

## [ 1 0 ] 自動車工業

### 1. 企業経営動向

#### ( 1 ) 経営戦略・経営方針

国内販売の伸び悩み、海外生産の拡大、アジア危機以来の輸出の低水準等から国内生産台数は低迷し、今後急激な回復が見込めないことから、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 11 社の平成 11 年度連結決算では、国内需要の低迷と為替差損等により、5 社が減収、3 社が最終赤字と総じて厳しい結果となった。ただし、各企業間の業績の格差が大きい。

表 [ 1 0 ] - 1 自動車工業の企業経営動向 (メーカー 11 社連結)  
(単位：億円)

	11年度 実績	12年度 予想
売 上 高	368,232	379,060
営 業 利 益 (対売上高利益率)	14,141 (3.8)	- - - - - -
当 期 利 益 (対売上高利益率)	13,022 (3.5)	5,882 (1.6)

(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

11年度の四輪車の国内生産台数は、9,932千台（対前年度比0.4%減）となり、前年度を下回った。軽自動車は10年10月の規格拡大を機に今年度も対前年度比2桁増になったが、他の小型乗用車及びトラック・バスの大幅な減少を補いきれず全体としては減少したこと、またアジアと北米を除く欧州等全地域への輸出も対前年度比でマイナスとなったこと等による。

また、11年度の二輪車の国内生産台数は、2,277千台（対前年度比9.8%減）と、前年度を下回った。これは、輸出及び国内需要ともに大幅に減少している。

#### 国内需要動向

11年度の四輪車国内販売台数は、5,882千台（対前年度比0.3%増）と前年度を僅かに上回った。

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るものの、低調な個人消費等により全体としては大幅な減となっている。他方、軽自動車は、10年秋以降の新規格車導入と消費者のコンパクト化志向等により、2桁増となっている。

トラック（軽除く）、バスも軒並み前年度比減となっており、特にトラックは公共投資の抑制、物流需要の低迷が大きく影響している。

二輪車の11年度における国内出荷台数は、815千台（対前年度比17.9%減）となった。四輪車同様、低調な個人消費等の影響が引き続き継続している。

#### 輸出動向

11年度の四輪車の輸出台数は、4,345千台（対前年度同期比3.9%減）と減少した。地域別では、北米が同15.9%増の1,741千台、欧州が同10.3%減の1,256千台、アジアが同30.0%増の324千台と、北米とアジアの伸びは顕著であった。

二輪車の輸出台数は、1,455千台（対前年度比8.7%減）と減少した。北米（407千台、同29.7千台）は大幅に増加したものの、欧州（685千台、同4.6%減）、アジア（152千台、同37.1%減）向けが減少したことが大きい。

#### 在庫状況

11年度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、国内の生産能力増強はほとんど行っていない。

また、国内生産は前年度と比べ減少しており、稼働率は、軽自動車メーカーの一部の工場では高い水準となっている他、生産車種によりばらつきはあるものの総じて昨年度より低下している。

#### 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 )

		9 年 度 実 績	10年度 実 績	11年度 実 績
生 産	乗 用 車	8,381	8,073	8,153
	トラック	2,333	1,842	1,730
	バ     ス	62	53	50
	計	10,776	9,968	9,932
輸     入		337	258	243
供   給   計		11,113	10,226	10,175
内 需	乗 用 車	4,190	4,143	4,185
	トラック	2,070	1,709	1,681
	バ     ス	15	14	16
	計	6,275	5,867	5,882
輸     出		4,672	4,519	4,355
需   要   計		10,947	10,386	10,237

( 出所 : 大蔵省、自工会、自販連、全軽自協 )  
2 月までの数値

表〔 10 〕 - 3 二輪車の需給動向

( 単位 : 千台 )

	9 年度 実 績	10年度 実 績	11年度 実 績
生 産	2,732	2,525	2,277
輸 入	48	53	54
供 給 計	2,780	2,578	2,331
国内出荷	1,158	993	815
輸 出	1,538	1,594	1,454
需 要 計	2,696	2,587	2,269

( 出所 : 大蔵省、自工会 )

2 月までの数値

## 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、 6,737 億円と前年度に比べ 18.0 % 減少した ( 10 年度 - 11 年度共通回答ベース ) 。これは、10 年度に行われた軽自動車の規格拡大対応のための設備投資が 11 年度には一服したこと、また、小型乗用車及びとりわけトラックが予想を下回る需要水準であったため、各社とも強力に投資額の抑制を図ったことによる。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 年度計画

