



日本の自動車業界

安全で健全

- 5百万台規模となる日本の自動車市場は、2017年度は+2.0%、2018年度は減速して+0.2%の成長が見込まれています。
- 日本の自動車メーカーは、世界の自動車市場で最も高い収益性を誇っています。
- ハイブリッド車などの競合技術に対する手厚い助成金が、電気自動車(EV)の売上停滞につながっています。

円安と需要の継続的回復が成長を牽引

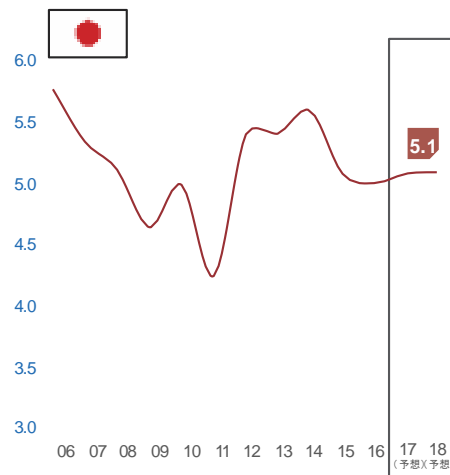
過去2年連続で売上成長率が縮小しましたが、日本の自動車販売は、2017年度は+2.0%、2018年度は+0.2%の成長が見込まれています。2015年に軽自動車税が50%増税となった影響が長引いているものの、2016年のエコカー減税の期間延長が売上成長を加速させました。

現地生産増加等の施策により、為替と金利リスクは軽減されましたが、依然として日本の自動車メーカーは円相場の影響を受けやすくなっています。

但し世界的に見れば、日本の自動車メーカーの業績は順調です。円安と世界的需要の継続的な回復が、2017年度末までの売上を支えるものと考えられます。トヨタ自動車は、2016年度世界で1,020万台を販売し、フォルクスワーゲンに次ぐ世界第2位となりました。一方、ルノー・日産アライアンスは、2017年度上半期の販売台数(527万台)が第1位となり、前年同期比7%増となりました。

図表 1. 新車登録台数

(百万台)



出所: OICA(国際自動車工業連合会)、IHS、ユーラーヘルメスの予測

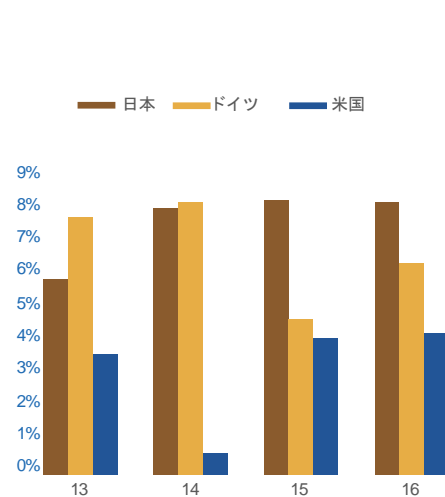
バランスシートは健全ながらも利益率は低下

日本の自動車メーカーは、税引前金利控除前利益が最も高く、部品メーカーは収益成長率に優れています。

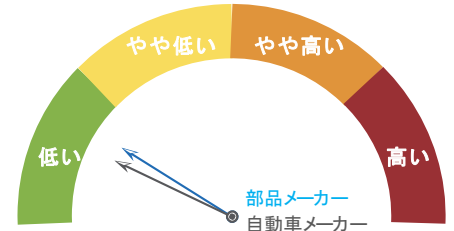
日本の自動車メーカーの大部分が、2016年の排出ガス不正事件によるダメージを受けおらず、業界各社の中でもバランスシートの健全性は最も優れた部類に入ります(支払余力は、2007年の水準から改善)。2016年には、自動車メーカー、部品メーカーともに、設備投資額でドイツを抜いて世界第1位となり、356億米ドルを支出しました。

但し、米国市場の低迷とそれに続く価格競争の激化や収益性の低下から、利益は今後、減少するものと予想しています。

図表 2. 自動車メーカーの営業利益率



出所: ブルームバーグ、ユーラーヘルメス



日本の自動車業界 支払不能リスク (2017年第2四半期)

大規模でありながら機動的に

日本の自動車メーカーおよび部品メーカーは、2015年度研究開発費に合計294億ユーロを投じました。2016年には、業界で1,854件の特許が出願され、ドイツに次いで第2位、米国の約2倍以上にのぼっています。

一方、日本の自動車メーカーおよび部品メーカーは、情報通信技術(ICT)関連のM&Aでは業界他社と比べ消極的です。2012年以降、日本のメーカーによるM&A取引額は17億米ドルで、中国、ドイツ、米国に遅れをとっています。

2017年、日本の企業は、自動車ビッグデータ向けネットワーク基盤とコンピューティング基盤の構築を目的とするオートモーティブ・エッジ・コンピューティング・コンソーシアムを創設しました。その目的は、コネクテッドカーのためのデジタル・エコシステムを確立し、新たな技術(強化されたクラウドコンピューティング技術を利用したスマート・ドライビング)を支援することです。同団体には、トヨタ自動車、デンソー、NTTドコモ、エリクソン、インテルなどの企業が参加しています。

ハイブリッド戦略

日本で2009年にエコカー減税制度が導入されて以来、(日本で言うところの)次世代自動車(ハイブリッド車、プラグイン式ハイブリッド車、EV、燃料電池車、クリーンディーゼル車)のシェアは急上昇しています。2016年には、新車登録台数の約35%を占めました。

しかし、EVの売上だけを見ると、それほどインパクトはありません。2016年の売上は、前年同期比20%増で、販売台数は年間合計24,000台となり、新車登録台数の0.5%を占めました。

2020年までに急速充電設備を5,000か所設置する計画や、継続的なスクラップインセンティブ(買い替え奨励策)により、EVのさらなる普及が進むと考えられますが、2017年度に関しては、当社では緩やかな伸びを予想しています。

日本政府が、ハイブリッド車などの競合技術に対し引き続き手厚い助成金を支給していることが、EV市場の今後の加速的な拡大は、影響を受ける可能性もあります。