

## データから読み解く日本車メーカーの戦略

新車販売では、消費税率引き上げ前の駆け込み需要が1997年より膨らんでおり、それに伴い1月は国内生産が大幅に増加。しかし、均せば、地産地消を狙った、自動車メーカーの海外生産拡大の動きは不変であり、2013年も海外生産比率が上昇。海外生産拡大の戦略は、販売台数の増加や業績向上という果実に繋がっている。現地生産の深化により、国内回帰のハードルは従来より大幅に上昇。

2013年終盤から、日本の新車市場は活況を呈しており、9月以降前年比で二桁増加を記録した。2014年1月の販売水準は当社の季節調整値で648万台に達し、これはエコカー補助金が作用した2010年8月の665万台を除けば、実に1997年12月以来の高水準である。

### 新車販売では前回は上回る駆け込み需要

こうした販売増加の主因は、改めて言うまでもないが、4月の消費税率引き上げに伴う駆け込み需要である。前回1997年4月の消費税率引き上げに際して、1996年1~3月期対比で1996年10~12月期の新車販売は10.6%、1997年1~3月期は10.9%増加した。一方、2013年1~3月期対比で2013年10~12月期の新車販売は20.0%、1月水準は33.2%も拡大している。金融危機以降に実施されたエコカー補助金などの販促策や自動車関連税制の変更などの要因も関係するため、単純比較はできないが、新車販売に関しては、前回の消費税率引き上げを上回るペースで駆け込み需要が膨らんでいると言える。

### 国内生産も1月は増加

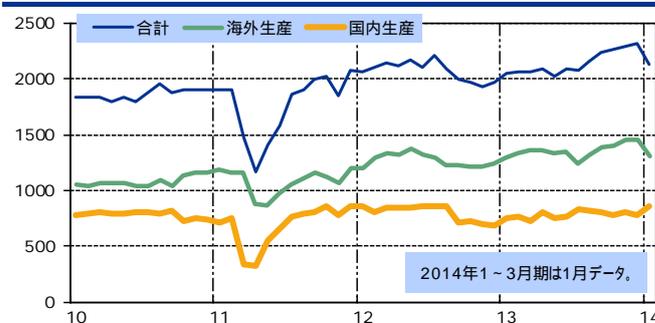
こうした国内需要の拡大を受けて、自動車の国内生産も増加傾向にある。グローバルな生産台数を公表している主要9社<sup>1</sup>のデータを集計し季節調整を施すと、2013年1~3月期対比で、2013年10~12月期の国内生産は5.6%、1月は15.5%も増加した（以下、断らない限り、同様の9社集計ベースを用いる）。なお、1月は海外生産が振るわず、前月比10.6%と大幅に減少したが、これは米国の寒波の影響と推測できる。米国全体で見ても、1月に完成車生産は前月比8.6%と落ち込んだ。

#### 新車販売台数の推移（月次、年率、百万台）



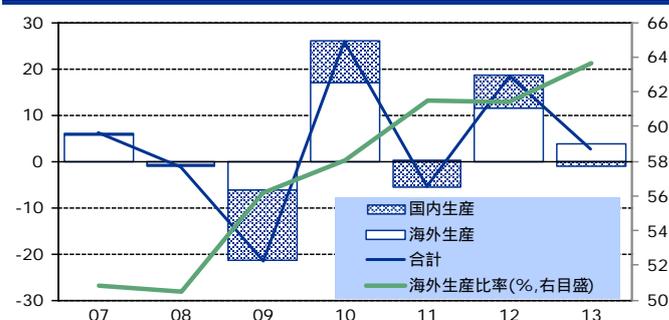
(出所)自動車販売連合会等

#### 日本自動車メーカー9社の世界生産推移（千台、季節調整値）



(出所)Bloomberg

#### 日本自動車メーカー9社の世界生産推移（前年比、%）



(出所)Bloomberg

<sup>1</sup> トヨタ、日産、ホンダ、マツダ、三菱、ダイハツ、富士重、日野、スズキ。

## 趨勢は地産地消による海外増産

2014年1月は国内生産が増加、逆に海外生産は落ち込んだ。しかし、均せば、アベノミクスによる円安進行後も、海外生産の増勢は継続している。2013暦年で見ると、エコカー補助金の反動による販売減などが響き、国内生産は前年比 3.3%と減少した。一方、海外生産は 6.3%と大幅に増加し、2013年の海外生産比率が 63.6% (2012年 61.4%) と過去最高を記録している。自動車セクターに関しては、地産地消を目指した需要地生産拡大の動きが継続していると判断できる。

