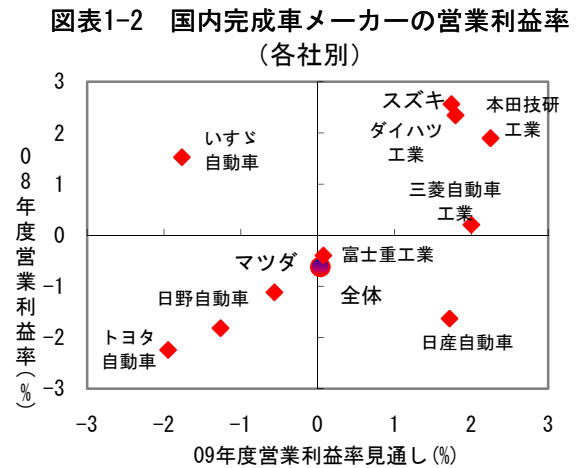
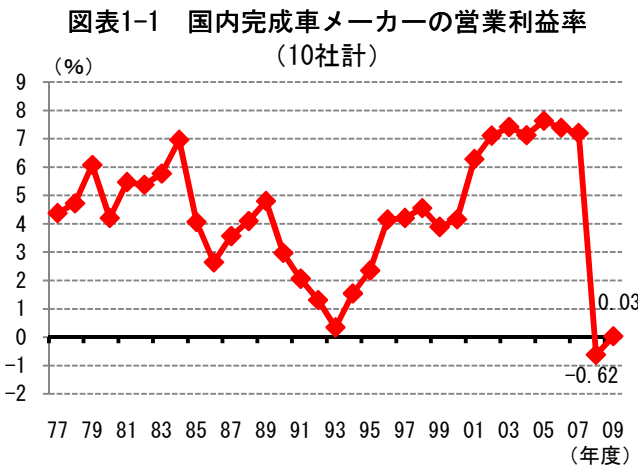


