

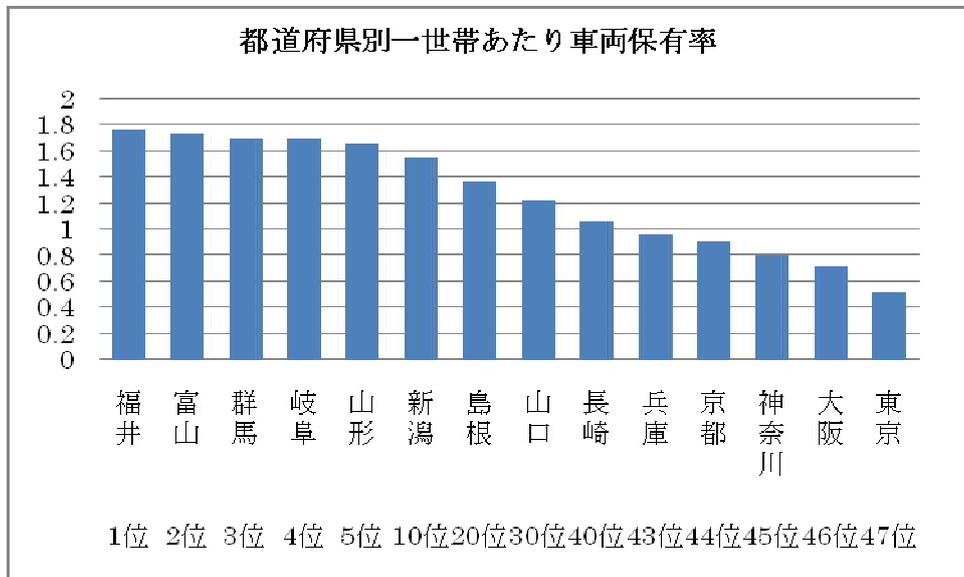
11月金融・経済レポート

No.25

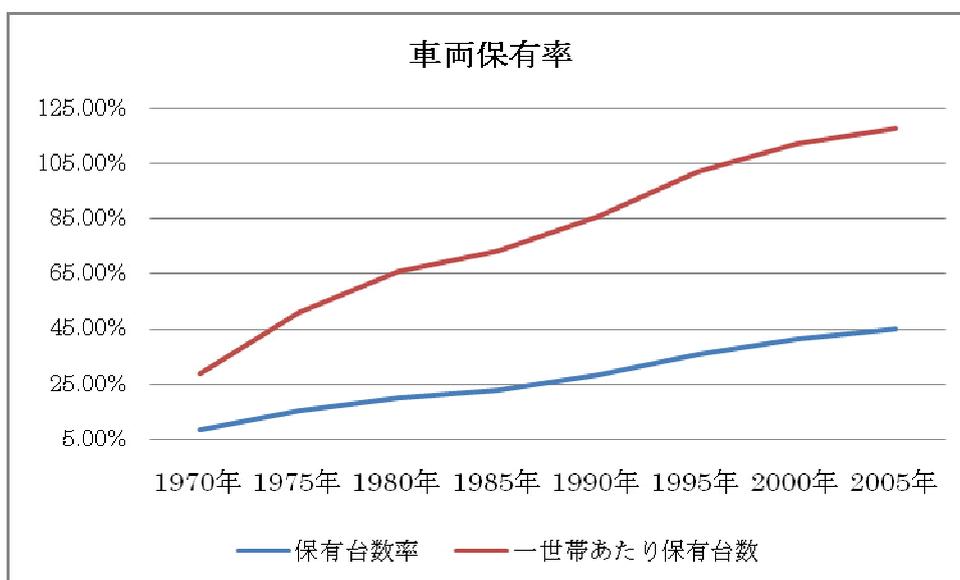
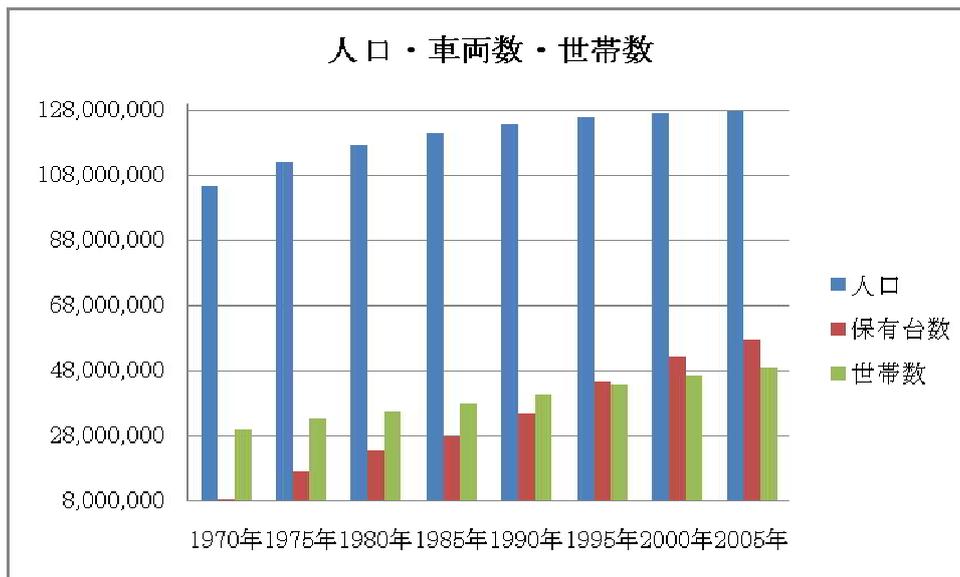
FAグループ