## 米国市場では現地生産車の貢献によりシェア上昇

日本の自動車メーカーの需要地生産拡大の動きは、業績というかたちで、実を結んでいる。端的には収益動向により把握できるが、主戦場の一つである米国市場におけるシェア動向も、日本メーカーの好調を示唆している。米国市場における日本車のシェアは2009年に4割を超えた後、大量リコールなどが響き、2011年に35.0%まで低下した<sup>2</sup>。しかし、その後は回復基調にあり、2013年は37.3%までシェアが再び上昇している。

日本メーカーの米国市場での2013年販売内訳を見ると、現地生産車が前年比9.4%と輸入車の5.8%を大きく上回る伸びを示した。日本メーカーの販売台数合計は2013年に579万台と、リーマンショック前の2007年に記録した596万台に未だ及ばないが、現地生産車に限れば2013年は409万台と2007年の374万台を既に大きく上回っている。ちなみに輸入車は2007年222万台に対し、2013年は170万台である。こうした現地生産車の販売増加により、日本メーカーの米国販売に占める現地生産車のシェアは70.7% (2012年69.97%) と初めて7割を超えた。

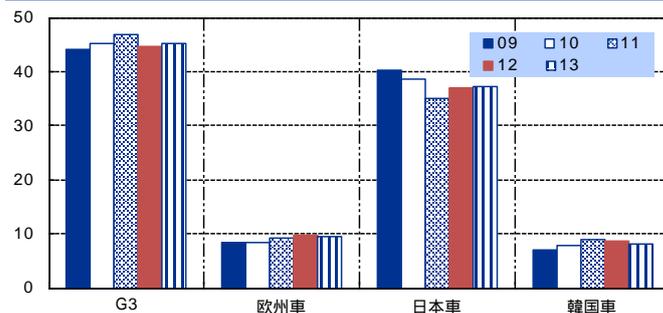
## 現地生産強化の動きを反転するハードルは高い

金融危機前に生じた円安局面では、円安メリットを享受するために日本メーカーの戦略が変化し、米国における現地生産化の動きが2006年に一旦止まった。現地生産車のシェアは、2005年68.1%が2006年62.9%へ5.2%Ptも急低下している。同様の動きが、足元の円安でも生じる可能性はある。しかし、当時よりも、米国をはじめとする海外生産拠点において産業集積が大幅に進み、(日本勢を含む)現地部品メーカーの製品水準が向上、また販売網を含めたサプライチェーンは高度化している。加えて、市場規模という観点で、人口が減少しつつある日本国内の位置づけは明らかに低下した。そのため、今回は、現地生産化の流れが、容易には反転しないと考えられる。ちなみに、最大手完成車メーカーが4月に日本国内の生産(一日当たり生産台数)を前年同月対比で15%減らすと報じられている<sup>3</sup>。消費税率引き上げ後の国内販売減少は、その一部が輸出により補われるも、全てをカバーはできず、国内生産の減少に繋がる。日本車メーカーの海外生産比率は1~3月期こそ低下するも、4~6月期以降は再び上昇する可能性が高い。

<sup>2</sup> Bloomberg データに基づき当社が集計したベース。

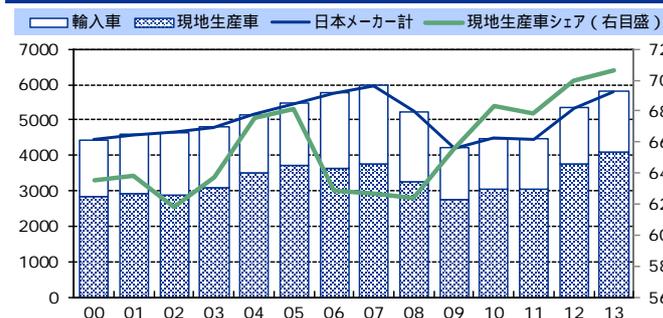
<sup>3</sup> 1月28日に、ロイターは、最大手メーカーの4月の1日当たりの国内生産台数が前年比 15%になると報じた。

米自動車市場販売シェア (%)



(出所) Bloomberg

米市場における日本車販売台数の推移 (千台、%)



(出所) Bloomberg