新たな再編ステージが始まった自動車業界～カギは新興国と環境技術

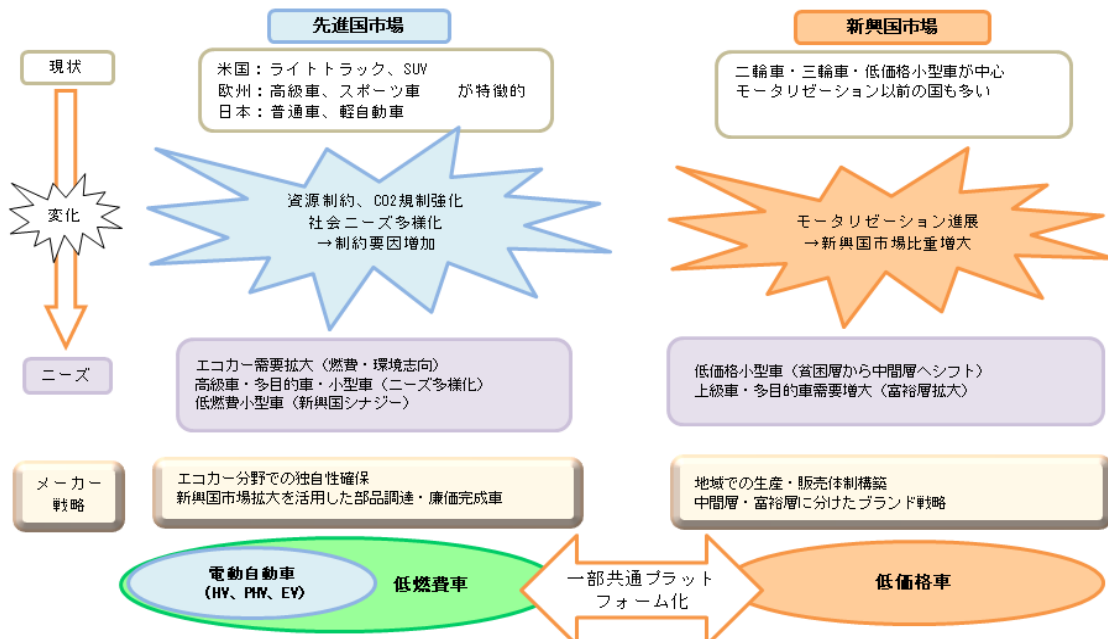
1. 自動車業界の競争激化～先進国・新興国で生じている潮流変化

- ・自動車業界は大きな潮流変化に直面している。国内完成車メーカーの営業利益率は、世界需要減、円高、固定費高止まり等をうけ、2008年度マイナスとなった。09年度も期初はマイナス予想だったが、固定費削減と世界需要回復をうけ通期黒字を見込む会社が増えてきた。ただし、依然として通期赤字予想の会社もあり、また現行の円高水準が続けば各社収益は下方修正される可能性もある。
- ・販売車種にも変化が顕れている。注目はナノに代表される低価格車、プリウスに代表される低燃費車である。前者は新興国のモータリゼーション進展に伴う自動車需要増大への解、後者は先進国の環境規制強化や環境意識向上に伴う低燃費車、特に電動自動車（二次電池を搭載した車、ハイブリッド車（HV）・プラグインハイブリッド車（PHV）・電気自動車（EV）等）需要高まりへの解である。
- ・これらは完成車メーカーの収益をさらに圧迫する可能性が高い。低価格車は小型車中心で販売価格が低下するため一段のコストダウンが必要となるし、HVやEVIは二次電池（以下、「電池」と記載）がある分だけ既存の内燃機関自動車よりコストが高くなる。各社ともこうした構造的な収益下押し圧力をうけるなか、さらに次世代環境技術開発のための研究開発・設備投資の資金確保が必要となっており、経営の舵取りが一段と難しさを増している。



(備考) 1. 各社IR資料より日本政策投資銀行作成 2. 2009年度は各社中間決算時点予測

図表1-3 世界自動車市場をめぐる潮流変化 (先進国・新興国別)