安西 仁志

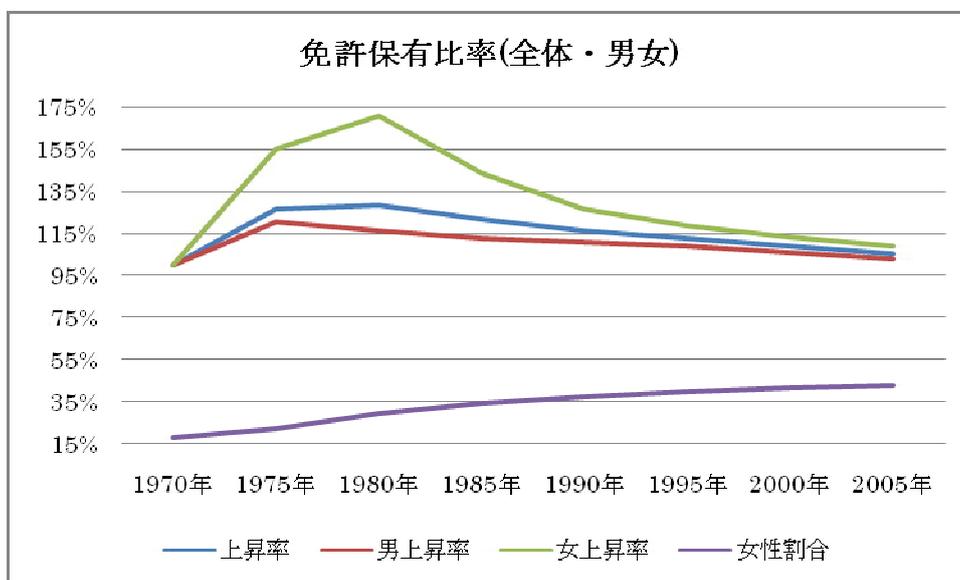
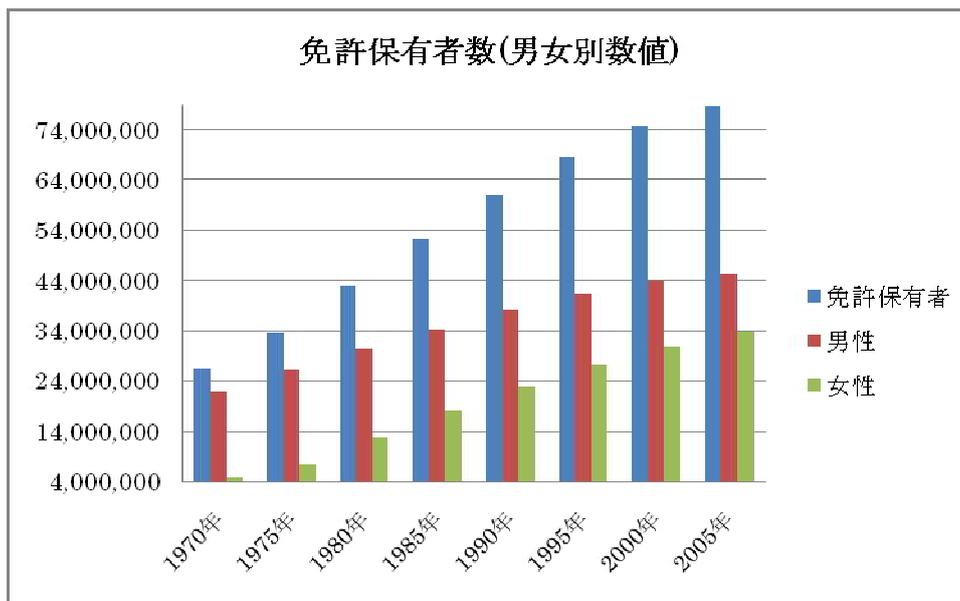
今月号では、長らく産業界をリードしてきた、自動車産業を取り上げる事にする。自動車はその昔、贅沢品で限られた人々にしか手に入れる事ができなかった。しかし今では、人々の生活の足になるまで普及していった。交通網が発達している都市部より、過疎化が進み公共交通のインフラが整わない地方ほど、自動車の保有比率が高い事がわかる。その証拠として、下の表をみてもらいたい。都市部では、保有率が低く、地方では保有率が高い傾向にある。1位の福井県2位の富山県では、1世帯に1台、世帯によっては2台保有している事がわかる。



その数は、一世帯一台から一人一台へと普及率が上昇していた。



普及率が向上した要因は、オートマチック車が多く製造・販売されるようになったことや、免許保有者が飛躍的に伸びた事が挙げられる。



上記のグラフを見て頂ければ、女性の免許保有上昇率が男性の上昇率を大きく上回っている事がわかるだろう。女性の免許保有者が右肩上がりにある結果を見ると、女性の社会進出が盛んになった事と重なる。2005年には、免許保有者の半分近くを女性が占めている。免許保有者全体で見た場合にも、右肩上がりに増加している。ただ、1970年から1980年代の急激な伸びと比較すると近年は緩やかに伸びている。女性割合は1995年からは、緩やかな増加となっている。

もう一つは、軽自動車が1990年に排気量を550ccから660ccの現行の基準へ移行した事による走行性能等の向上が挙げられるだろう。この結果が、デザイン等からも主婦や20代の女性を中心に軽自動車が支持されるようになり、売上を伸ばしていった。結

果、複数の車を保有する世帯は珍しくなくなった。

車が街に大量に溢れ出た事によって人々は、車から恩恵を享受した。一方で車より排出される排気ガスの影響で、大気汚染を進行させた。排気ガスから放出される窒素酸化物、二酸化酸素等の有害物質が環境・人体に悪影響を及ぼす事が取り沙汰される様になった。新車開発は、性能・利便性の向上と同時に環境にやさしい車づくりが自動車会社の至上命題となった。環境負荷の低い車を市場から求められる理由は、自動車の燃料がガソリン、軽油を使用している事である。ガソリン、軽油は、原油から精製される。原油は化石燃料と呼ばれ、限りある資源であるため、やがては枯渇し、燃料がなくなってしまう。そこで、環境負荷の低減を実現した車が登場した。近年身近になってきた、ハイブリッド車である。ハイブリッド車の生産・販売台数は年々増加傾向にある。最近では、技術革新が進み、ハイブリッド車のみならず、燃費性能をさらに向上させた電気自動車来年には、販売されるようである。