1 2 年度の設備投資計画 ( 工事ベース ) は 7,179 億円と前年度に比べ 6.6 % 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 ) 投資への取り組みについて

今後の投資状況は、投資意欲は高いものの、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〔 1 0 〕 - 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 1 社 )		( 2 1 社 )			
	1 0 年 度 ( A ) 実 績	1 1 年 度 ( B ) 実績見込	1 1 年 度 ( C ) 実績見込	1 2 年 度 ( D ) 計 画	11年度 B / A	12年度 D / C
自 動 車	8,212	6,737	6,737	7,179	82.0	106.6

( 注 ) (A)(B)は、10年度 - 11年度共通回答企業ベース  
(C)(D)は、11年度 - 12年度共通回答企業ベース

表〔 1 0 〕 - 5 投資目的別構成比  
（単位：％）

	10-11年度共通回答 企業ベース		11-12年度共通回答 企業ベース	
	(A)10年度 実 績	(B)11年度 実績見込	(C)11年度 実績見込	(D)12年度 計 画
生産関連投資	50.2	44.5	41.4	45.4
更新、維持・補修	4.1	4.4	7.4	10.0
研究開発	9.9	8.6	11.0	10.2
省エネ・石油代替エネ	0.5	0.6	1.0	0.8
環境保全	1.2	2.1	1.5	1.9
合理化・省力化	12.5	10.6	10.3	11.5
情報化	5.0	5.5	2.4	3.7
その他	16.6	23.8	25.0	16.4
うち福利厚生向け	0.7	1.1	1.8	0.9
合 計	100.0	100.0	100.0	100.0

( 注 1 ) (A)(B)は10-11年度共通回答企業ベース、(C)(D)は11-12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

11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。

##### ( 2 ) 長期資金調達動向

12年度の長期資金調達は、11年度中に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。

	10- 1 1 共通企業ベース					11- 12共通企業ベース					対前年度比	
	企業数	10年度 (実績額)	構成比	11年度 (実績見込額)	構成比	企業数	11年度 (実績見込額)	構成比	12年度 (計画額)	構成比	11/10	12/11
		A		B			C		D		B/A	D/C
自動車 合計	18	663,572	100.0	450,147	100.0	10	161,190	100.0	192,575	100.0	67.8	119.5
長期資金需要												
取得設備投資所要資金		529,997	79.9	413,790	91.9		113,455	70.4	140,868	73.1	78.1	124.2
投融資額		320,437	48.3	580,810	129.0		35,432	22.0	78,599	40.8	181.3	221.8
国内関係会社投融資		219,980	33.2	306,347	68.1		10,733	6.7	47,042	24.4	139.3	438.3
海外投融資		104,307	15.7	260,356	57.8		12,775	7.9	30,065	15.6	249.6	235.3
その他投融資		-3,850	-0.6	14,107	3.1		11,924	7.4	1,492	0.8	-366.4	12.5
短期資金への振替		-186,862	-28.2	-544,453	-121.0		12,303	7.6	-26,892	-14.0	291.4	-218.6
長期資金調達												
株式		98,373	14.8	649,704	144.3		35,004	21.7	0		660.4	0.0
社債		-89,533	-13.5	54,996	12.2		-45,745	-28.4	0		-61.4	0.0
国内社債		-41,333	-6.2	-3,430	-0.8		-25,745	-16.0	0		8.3	0.0
海外社債		-48,200	-7.3	58,426	13.0		-20,000	-12.4	0		-121.2	0.0
資産の流動化によるもの		0		0			0		0			
借入金		190,659	28.7	-33,523	-7.4		23,533	14.6	906	0.5	-17.6	3.8
政府金融機関		108,562	16.4	64,287	14.3		13,610	8.4	-2,327	-1.2	59.2	-17.1
民間金融機関		82,221	12.4	-98,303	-21.8		9,353	5.8	3,267	1.7	-119.6	34.9
その他		-124	0.0	493	0.1		570	0.4	-34	0.0	-397.6	-6.0
内部資金		464,073	69.9	-221,030	-49.1		148,398	92.1	191,669	99.5	-47.6	129.2
うち減価償却費		460,012	69.3	446,686	99.2		143,951	89.3	129,392	67.2	97.1	89.9