階規制として2020年に5L/100km(約20km/L)という、先進国同等水準までの燃費規制強化が計画されているほか、ZEV規制 ⁴ の導入も噂されている。現行の平均燃費達成状況 ⁵ を見る限り、中資系のみならず外資系各社においても基準達成への距離は大きく、達成に向けて各完成車メーカーは相応の比率で電動化パワートレイン車を市場投入し、販売実績を重ねる必要が出てこよう。
独系は大型高級車からPHEV化を進行	独系完成車メーカーは、相対的に燃費の高い大型高級車の PHEV 化を進め、コスト負担力の高い購買層に対して先進技術としての売り込みを進めている。これを梃子に燃費規制対応とインフラ構築を進め、電動化パワートレインの開発の遅れを取り戻す時間を稼ぎながら、段階的にボリュームゾーンに対しても一層の低燃費化対応を進める戦術を採っていると見られる。各社は充電インフラ構築にも関与を始めており、VW は他の完成車メーカーとコンソーシアムを組み、Daimler は ABB と提携関係を構築してインフラ整備に取り組み、戦術の実現への手当を進めている。

³ 排気量 1,600cc 以下のガソリンエンジン、ディーゼルエンジン搭載乗用車を対象とする補助金制度。燃費規制運営の補助的手段として機能している。燃費基準は車重毎に詳細に規定されているが、現時点での規制燃費基準は 4.7L~5.9L/100km。

⁴ 一定台数以上の自動車販売するメーカーは、その販売台数の一定比率を ZEV (Zero Emission Vehicle、排出ガスを一切出さない自動車) とすることを義務付ける規制。米カリフォルニア州で導入されている。

⁵ 2014年9月の当局発表によれば、2013年時点で 6.9L/100km を達成しているメーカーは対象 79 社のうち 23 社に留まった。また、2012年時点よりも平均燃費が悪化したメーカーは対象 79 社中 33 社に及んだ。

日系はまず現地生産化を進め競争力強化を模索

日系完成車メーカーは Strong HEV、EV の現地生産化を進めてコストを引き下げ、あるいは補助金受給対象とすることで、価格競争力の強化を図っているが、依然その戦略は逐次的に見える。

Strong HEV に対する優遇措置として、完成車メーカーに向けては 2.8L/100km(約 35.7km/L)を上回る低燃費な車種に対し、第 4 段階規制における燃費計算上、台数を 1.5 倍にカウントする優遇策が採られる。一部小型車種では当該優遇策の恩恵を蒙る可能性もある。一方で、消費者に向けた普及支援策という観点では、長年に亘り Strong HEV に有利な支援策は採られておらず、今後の導入も見渡し難い状況である。一般の低燃費エンジン車との価格差を埋める手段は専ら完成車メーカーの企業努力頼みとなり、Strong HEV への需要は下押しを受けることとなる⁶。

自動車は象徴的な日本製品であり、対日感情の影響を極めて受け易い。2012 年の尖閣問題を契機とした対日感情の悪化を受けて日系完成車メーカーの販売シェアは低下。足許に至るまで依然回復されておらず、今後もダウンサイドへのリスク要因として強く意識される。

電動化パワートレインの拡大局面において、日系プレゼンスの拡大の成否が注目される

第 3 段階規制期間において日系完成車メーカーは、エンジン改良技術を巧みに売り込んだ独系の後塵を拝した。第 4 段階規制に向けては日系が得意とする電動化パワートレイン技術が主戦場となる蓋然性は高い。中資系完成車メーカーへのシステム外販や、自国有利な規制体系の構築に向けた更なるロビイング等、戦略的な対応を行うことで、中国において、外的変化に左右されない強い事業構造を築くことが期待される。第 4 段階規制の完全導入に向けた今後 5 年間は、世界最大の市場となった中国における、日系完成車メーカーのプレゼンス拡大に向けたターニングポイントとして注目されよう。

(自動車・機械チーム 竹田 真宣)
masanobu.takeda@mizuho-bk.co.jp

⁶ 例えば北京市で低公害車を購入する場合、PHEV には国から 3.5 万元が、EV には国と北京市からそれぞれ 3.5～6 万元の補助が提供されるが、Strong HEV は補助金対象とされていない。

©2015 株式会社みずほ銀行

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、弊行が信頼に足り且つ正確であると判断した情報に基づき作成されておりますが、弊行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、貴社ご自身の判断にてなされますよう、また必要な場合は、弁護士、会計士、税理士等にご相談のうえお取扱い下さいますようお願い申し上げます。

本資料の一部または全部を、①複写、写真複写、あるいはその他如何なる手段において複製すること、②弊行の書面による許可なくして再配布することを禁じます。