一方で、アメリカの大手3社(ゼネラルモーターズ、フォード、クライスラー)は世界で巻き起こっている、金融危機の影響から、消費者は買い控えをしている事、ガソリン高から燃費の悪い大型車を多く製造しているため、売上げは伸びず、株価は数十年ぶりの下落。多くの労働者を抱えるビッグスリーの低迷は、自動車業界のみの問題ではなく、国レベルの問題にまで膨れ上がっている。

それでは、自動車の初登場から現在へと目を向けレポートを進めていく。

1、自動車初登場

日本に自動車が登場したのは、1898年と今から100年以上前に遡る。国産初の自動車製造は1904年の事であった。自動車生産が本格化したのが1923年。日本車を海外へ初輸出したのは、第二次世界大戦の終戦から10年後の1955年である。

明治時代に日本へやってきた自動車が戦時中に軍用車として軍隊から需要があったことから、乗用車より軍用車、バス等を多く生産したようである。

このように、日本の自動車産業は明治から始まり戦時中でも、自動車産業は消えずに残った。逆に戦争が起こった事により、自動車産業にとっては特需となった。

2、自動車との関わり

自動車は、クーラー、カラーテレビと並んで1960年代の三種の神器として数えられた。日本は戦後、復興の道を歩み、戦後11年目には“もはや戦後ではない”と表現された。1960年池田勇人内閣より国民所得倍増計画が発表され、計画を上回る経済発展を遂げ、国民のマイカー保有率は1950年から1960年の10年間で飛躍的に増加した。その数8.5倍である。1960年から1970年は5.6倍を記録した。また、国民のマイカ

一保有率の向上、所得の増加に大いに貢献したのが東京オリンピックの開催である。東京オリンピックを開催するため、首都高速道路、東海道新幹線の建設・開通を急ピッチで進めた。それにより、日本は経済発展を遂げ自動車の普及が広がりを見せたのだろう。

オイルショック、スーパーカーブーム、円高、バブル期と時代の好不調にさらされながらも、自動車産業は国の基幹産業として国家の成長と共に歩んできた。

自動車が身近になった現代では、中古車をなんと 1,000 円から購入できる。1,000 円で購入できる台数は 52 台あった。軽自動車、軽トラック、乗用車、ワゴンと種類は多岐に及ぶ。また、10,000 円まで、広げると 110 台が該当した。一方で、中古車の最も高い国産車は、トヨタ自動車(以下トヨタ)より販売されている、セルシオの 608 万円であった。新車は、598 万円から 787 万円で売り出されているようだ。セルシオに至っては、新車と中古車は、遜色ない事が言える。安価で自動車を購入できる一方、各自動車販売会社は高級感の車の生産・販売にも取り組んでいる。中古車販売会社で、最も販売価格が高い新車を調べてみた。結果はレクサス LS だった。排気量・仕様が異なるために価格に開きがあるが、773 万円～1,510 万円だとマンションを一室購入できそうな価格である。また、輸入車を含めた最高額はマクラーレンより販売されている、オープンカーである。価格は 7,000 万円である。東京等大都市を除けば、一軒家(持家)を十分に立てられる程の金額である。(2008年11月12日調査)

自動車が時代と共に身近になり、手軽に購入する事が可能になった。合わせて、高級志向が強くなった事により、高額的車も販売されている事を触れてきた。続いて、自動車に乗らなくても自動車が身近になった理由がある。それは、マーケティング、企業のブランド力向上、販売台数の増加を見込むために、マスメディアを用いて宣伝活動が活発になってきているためである。

3、自動車会社海外進出

自動車会社は、国内での基盤を固めた後に新たな市場開拓を理由に海外へ相次いで進出をした。最近では、インド、ブラジル、アフリカと海外進出を果たしている。国内の自動車会社で、最初に海外進出を果たしたのは、最大手のトヨタではなく、本田技研工業(以下ホンダ)が 1982 年にアメリカのオハイオ州で現地生産を開始したのが起源である。ホンダから遅れること 1 年、日産自動車(以下日産)がテネシー州で現地生産を開始した。さらに 1 年後ようやくトヨタは、カリフォルニア州で生産を開始させた。しかし、トヨタは単独ではなく、GM と合併会社を立ち上げての生産であった。トヨタ単独で現地生産を開始したのは、さらに 4 年後の 88 年の事であった。アメリカでの現地生産から、隣国であるカナダにもそろって進出を果たした。現地生産に拍車をかけたのが 80 年代のプラザ合意後の円高であった。円高は輸出産業にとっては、為替差損が生じ、財務体質を弱体化させる要因

の一つである。自動車各社は、世界各地の自動車市場の未開拓な地域へ進出を始めた。その結果が、北米以外のヨーロッパ諸国へ進出が進んだ。このような動きが、国際競争力の強化へつながり、トヨタはアメリカのビック3と呼ばれるゼネラルモーターズ等を脅かす存在から肩を並べ、いつしかトヨタは世界のトヨタと呼ばれるまで躍進した。

4、自動車産業が受ける外部からの影響

経営環境を左右させる要因として最も大きいのが、景気の好・不調である。自動車産業の独自に影響を受ける項目として、為替、原油価格、鋼材等原材料価格が挙げられる。この三つにより、収益環境は好転・暗転する。

為替が円高ドル安へシフトすると、原材料を輸入に依存していることから、仕入調達価格の減少が見込まれる。一方で、最大の輸出地域アメリカへ輸入する際に、為替差損が生じ収益を目減りさせる要因となる。原油価格の上昇が、ガソリン価格の上昇を招き、消費者購買意欲を冷やす要因となるだろう。やがて車離れを助長させる要因となる。原油価格の上昇は、自動車用樹脂価格の上昇にも影響を与え、価格転嫁を引き起こす。鋼材価格が上昇する事は、自動車の販売価格の上昇へ直結する。自動車重量の約半分は鋼材が占めている事を考えれば、到底企業努力で吸収できるものではないだろう。また、鋼材の主原料である鉄鉱石をオーストラリア、ブラジル等からの輸入に頼っているため、鉄鉱石の値上げを受け入れるしか道はなく鉄鋼、造船と同様に自動車会社も苦しい状況に陥る。