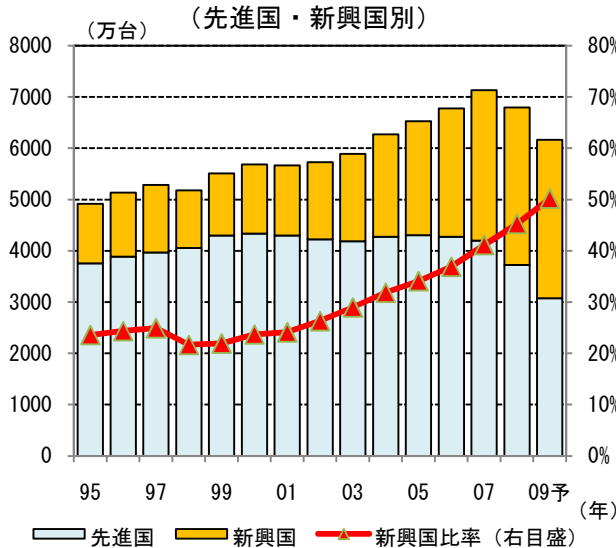
(備考) 日本政策投資銀行作成

2. 高まる新興国比率と低価格車投入

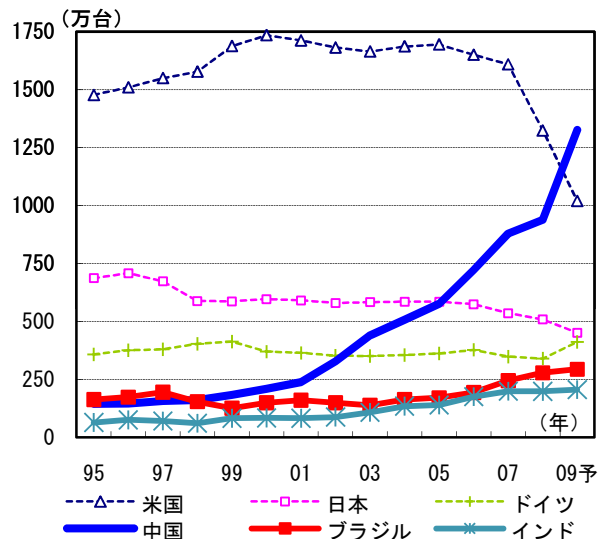
・世界自動車販売台数は2008年後半に金融危機の影響から急落したが、09年初からの各国政府による需要刺激策が功を奏し、通年世界販売は年初想定より上振れた。だが、一部の国では需要刺激策が終了し、先行き不透明感は依然として強い。09年の主要国販売をみると、中国は小型車取得税減税の好影響等から1,300万台超で世界一の市場となることが確実な一方、米国は金融危機や大手2社破産法申請の影響が色濃く、ピーク時から約700万台の需要が消え1,050万台に届かない水準となろう。ドイツはスクラップインセンティブ効果で大幅増、日本もエコカー減税・補助金効果で減少幅は当初想定より小さくなりそうだが、いずれも来年の反動減が懸念される。今後の自動車販売を判断する材料としては、人口動態、モータリゼーション、法制度動向、社会ニーズ等があるが、先進国はCO2規制強化や社会ニーズ多様化など抑制要因が多い一方、いずれの面も促進方向にある新興国は販売増が続く可能性が高い。新興国比率は足元で過半となり、今後さらにプレゼンスが大きくなってこよう。

・インドや東南アジア等の新興国では、今後中間所得層の拡大が見込まれるため、各社とも低価格モデル投入を計画している。販売価格は日本円にして20~100万円程度まで幅があるが、日系メーカーでも100万円以下で十分利益が出せるようなコスト削減を行っている。

図表2-1 世界自動車販売台数推移



図表2-2 主要国自動車販売台数推移



(備考) 1. (株)フォーイン「世界自動車統計年刊2009」、各国自動車工業会等より日本政策投資銀行作成
2. 2009年予測は直近月までの数値をもとに日本政策投資銀行作成

図表2-3 地域別の自動車販売判断要素

| | 人口動態 (数量増) | モータリゼーション (普及率上昇) | 法制度 (環境規制) | 社会ニーズ (ライフスタイル他) | 総合 |
|----------|---------------|----------------------|---------------|---------------------|----|
| 米国 | ◎ | × | △ | △~○ | ○ |
| 日本 | × | × | × | × | × |
| 西欧 | △ | × | × | × | △ |
| 中・東欧 | × | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 中南米・中近東 | ○ | ○ | ◎ | ◎ | ○ |
| 中国 | ◎ | ◎ | △~○ | ◎ | ◎ |
| インド・他アジア | ◎ | ◎ | ○ | ◎ | ◎ |

(備考) 1. 日本政策投資銀行作成
2. 販売を最も促進する方向が◎、最も抑制する方向が×

図表2-4 低価格車（インド生産例）

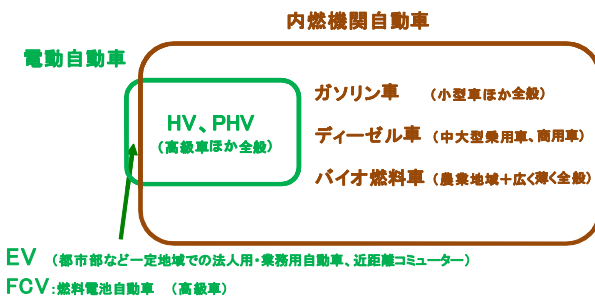
| モデル名 | メーカー | 生産開始時期 | 最低価格 | 円換算 |
|-----------------|------------------------|-----------|----------|---------|
| 2008~2009年投入モデル | | | | |
| Nano | Tata Motors | 2009年4月 | 11万ルピー | 22万円 |
| Chevrolet Spark | GM | 2009年以降 | 32万ルピー | 64万円 |
| A-Star (Alto) | Maruti Suzuki (スズキ) | 2008年11月 | 35万ルピー | 70万円 |
| Ritz (Splash) | Maruti Suzuki (スズキ) | 2009年5月 | 39万ルピー | 78万円 |
| Grande Punto | Fiat | 2009年6月 | 40万ルピー | 80万円 |
| VW Polo | Volkswagen | 2009年12月 | 43万ルピー | 86万円 |
| i20 | Hyundai/Kia | 2008年末 | 48万ルピー | 96万円 |
| Skoda Fabia | Volkswagen | 2009年5月 | 49万ルピー | 98万円 |
| (Jazz) | (Honda) | (2009年6月) | (70万ルピー) | (140万円) |
| 投入予定モデル | | | | |
| EcoCa | EcoCa | 未定 | 2,200ドル | 20万円 |
| ULC | Bajaj/ Renault/ Nissan | 2012年 | 3,000ドル? | 27万円? |
| 800cc小型車 | Hyundai/Kia | 2011年 | 5,000ドル | 45万円 |
| EFC | Toyota | 2010年以降 | 70万円? | 70万円? |
| Figo | Ford | 2010年初 | 40万ルピー? | 80万円? |
| Micra後継車 | Nissan | 2010年 | 50万ルピー? | 100万円? |
| 小型乗用車 | Honda | 2012年頃 | 平均年收程度 | |
| VW up! | Volkswagen | 2012年 | | |

