

Economic Monitor

欧州財政危機と自動車産業

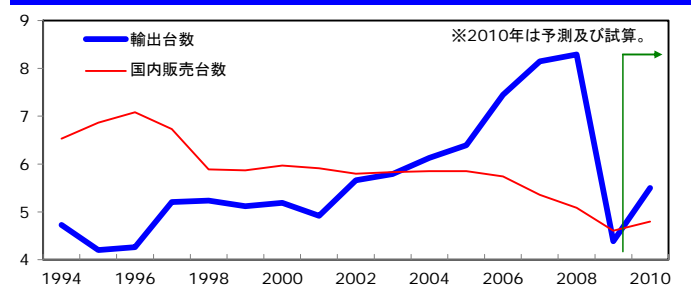
2009年の日本国内の新車販売台数（含む軽自動車）は前年比▲9.3%の460.9万台となった。5年連続の縮小だが、エコカー減税や補助金により後半に持ち直し、二桁減少は回避した。一方、自動車輸出台数（貿易統計ベース）は金融危機の直撃により前年比▲47.1%の438.5万台と急減したため、2009年は2003年以来6年ぶりに国内販売台数が輸出台数を上回った。

自動車工業会は、2010年の国内販売台数を前年比4.1%増の479.8万台と見込んでいる（2009年12月24日公表ベース）。エコカー補助金や減税に支えられ、1～5月の販売台数は年率換算で509万台（当社季節調整値）と好調だが、エコカー補助金が9月末で終了した後に相当の反動減が予想されるため、販売台数は2年連続で500万台の大台を割り込むとの予測である。今後6～9月も5月迄と同水準の販売が続く、かつ年間販売台数は自動車工業会予想通りになると仮定すれば、10～12月の販売台数は年率393万台に急減する（前期比▲23%）。一方、2010年の自動車輸出は大幅な増加が見込まれる。後述する欧州市場の落ち込みなどを考慮しても、前年比25%増加の550万台程度は十分期待できるだろう。輸出台数は、国内販売台数を再び上回る見込みである。

海外の自動車市場を見ると、米国の自動車販売は1～3月期が前期比1.0%、4～5月平均も1～3月平均を3.8%上回るなど復調、またアジア市場も堅調に拡大している。一方、ユーロ圏の自動車販売は1～3月期が前期比▲7.3%、4月も前月比▲11.5%と低調である（5月も各国データを見る限り低調）。自動車の買替支援策であるスクラップ・インセンティブがユーロ圏の主要国で相次ぎ終了したことに加え、財政危機に伴う消費者マインドの悪化もあり、2010年の欧州自動車販売は大幅減少が避けられない。日本の完成車輸出台数（2009年）を見ると、対米がシェア28.1%を占め、対EU13.3%と対アジア12.5%が続く。対EUと対アジアは輸出台数では概ね同水準だが、EU向けは相対的に高級車が多い（利鞘が厚い）ことを踏まえると、欧州市場の低迷は国内完成車メーカーの業績に対して相応の悪影響を及ぼすと考えられる。

但し、自動車部品まで含めた輸送用機械輸出の総額で見ると状況はやや異なり、対アジアのシェアが20.8%に上昇し、トップの対米26.1%に迫る一方、EUは12.8%に留まる。EUは国内産業保護の観点から、完成車の現地生産に用いる部品についても現地調達を義務付ける割合が高いため、EU向けの部品輸出は多くない。アジアでも現地調達は進展しつつあるが、日本以外の自動車メーカーへの納入も増えることで、日本からの自動車部品輸出は大幅に拡大、自動車部品各社の好決算に繋がっている。欧州財政危機は、日本からの完成車輸出については生産に対し悪影響を及ぼすものの、アジア市場の拡大に伴う部品輸出の増加により、ある程度はカバーできる可能性が高い。

国内自動車販売と輸出の推移(百万台)



(出所)財務省、自動車販売連合会等