現在の自動車会社の経営環境は、非常に厳しい環境にさらされていることは、誰もが容易にわかるだろう。実際、為替、原油、原料の三重苦に苦しめられ、自動車各社は逃げ道がない状況に直面している。また、収益源であったアメリカが金融危機によって、自動車の購入が大幅縮小。原油価格に関しては、今年の春頃から夏にかけての急激な上昇で、車離れが進み公共交通の利用が増加した。車離れが進んだ事によって、将来の購入に期待を寄せる事は難しいだろう。

5、数字で見る自動車産業界

前項まで、戦後から今日に至るまでの自動車産業について見てきた。ここでは、誰でも知っている車の売上台数から、あまり知られていないような項目にまで広く調べてみたい。

まず、昨年の国内自動車会社全体の自動車販売台数(軽自動車を除く)は3,433,829台であった。会社毎に見た場合は、2位の日産以下に大きく水を開けて圧勝となったトヨタであ

る。その数、1,551,876 台で、およそ約半分を販売した事になる。

次に見てみたいのが、車種別販売台数である。万人から求められる車は何か。昨年 1 年間最も売れた・買われた車はスズキのワゴン R であった。ちなみに 2 位も軽自動車のムーヴであった。ワゴン R、ムーヴについて、カローラが 3 位であった。しかも、ムーヴとの差が 62,355 台もあった。

これは、軽自動車税が安いという事がまず一つ。二点目は、車の大きさがコンパクトであるため運転しやすい。そのうえ乗用車では進入できない狭い路地等への運転が可能となる。乗用車と軽自動車と比較すると、長さで 1.3m、幅で、22 cm、違いがある。車の全長が短ければ、縦列駐車や、後退等が容易に行えるだろう。さらに金銭面での優遇がいくつかある。まず、自動車税の納付額の違いが魅力的な事だ。軽自動車は一年で 7,200 円に対し、排気量 1,000cc の自動車は 29,500 円である。一年で見た差額は、22,300 円である。

排気量	税金(年)
660cc	7,200 円
1000cc以下	29,500 円
1000～1500cc	34,500 円
1500～2000cc	39,500 円
2000～2500cc	45,000 円
2500～3000cc	51,000 円
3000～3500cc	58,000 円

これだけでも大きな差であるが、車の性能が向上した事によって平均寿命は、11 年へ伸びたようだ。新車を購入して事故なく使用出来れば 11 年近く使用できるようだ。仮に 10 年輕自動車、乗用車を使用したら、自動車税額で 223,000 円差額が生じる。この差額があれば十分に中古車を購入することだってできる。自動車税だけでなく、車両検査(車検)時に車検代金と合わせて支払う、強制保険(自動車賠償責任保険)、自動車重量税、自動車賠償責任保険等も軽自動車は乗用車より費用は少なく済む。下の表を見れば一目瞭然だろう。大きく、重量が多い車ほど、負担が大きい事がわかる。一方、軽自動車は小型乗用車(1 トン未満)と比較しても、2 万円もの差異があることから、初回登録から 3 年、以降 2 年毎の車検の事を考えれば、軽自動車は乗用車より得である事は、言うまでもないだろう。

	軽自動車	乗用車				
		501～1,000	1,001～1,500	1,001～1,500	1501～2,000	2,001～2,500
重量						
自動車重量税	8,800	25,200	37,800	37,800	50,400	63,000
自賠償保険料	18,980	22,470	22,470	22,470	22,470	22,470
手数料	1,400	1,700	1,700	1,800	1,800	1,800
合計	29,180	49,370	61,970	62,070	74,670	87,270

重量はいずれも kg、手数料等は円

軽自動車購入の背景には、維持費用が乗車より少額で済む事が好感され、売上が伸びているのだろう。ここまでは、車種別の売上を見てきた。そこで、1・2位が軽自動車であったので、軽自動車のメリットを合わせてまとめた。これより、車種別の売上上位30位全体を詳しく見てみたい。

順位	メーカー	通称名	販売台数	排気量	自動車税	新車購入最低価格
1	スズキ	ワゴンR	226,725	660	7,200	908,250
2	ダイハツ	ムーヴ	210,424	660	7,200	1,018,500
3	トヨタ	カローラ	147,069	1,500	34,500	1,356,000
4	"	ヴィッツ	121,377	1,000	29,500	1,071,000
5	ホンダ	フィット	116,561	1,300	34,500	1,197,000
6	ダイハツ	タント	100,217	660	7,200	1,081,500
7	ダイハツ	ミラ	90,500	660	7,200	871,500
8	ホンダ	ライフ	87,132	660	7,200	945,000
9	トヨタ	パッソ	80,015	1,000	29,500	966,000
10	日産	セレナ	77,544	2,000	39,500	2,131,500
11	スズキ	アルト	76,117	660	7,200	703,500
12	トヨタ	エスティマ	74,234	2,400	45,000	2,855,000
13	"	ヴォクシー	73,457	2,000	39,500	1,995,000
14	マツダ	デミオ	65,507	1,300	34,500	1,190,000
15	日産	ティーダ	62,239	1,500	34,500	1,459,000
16	トヨタ	ノア	61,064	2,000	39,500	1,995,000
17	日産	モコ	60,715	660	7,200	1,058,400
18	三菱	eK	58,340	660	7,200	924,000
19	トヨタ	プリウス	58,315	1,500	17,500	2,331,000
20	ホンダ	ストリーム	57,351	1,800	39,500	1,806,000
21	トヨタ	ウィッシュ	56,787	1,800	39,500	1,722,000
22	"	クラウン	56,455	2,000	39,500	2,629,000
23	ホンダ	ステップワゴン	55,800	2,000	39,500	2,055,000
24	日産	ノート	55,659	1,600	39,500	1,409,100
25	スズキ	スイフト	52,937	1,200	34,500	1,102,500
26	トヨタ	ラクティス	52,885	1,300	34,500	1,428,000
27	"	アルファード	52,236	2,400	45,000	3,000,000
28	日産	キューブ	51,846	1,400	34,500	1,365,000
29	スバル	ステラ	49,957	660	7,200	920,000

