

[1 0] 自動車工業

1. 企業経営動向

(1) 経営戦略・経営方針

国内販売には回復傾向が見られ、また輸出についても好調な北米の他、アジア地域でも回復基調となっている。しかしながら、ユーロ安をはじめとした為替変動の影響により採算が悪化するなど、自動車業界を取り巻く環境は依然として厳しく、海外生産の拡大、コスト低減活動などの一層の経営の効率化を進めているところであり、国内生産台数についても今後急激な回復が見込めない。このため自動車メーカー各社はより一層の合理化、経営改善努力を進めているところであり、好景気時に増加した車種・車型数の削減、部品点数の削減及び共通化、固定費の削減等を行っている。さらに販社の統合等積極的にリストラに取り組んでいるところもあり、経営体質の強化、スリム化を図りつつ、適切な収益を確保していくことが重要な課題となっている。

(2) 企業業績

自動車メーカー 10 社の平成 12 年度上期決算見通し（6 月集計）では、国内需要の回復と米国向け輸出のが好調に推移する中で、売上高については 2.8% 増加となったものの、為替差損の影響などから当期利益については 71.1% 減の見込みとなった。

平成 12 年度の通期業績見通しについては、売上高、当期利益ともに各社とも概ね前年度実績を上回っている。

表〔 1 0 〕 - 1 自動車工業の企業経営動向（メーカー 10 社単独）
（単位：億円）

	11年度 実績	11年度 上期実績	12年度 予想	12年度 上期見込
売 上 高	184,941	88,959	190,080	90,358
営 業 利 益 (対売上高利益率)	6,889 (3.7)	2,984 (3.4)	- - - - - -	- - - - - -
当 期 利 益 (対売上高利益率)	3,529 (1.9)	1,862 (2.1)	3,595 (1.9)	538 (0.6)

（出所：通産省自動車課）

2. 需給・価格動向

(1) 現状及びその要因

生産状況

12年度上期の四輪車の国内生産台数は、4,907千台（対前年度比3.5%増）となり、前年度を上回った。米国での販売が好調であり、またアジア向けの輸出も回復基調になるなど輸出が増加したことに加え、国内販売についても回復の兆しが見え始めていることなどによる。

また、12年度上期の二輪車の国内生産台数は、1,181千台（対前年度比7.8%増）と、前年度を上回った。これは、国内需要については引き続き減少傾向にあるものの、輸出が増加したことによる。

国内需要動向

12年度上期の四輪車国内販売台数は、2,916千台（対前年度比5.0%増）と前年度を上回った。

登録車（普通・小型乗用車）については、新車投入等に伴う一部車種の好調が見られ前年を上回った。一方、軽自動車については10年秋以降の新規格車導入による需要の拡大が一段落し、前年を下回った。

バスについては下げ止まったものの、トラックについては公共投資の抑制などが大きく影響して前年を下回った。

二輪車の12年度上期における国内出荷台数は、454千台と対前年度比17.6%の大幅減となり、引き続き減少傾向で推移している。

輸出動向

12年度上期の四輪車の輸出台数は、2,260千台（対前年度同期比6.8%増）と増加した。地域別では、北米が引き続き好調であり、またアジアについても回復傾向で推移している一方、為替変動の影響により欧州が減少した。

二輪車の輸出台数は、734千台と対前年度比21.3%の増加となった。

在庫状況

12年度上期の工場在庫は比較的低水準な状況が続いているとともに、連結決算開示の義務化もあり、販社の在庫も縮小に向かっている状況である。

設備能力・稼働率

各社とも依然現地生産の拡大を推進させており、また国内についても生産の合理化への取り組みを進めているため、国内の生産能力は減少傾向で推移している。

また、国内生産は、好調な米国向けをはじめとする輸出の増加や、国内についても新車投入等による一部車種で好調が見られるなど前年度と比べ増加しており、稼働率についても、生産車種によりばらつきはあるものの総じて上昇傾向で推移している。

コスト・価格動向

自動車メーカー各社は、社会的要請を踏まえ、安全・環境面に配慮したモデルチェンジに力を注いでおり、そのための研究開発費等の増加分を省力化・合理化等を積極的に進めることによりコストダウンを図るとともに、車種・車型の削減や部品の削減・共通化等により固定費の削減に努めているところである。