(備考) 1. 各社IR資料、各種報道等より日本政策投資銀行作成
2. 1ルピー=2円、1ドル=90円で簡易換算。

3. 電動自動車と電池技術

- ・環境技術では、先進国でHV販売台数が急増しているため電動自動車ばかりに注目が集まるが、内燃機関自動車の低燃費化技術も日進月歩で進化している。新興国での低価格小型ガソリン車、中大型乗用車や商用車としてディーゼル車、農業地域でのバイオ燃料車、先進国での高級低燃費車としてHV等のように、2020年頃までは用途・地域に応じて様々な車種が混在する可能性が高い。
- ・HVは日米欧の環境規制強化や低燃費志向高まり、新興国への新モデル投入、中小型車から高級車までラインアップ増加等により、今後とも販売台数は順調な拡大が見込まれる。だが、電池の生産設備能力の不足がネックとなる可能性がある。
- ・EVは既存ビジネスモデルに最も影響を与えるため話題性は大きい、HVと比べると現モデルの販売予定台数は小さい。現時点では、①電池コストが高いため車両価格が高い、②電池性能の限界から（一充電当たり）航続距離が短い、③充電インフラが少ない、④使用実績が少ないため安全面が未知数、等のように、EVの課題はほとんどが電池の課題である。
- ・将来の電動自動車需要増を見込み、電池メーカーは量産体制整備を進めている。これまで投資の大半は民生用だったが、車載用も既存国内勢や海外勢が大型投資を計画し、新規参入会社も増えてきた。電池性能は、正極、負極、セパレーター、電解液に使う材料で大きく変わるため、各社とも材料開発を含めた電池の研究開発を行い、安全性やエネルギー密度等の性能を競っている。

図表3-1 用途・地域での自動車多様化



(備考) 日本政策投資銀行作成

図表3-2 発売（予定）の電気自動車（EV）

| | LEAF | i-MiEV | Plug-in STELLA |
|----------|------------------------|------------------------------|--------------------|
| 自動車メーカー | 日産自動車 | 三菱自動車工業 | 富士重工業 |
| 全長×全幅×全高 | 4445×1770×1550mm | 3395×1475×1610mm | 3395×1475×1660mm |
| 乗車定員 | 5名 | 4名 | 4名 |
| 最高速度 | 140km/h以上 | 130km/h | 100km/h |
| 1 充電航続距離 | 160km以上 (US LA4モード) | 160km (10・15モード) | 90km (10・15モード) |
| 電池 | リチウムイオン電池 | リチウムイオン電池 | リチウムイオン電池 |
| 総電圧 | 345V | 330V | 346V |
| 総電力量 | 24kWh | 16kWh | 9kWh |
| 税込価格 | 既存ガソリン車を意識した価格? | 459.9万円 | 472.5万円 |
| 販売台数計画 | 2010年度5万台 | 2009年度1,400台 2010年度5,000台 | 2009年度170台 |