30	トヨタ	マークX	47,192	2,500	45,000	2,478,000
----	-----	------	--------	-------	--------	-----------

排気量は cc、自動車税、新車購入最低価格は円

上位30位の中に、トヨタは12車種ランクイン。ついで5車種ランクインした日産。ホンダが4車種ランクイン。ダイハツ、スズキがそれぞれ3車種ランクインを果たした。トヨタの強さが際立った結果である。上位30位車会社毎にランクインした車の合計からランクインした車数で割った、1車種あたりの平均売上台数を見ると、ダイハツが133,714台。2位にはスズキが118,593台となり、軽自動車会社の少ない車種で多くの販売数を獲得した事がわかる。ホンダは軽自動車でも、乗用車でも売上を獲得できた事が、トヨタを上回り3位となったのだろう。トヨタは、12車種平均で1台あたり、73,424台であった。軽自動車の生産・販売会社は少ない車種で乗用車を多く扱っている会社より平均で上回った事を考えれば、効率的な生産である事が言えるだろう。また、上位にランクインした車に言える事は、車体価格が140万円未満、エンジンの排気量は1600cc以下、自動車税は35,000円以内。支払費用を最小限に抑えたいとの考えが表れている。消費者ニーズを理解し、市場から好感された事が、売上を伸ばしている要因の一つだろう。

軽自動車	960,127	9	106,681
乗用車	1,476,530	21	70,311
会社名	販売台数	車種合計	平均販売台数
トヨタ	881,086	12	73,424
日産	308,003	5	61,601
ホンダ	316,844	4	79,211
ダイハツ	401,141	3	133,714
スズキ	355,779	3	118,593
富士重工業	49,957	1	49,957
三菱	58,340	1	58,340
マツダ	65,507	1	65,507

今年1月からの販売台数を昨年と同様に作成したので、その変化に着目して頂きたい。

やはり、軽自動車二強の牙城は崩れない。乗用車で最も売れているのは、フィットである。モデルチェンジした事で、さらに燃費性能が向上した事が販売台数の増加へ結びついたと思われる。また、昨年22位から大躍進を果たしたのが、トヨタの高級車の代名詞として知られているクラウンである。今年の5月にクラウンからも、ハイブリッド車が発売された事で、高級感がありかつ環境負荷が少なく燃費効率が優れている事が評価されたのだろう。また、後押ししたのがガソリン高の高騰ではないか。クラウンは、ハイブリッド車の他にロイヤルサルーンをモデルチェンジして発売した事も、合わせて販売台数増加に結びついたのだろう。クラウンの他にも、アルファード、エスティマがハイブリッド車の

販売をしている。

順位	メーカー名	通称名	台数
1	スズキ	ワゴンR	176,929
2	ダイハツ	ムーヴ	159,610
3	ホンダ	フィット	154,614
4	ダイハツ	タント	138,872
5	トヨタ	カローラ	127,025
6	"	ヴィッツ	108,480
7	ホンダ	ライフ	75,772
8	ダイハツ	ミラ	74,296
9	トヨタ	クラウン	68,415
10	日産	セレナ	65,883
11	スズキ	パレット	64,590
12	トヨタ	パッソ	63,709
13	トヨタ	ヴォクシー	62,663
14	トヨタ	プリウス	60,808
15	スズキ	アルト	59,593
16	日産	ティーダ	59,263
17	マツダ	デミオ	58,487
18	日産	ノート	56,365
19	トヨタ	ノア	51,691
20	スズキ	スイフト	51,342
21	トヨタ	エスティマ	50,921
22	日産	モコ	50,548
23	トヨタ	ラクティス	45,948
24	三菱	eK	44,694
25	日産	マーチ	42,417
26	トヨタ	アルファード	39,586
27	ホンダ	ステップワゴン	39,487
28	富士重工業	ステラ	39,340
29	日産	キューブ	38,703
30	ホンダ	フリード	38,696

軽自動車合計	884,244	10	88,424
乗用車合計	1,284,503	20	64,225
会社名	販売台数	車数合計	平均販売台数
トヨタ	679,246	10	67,925
日産	313,179	6	52,197
ホンダ	308,569	4	77,142
ダイハツ	372,778	3	124,259
スズキ	352,454	4	88,114
三菱	44,694	1	44,694
マツダ	58,487	1	58,487
富士重工業	39,340	1	39,340

上位30位にトヨタは10車種、軽自動車は、10車ランクインした。トヨタの小型車、ワンボックス、セダン車種が多岐にわたりランクインをしている。資本力の違いがこうした結果となって現れたのだろう。軽自動車は昨年9車種のランクインから今年はここまで、10車種ランクインを果たした。軽自動車の一車種あたりの売上台数は、乗用車より頭一つでている印象を受ける。