一方、価格については、競争環境が激化する中、各社ともコスト上昇分を単純に価格転嫁できず、厳しい状況になっている。

(2) 今後の展望 (中期需給見通し)

現地生産の拡大や輸入車の増大等、国際化が一層進展することにより自動車業界を取り巻く環境は厳しい状況が続くことが予想される。

国内需要は、市場の成熟化により、代替需要主体の成長へ移行し、その中で景気の影響を受けながら循環型変動で推移するものと考えられる。

輸出については、現地生産の拡大や、欧米メーカーの競争力向上に伴い、今後大幅に増加することは予想し難い。このような中で、各社とも国内雇用や空洞化に配慮しつつ、経営の合理化・効率化を図り、生産性の向上に積極的に取り組んでいくことが期待される。

表〔 1 0 〕 - 2 四輪車の需給動向

(単位：千台)

		8年度 実績	9年度 実績	10年度 実績		11年度 実績	12年度 上期
					上期		
生産	乗用車	8,091	8,381	8,073	3,851	8,153	4,039
	トラック	2,467	2,333	1,842	865	1,730	840
	バス	54	62	53	24	50	27
	計	10,612	10,776	9,968	4,741	9,932	4,907
輸入		450	337	257	116	273	136
供給計		11,062	11,113	10,225	4,857	10,205	5,043
内需	乗用車	4,851	4,190	4,143	1,950	4,185	1,992
	トラック	2,149	2,070	1,709	820	1,681	816
	バス	17	15	14	7	16	8
	計	7,288	6,275	5,867	2,777	5,882	2,916
輸出		3,848	4,672	4,519	2,117	4,355	2,260
需要計		11,136	10,947	10,386	4,894	10,237	5,176

(注) 12年度上期の輸入は8月までの集計

(出所：大蔵省、自工会、自販連、全軽自協)

表〔 1 0 〕 - 3 二輪車の需給動向

(単位 : 千台)

	8 年度 実 績	9 年度 実 績	10年度 実 績	上 期	11年度 実 績	12年度 上 期
生 産	2,588	2,732	2,525	1,096	2,277	1,181
輸 入	36	48	55	29	62	33
供 給 計	2,624	2,780	2,580	1,121	2,339	1,213
国内出荷	1,227	1,158	1,003	454	810	421
輸 出	1,363	1,538	1,609	605	1,522	734
需 要 計	2,590	2,696	2,612	1,059	2,332	1,155

(注) 12年度上期の輸入は 8 月までの集計

(出所 : 大蔵省、自工会)

3 . 設備投資動向

(1) 1 1 年度実績

1 1 年度の設備投資実績額（工事ベース）は、総額6,425億円となった（11年度 - 12年度共通回答ベース）。投資目的別では、長期的サイクルで取り組む必要のあるモデルチェンジ対応のための投資が依然として高く、次いでコストダウン強化のための合理化・省力化投資となっている。

(2) 1 2 年度修正計画

1 2 年度の修正後設備投資計画（工事ベース）は6,884億円と前年度に比べ7.1%増となった（11年度 - 12年度共通回答ベース）。

これは、モデルチェンジ対応や合理化・省力化投資のほか、年々重要度を増している環境・安全対応の研究開発投資への重点配分を図ろうとするものと思われる。

(3) 1 3 年度計画

1 3 年度設備投資計画（工事ベース）は、2,230億円と前年度に比べ2.2%増となった（12年度 - 13年度共通回答ベース）。引き続き高い構成比を占めるモデルチェンジ対応投資のほか、年々重要度を増している環境・安全対応の研究開発投資などへの重点配分をする傾向が見られる。

(4) 投資への取り組みについて

今後の投資状況は、現地生産の拡大や輸入の増大といった国際化の一層の進展が見込まれるなど、大幅な増加は期待できない状況にある。このような中、目的別ではモデルチェンジ関連投資が引き続き高い水準で推移するとともに、安全性向上や排ガス規制対策をはじめとする環境関連の投資や研究開発費の比率が増加することが予想される。