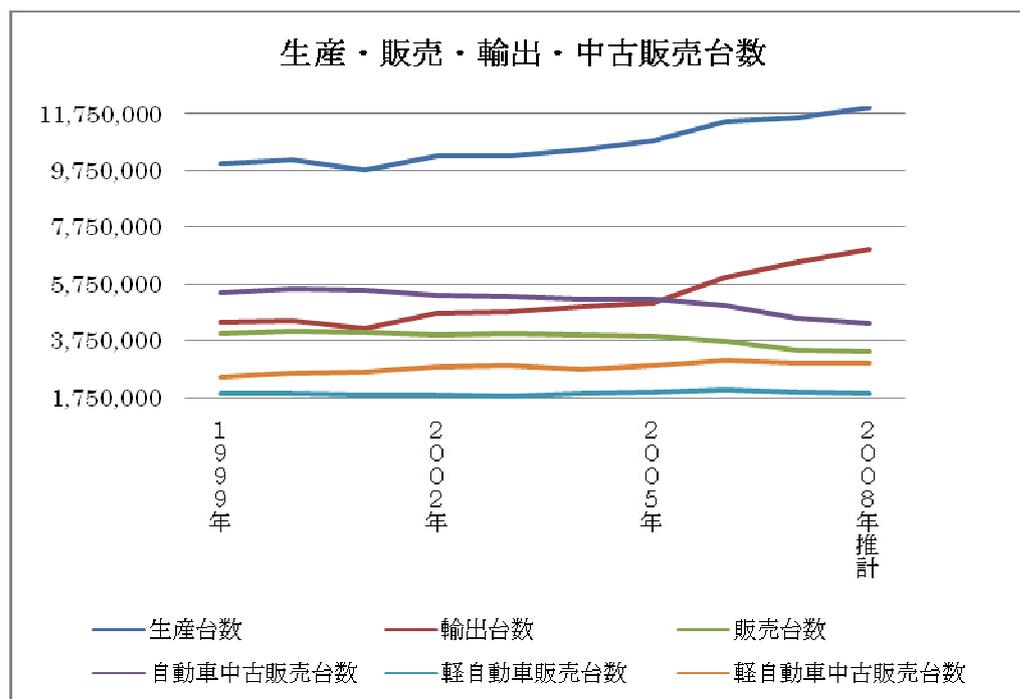
続いて、各自動車会社の財務面に焦点を当ててみたい。販売台数で同業他社を圧倒した、トヨタの財務数値は、安全性、収益性に関しては安定している印象を受けた。トヨタを超える、安全性を誇ったのが、ホンダである。ホンダは、売上総利益率が高い反面、売上高に占める、販売及び一般管理費が他よりも高く、販売促進活動に多くの資金を注ぎ込んだ事が考えられる。一方で、三菱自動車は相変わらずの低空飛行が続いているようだ。

	トヨタ	日産	ホンダ	スズキ	マツダ	三菱	いすゞ	ダイハツ	富士重
流動比率	155.78%	80.65%	173.20%	102.53%	119.33%	96.96%	100.72%	82.99%	132.09%
当座比率	90.75%	19.09%	96.41%	62.56%	72.16%	61.84%	66.62%	53.67%	39.53%
固定比率	92.03%	145.12%	81.69%	148.05%	178.88%	184.87%	196.91%	138.12%	103.38%
自己資本比率	66.95%	45.26%	69.81%	31.64%	34.34%	21.30%	32.06%	37.45%	50.48%
売上総利益率	19.04%	13.69%	31.38%	21.60%	17.18%	12.64%	14.43%	13.08%	17.25%
売上高販管費率	9.86%	9.90%	28.06%	18.29%	13.81%	8.49%	9.74%	10.48%	14.72%
営業利益率	9.18%	3.78%	3.44%	3.32%	3.37%	4.16%	4.69%	2.60%	2.54%
経常利益率	13.09%	7.06%	8.59%	3.06%	3.44%	3.51%	4.88%	2.74%	2.44%
当期利益率	11.64%	6.49%	10.66%	2.57%	2.69%	1.24%	4.95%	2.08%	
自己資本利益率	16.29%	12.34%	15.96%	9.01%	9.87%	8.82%	15.31%	8.07%	
総資本利益率	10.91%	5.59%	11.14%	2.85%	3.39%	1.88%	4.91%	3.02%	
配当性向	0.66%	0.91%	0.74%	1.96%	0.55%	0.00%	1.15%	4.34%	

今までは、自動車会社や特定の車種にスポットをあてて、販売台数等に着目した。ここからは、日本の自動車会社全体の動きを少しだけ見てみる事にする。

	生産台数	輸出台数	販売台数	自動車中古販売台数	軽自動車販売台数	軽自動車中古販売台数
1999年	9,985,476	4,408,953	3,987,731	5,464,333	1,880,771	2,468,170
2000年	10,144,847	4,454,884	4,095,117	5,595,746	1,874,915	2,618,172
2001年	9,777,191	4,166,169	4,059,046	5,532,793	1,853,520	2,663,130
2002年	10,257,690	4,698,726	3,966,093	5,363,386	1,830,700	2,803,906
2003年	10,286,318	4,756,339	4,027,315	5,322,767	1,804,755	2,872,500
2004年	10,511,518	4,957,663	3,962,232	5,252,046	1,891,150	2,749,866
2005年	10,799,659	5,053,061	3,928,351	5,235,592	1,923,716	2,870,868
2006年	11,484,233	5,966,672	3,715,887	5,029,688	2,023,619	3,037,176
2007年	11,596,327	6,550,173	3,433,829	4,571,485	1,919,819	2,958,611
2008年	8,973,886	5,237,636	2,813,010	3,651,180	1,594,023	2,225,180
2008年推計	11,965,181	6,983,515	3,375,612	4,381,416	1,912,828	2,966,907

上の表をグラフ折れ線グラフにすると以下のようなになる。



グラフを見ると、生産台数と輸出台数が右肩上がりにある。一方で、自動車販売台数、中古車販売台数がやや右肩下がりにある。自動車販売台数にやや陰りが見える中で、軽自動車販売はほぼ横ばいである。乗用車が年々減少傾向にある中で前年と同様な販売台数である事は堅調であると言えるだろう。また、乗用車、軽自動車に限らず、新車より軽自動

車を好む傾向があるようだ。常に中古車販売台数が新車販売台数を上回っている。

6、自動車環境に与える影響

自動車のマフラーから排出される排気ガスには、窒素酸化物、硫黄酸化物が排出される。これらの物質は大気汚染、酸性雨、光化学スモッグを進行させる物質である。

自動車の増加で排気ガスが問題視される様になった。都道府県税事務所は、古い年式の車から買い替えを奨励するような、税体系をうちだした。自動車取得税、自動車税の免税である。自動車税に関しては、新車登録の翌年に半額、25%の割引きを受ける事が出来る。

自動車取得税は、購入価格から30万円の控除を受けられそこから、5%課税されることになる。

一方で、新車登録から10年以上経過した車に対して、標準課税額から10%上乗せるというものだ。

健康被害は少ないかもしれない。しかし、自動車や幹線道路に建つマンションの窓や物干し竿を吹くと黒いすすが付着した経験がないだろうか。排気ガスがすすとなって浮遊しやがて、どこかへ付着する。

7、まとめ

ここまで、簡単ではあるが自動車について触れてきた。

自動車産業はもちろん、それ以外の多くの企業も、金融危機により経営環境が厳しい状況にある。アメリカにモノやカネが集中した事によって起こった伝染病といってもいいだろう。支払はほぼクレジット決済、債務を抱え、追加で債務を抱えるのは当たり前のような風土がパニックに陥れた要因だろう。

自動車業界は窮地に追い込まれ、相次ぐ期間労働者の解雇、生産縮小、北米の売上不振がさらに業績に響いてくるだろう。BHP ビリトンとリオティントとの合併が中国等の需要減や資源価格の急落を背景に見送られた事が、せめてもの救いだろう。消費者の購買意欲が冷え込み、為替が円高、自然に減収減益が生み出されていく根源が依然として残っている。金融危機が長く続く限り、円安に転じる事は考えにくい。今後は、各自動車会社の経営方針の舵取りがより一層重要になるだろう。

自動車産業について触れた。新車市場より、中古車市場が大きく販売台数に開きがある。一方で、新車は宣伝、ブランド力で売上を伸ばすと認識した。5月よりホンダより発売された、フリードはテレビコマーシャルで多く放映されている。CMの効果、15秒が貢献すると学んだ。また、クラウンへハイブリッド車モデルを販売したのは、作戦勝ちと言えるだろう。なぜなら、従来高級車にはなく、高級志向が広まっている中での投入。たちまち

クラウン新車販売上位へ躍進した。トヨタの戦略勝ちだろう。

アメリカでは自動車会社への公的資金の注入を依頼する経営者と経営計画に懸念を示し、首を縦に振らない議会の対立が進んでいる。連邦破産法第11条の適用も視野に入れ、再建も一つの手段として提案しているが一向に決まる気配がない。

自動車各社を一会計期間、安全性、収益性のみ調査をしたが、日産から受ける企業イメージより財務内容が悪く映った。一部分では、あるが再建策で縮小した事により一時的に良くなったと言われても仕方ないような状況である。自動車2位から3位へ陥落しても不思議ではない。逆にホンダの安全性、攻めの販促活動は期待が持てる。

勝ち続けるビジネスは無いと言うが、ここまで自動車業界がマイナス要因にさらされるとは誰も予測をしなかっただろう。多くの人間は、安泰企業であると認識していただろう。自動車ですら危ういとマイナスイメージを植え付けたはずだ。かつての輝きはなくなっても、必要不可欠な業種であることから、この厳しい局面を乗り切り再び浮上するだろう。しかし、会社の存続をかけた期間従業員が解雇される現実を見ると、心が痛む。そして、冷たいとも思う。

8、コメント

樋口

低迷が続いていた米国のビッグスリーはもとより、あの自動車業界1の勝ち組であるトヨタでさえ、今期の営業利益の予想値を前年比73.6%減となる見通しを発表する等、ここ5年間の好調が幻想であったかと思わせるほど、現在の自動車産業を取巻く環境は厳しいようだ。

急劇な事業環境の悪化を背景に、ほぼ全てのメーカーが設備投資の圧縮や人件費の削減を目的とする派遣従業員の削減や新規採用の凍結を行う方針である。

こうした流れは、自動車の製造・設備投資に関わる鉄鋼やFA機器メーカー、半導体・電子部品、ガラス、町工場の下請業者等、多岐にわたる産業・企業に波及し、冬の寒さの到来と共に、日本経済も一段と冷え込む可能性が高い。

金融危機による急転直下の不況を目の当たりにして、テレビ・新聞の報道は、100年に1度の危機やその危機の主因である金融恐慌を引起した犯人探し、次なる金融機関の破綻懸念等の暗いニュースばかりで、未来が真暗闇であるかのような報道である。

しかし、過去の経済を振り返ると、どの時代にも、不景気 回復 好況 後退という景気循環が共通して存在する。アジア通貨危機、オイルショック、バブル崩壊、いずれも危機の後には再び経済は回復している。

にも関わらず経済雑誌の表紙は、どれも“危機”、“大恐慌”という言葉ばかりである。危機を煽れば煽るほど雑誌が売れるという出版社のマーケティング戦略にも思える。テレビ・新聞も然りである。

上記報道やボラティリティ(変動)の激しい金融市場の動向に、自身を含めた庶民は振り回されがちであるが、不景気が一生続くという事は無いし、アジアを中心とした新興諸国は経済成長を遂げる為の教育に日々励み、その成果は確実に表れている。

しばらく厳しい環境は続くが、過去の経験則になぞって地道な努力を続けていれば、やがて経済は回復に向かう。その時に備え、今はひたすら我慢の時期という結論で締めたいと思う。

川邊

今年度前半の国内自動車メーカーの課題は、鉄鋼などの原材料価格上昇であった。日産、トヨタは商用車の一部の値上げを実施した。秋以降は金融危機の深刻化が重なり、米国、欧州といった先進国の販売台数が一段と落ち込んだ。トヨタは米国で金利0%の自動車ローンを実施し、販売台数にてこ入れを行ったが巻き返しには及ばなかった。