また、多くの自動車メーカーが新規産業への模索を行っているが、基本的に自動車分野で培った技術を応用できる周辺分野での検討を行っているケースが多い。

しかしながら、本業での確実な収益の確保が優先される現状では、新規事業分野への投資リスクは極めて高く、必ずしも設備投資には直接結びつかないのが実状である。

表〔10〕- 4 設備投資実績及び計画（工事ベース）
（単位：億円，％）

部 門	設 備 投 資 額				対前年度比	
	(2 2 社)		(1 5 社)			
	1 1 年 度 (A) 実 績	1 2 年 度 (B) 修正計画	1 2 年 度 (C) 修正計画	1 3 年 度 (D) 計 画	12年度 B / A	13年度 D / C
自 動 車	6,425	6,884	2,181	2,230	107.1	102.2

（注）（A）（B）は、11年度 - 12年度共通回答企業ベース
（C）（D）は、12年度 - 13年度共通回答企業ベース

表〔10〕- 5 投資目的別構成比
（単位：％）

	11-12年度共通回答 企業ベース		12-13年度共通回答 企業ベース	
	(A)11年度 実 績	(B)12年度 修正計画	(C)12年度 修正計画	(D)13年度 計 画
生産関連投資	45.8	49.0	46.7	40.4
更新、維持・補修	4.4	9.3	11.6	9.2
研究開発	8.9	10.4	12.7	17.1
省I _ネ ・新I _ネ	0.6	0.9	1.2	1.4
環境保全	2.2	1.8	2.2	2.8
合理化・省力化	10.9	10.6	11.0	13.1
情報化	5.8	3.2	2.2	2.2
その他	21.5	14.7	12.2	13.8
うち福利厚生向け	0.3	0.2	0.3	0.8
合 計	100.0	100.0	100.0	100.0

（注1）（A）（B）は11-12年度共通回答企業ベース、（C）（D）は12-13年度共通回答企業ベース
（注2）モデルチェンジに伴う生産設備投資は、「生産関連投資」に含まれる。

4．長期資金需要・調達動向

(1) 長期資金需要動向

12年度の長期資金需要は、設備投資向けは額を絞り込んでいる。また、国内関係会社への投融資は増大させているが、これには関係会社への財務支援的意味合いを持つものが多く含まれていると思われる。

表〔10〕- 6 長期資金運用実績及び計画

(単位：億円、%)

	11-12共通企業ベース(19社)				12-13共通企業ベース(7社)				前年比	
	11年度実績		12年度修正計画		12年度修正計画		13年度計画		12/11	13/12
	A	構成比	B	構成比	C	構成比	D	構成比	B/A	D/C
設備資金	3,749	80.8	4,190	57.3	804	66.5	687	99.2	111.8	85.5
投融資額	5,620	121.2	6,570	89.8	126	10.4	115	16.5	116.9	91.0
関連会社	2,640	56.9	5,565	76.1	1	0.1	1	0.1	210.8	100.0
海外直投	2,615	56.4	1,024	14.0	112	9.2	100	14.4	39.1	89.7
その他	364	7.9	-18	-0.2	13	1.1	14	2.0	-4.9	101.8
短期資金振替	-4,732	-102.0	-3,445	-47.1	279	23.1	-109	-15.7	72.8	-39.0
合計	4,637	100	7,316	100	1,209	100	693	100	157.8	57.3

(2) 長期資金調達動向

12年度の長期資金調達は、大型増資で調達した資金等の内部資金で賄おうとする動きが顕著である。

表〔10〕- 7 長期資金調達実績及び計画

(単位：億円、%)

	11-12共通企業ベース(19社)				12-13共通企業ベース(7社)				前年比	
	11年度実績		12年度修正計画		12年度修正計画		13年度計画		12/11	13/12
	A	構成比	B	構成比	C	構成比	D	構成比	B/A	D/C
株式	6,533	140.9	3,449	47.1	300	24.8	0	0	52.8	0
社債	557	12.0	-772	-10.6	0	0	0	0	-138.5	-
資産流動化	949	20.5	406	5.5	0	0	0	0	42.7	-
借入金	437	9.4	-1,262	-17.3	-13	-1.0	-8	-1.1	-288.9	62.6
内部資金	-3,839	-82.8	5,496	75.1	922	76.2	701	101.1	-143.2	76.0
減価償却	4,120	88.8	4,025	55.0	589	48.7	592	85.4	97.7	100.4
合計	4,637	100	7,316	100	1,209	100	693	100	157.8	57.3