また、アジア、ロシアなどの新興国の需要はこれまで堅調で、業績を下支えしていたが、最近では世界的な金融市場の混乱が広がりを見せ自動車ローンの審査が厳格になり、新興国での自動車販売に影を落としている。自動車大手が攻勢を掛けるインドでも、ムンバイにて同時テロが発生した事で、消費が落ち込むのではとの懸念も出ている。

さらに、円高による国際競争力低下も追い打ちを掛け、世界経済が一層悪化すれば、国内工場での追加の減産や人員削減につながる懸念もあるだろう。(下記の表を参考)

国内販売台数が減少に転じる状況の中、トヨタ、日産、ホンダは環境対応車の開発に力をいれている。しかし、研究開発費には膨大な資金が必要である。日本政府も米国のビュク3に対する公的資金注入検討を他人事と捉えず、環境対策を真剣に考えるならば日本メーカーにも支援の手を差し伸べるべきだ。特に日産自動車は「技術の日産」と呼ばれ優れたエンジニアを抱え将来性があると考えている。世界初のクリーンディーゼル車を開発するなど、魅力ある自動車作りを行っている。

最後に、世界的な金融危機により国内の自動車販売台数はどこまで落ち込むのか不透明である。自動車業界の経営環境は厳しさを増している。このまま低迷が続けば、米自動車大手ビッグスリーの経営不振と相まって、世界的な業界再編へ突入する可能性も考えられるだろう。

	減産台数	国内工場の非正規従業員の削減数
トヨタ	95万3000台	6200人
ホンダ	14万1000台	270人
日産	27万2000台以上	1500人
スズキ	24万6000台以上	600人
マツダ	4万8000台	1300人

三菱自動車	11万台	1100人以上
ダイハツ工業	3万台	予定なし
富士重工業	6万台	800人
日野自動車	6400台	500人
いすゞ自動車	2万8000台	1400人
日産ディーゼル	非公開	200人
三菱ふそう	非公開	500人

安西

今回レポートとして自動車を取り上げる以前から自動車に関して興味はあった。テレビCM、チラシ等に目をやれば、車が紹介されているので目にする事で興味が湧いた。また、実際に見て、乗車した事で自動車がより身近になった事によって、今なお興味があるのだと思う。

自動車は技術革新が最も顕著に現れる製品だと思う。技術革新の度合で言えば圧倒的にパソコンだろう。しかし、パソコンよりも自動車は至る所で目にする事ができ、かつ新車と旧車をすぐに比較できる事で外見から変更点が容易にわかる点である。

今回レポートを作成した事により、中古車市場の二極化を知ることができた。新車車種別販売台数の結果から軽自動車には、若干の追い風が吹き、一方大型車には強い向かい風が吹いている事がわかる。新車の売れ行きを左右するのが、CMの効果である。15秒にタレント、イラスト、映像、音楽、文字等様々な要素により、販売台数が増えると認識した。また、プリウスが1997年に登場してから、10年以上過ぎた。ハイブリッド車の販売は、プリウスのみならず、エスティマ、アルファード、ハリアー、クラウンと車種が増加していった。新車車種別販売台数を見て頂ければハイブリット車の需要がある事がわかる。販売台数のみならず、自動車税や車検時に必要な法定費用を調べた事で、いかに軽自動車が優遇されているかがよくわかった。レポート作成以前は、私が普段運転している車と同等の費用のみしか知らなかった。ということで、他の車の税金等を知る良い機会であった。車、免許、女性の免許取得割合が飛躍的に伸びていた事実も知ることができた。あまり着目しない点を調べたので、誰かの参考になれば幸いである。

今回のレポートには触れなかったが、今後の経済を占う意味からアメリカの自動車各社の経営再建は重要視されている。アメリカの自動車会社は、急速な外部環境の悪化により行く末は不透明である。販売低迷、消費意欲低迷、ガソリン高によって大型車の売れ行きが全く振るわなくなってしまった。株価が著しく下落し、収益源である自動車は売れず、自動車会社はたちまち、四面楚歌になってしまった。今では、身動きを取るのが困難な経営環境に追い込まれた中で、国に救済を求め、公的資金の注入を願い入れるため、議会へ解答を示さなければならず苦境に立たされている。

また、アメリカの自動車各社は、生産量の減産、操業中止と雇用環境の急激な悪化は、

時間を割いてニュースで報じられているようである。この件は、一見するとアメリカの自動車各社のみのお話だが、最大の輸出地でもある北米市場の冷え込みは、日本の自動車各社はもちろん、下請会社、原材料を提供している会社、さらには工場がある自治体の税収、従業員の生活に影響がある事も合わせて覚えておいてほしい。従業員の生活が様変わりしていく点は、ニュースで報じられている。

自動車は、産業界の血液のような存在である。自動車販売の落ち込みが著しくなった事によって、在庫の量を抑えるため、生産台数を減少させる。よって自動車部品、車体の材料会社にも余波を与える。最終的には、従業員の解雇にまで至る。自動車が多く販売されている次期は、増産・特需、雇用環境の安定により問題は起きない。現在はまるっきり逆の状況で問題が多く噴出している。

今回のレポートでは、新車別の販売台数に多く割いたが、過去に遡って新車販売台数を調べれば、毎年の売れ行きを見る事で、当時の世相を映す結果が表れるだろう。

以上

参考文献

日本自動車工業会 HP

全国軽自動車販売会 HP

日本自動車販売協会連合会 HP

警察庁運転免許課交通局公表資料 運転免許統計平成19年版

総務省統計局 国政調査過去調査結果 人口

トヨタ自動車 HP

日産自動車 HP

本田技研工業 HP

ダイハツ自動車工業 HP

スズキ HP

富士重工業 HP

三菱自動車 HP

ウィキペディア HP

EDEINET(トヨタ自動車、日産自動車、本田技研工業、三菱自動車、マツダ、富士重工業、
ダイハツ自動車工業、スズキ、いすゞ自動車)

さくら車検 HP

東京都主税局 HP

GooHP