(備考) 各社IR資料等より日本政策投資銀行作成

図表3-3 電池メーカーの量産体制

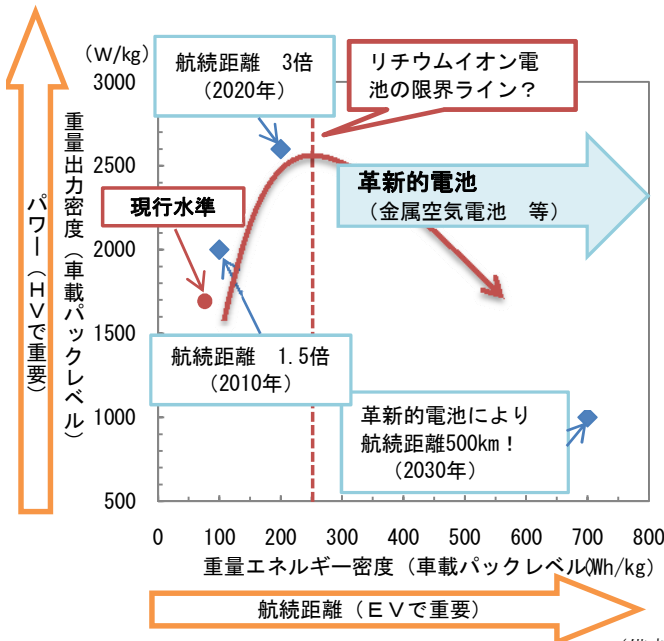
| メーカー | 出資者 | 量産計画 | | 備考 |
|-------------------|-------------------------|------------------------------|--|--|
| | | 現有生産能力 | 能力拡張計画 | |
| パナソニック EVエナジー | トヨタ自動車 パナソニックグループ | 2009年、年HV80万台分 (ニッケル水素電池) | 2010年、年HV90万台分 (ニッケル水素電池) | PHV用リチウムイオン電池の生産ラインを立ち上げ中 |
| 三洋電機 | パナソニックが買収 | 2008年度、月100万セル (ニッケル水素電池) | 2010年度、月100万セル 2015年、月1,000万セル (リチウムイオン電池) | リチウムイオン電池とニッケル水素電池の開発・生産を平行して行う。ニッケル水素電池は2009年度、月350万セルの予定 |
| オートモーティブ エナジーサプライ | 日産自動車 NECグループ | 2009年、年1.3万台分 (EVとHVの合計) | 2011年度、年6.5万台分 (増加分は概ねEV) | ラミネート型、マンガン系の正極材を採用 マンガンにニッケルとコバルトを加えた複合材料を採用し、2015年までにEVへの搭載を目指す |
| リチウムエナジー ジャパン | GSユアサグループ 三菱商事、三菱自動車 | 2009年度、年EV0.2万台分 | 2010年度、年EV0.6万台分 最終的に年1.6万台分を予定 | マンガン系の正極材を採用 リン酸鉄リチウム系の正極材も研究中 |
| ブルーエナジー | GSユアサグループ 本田技研 | 2010年秋から量産 (年HV20~30万台分) | 順次拡張予定 | GSユアサが開発したリチウムイオン電池「EH6」がベース |
| 日立ビークルエナジー | 日立製作所、新神戸電機 日立マクセル | 2009年、月4万セル | 2010年から月34万セル | 開発人員は300人程度で自動車用リチウムイオン電池では世界トップクラスの規模 |
| 東芝 | - | 2010年に量産拠点を設立 (月50万セル) | 2015年度売上高目標2,000億円 | 負極材にチタン酸リチウムを採用 |
| 三菱重工業 | - | 2011年以降目途に量産 | - | 2007年から複数の自動車メーカーにサンプル出荷を行っている |
| ソニー | - | 自動車用二次電池量産を表明 | - | 現在、正極材にリン酸鉄リチウムを採用した電池をモーター駆動用に出荷 |
| IHI | - | 米・A123社と業務提携し参入 | - | 2011年を目処にエネルギーの中核事業とすべく活動展開 |
| BYD (中) | - | 広東省に量産ラインを新設 | - | 正極材にリン酸鉄リチウムを採用 |
| LG Chem (韓) | - | 韓国の工場に生産ラインを整備中 | 2013年、年EV25万台分 (1,500万~2,000万セル) | 子会社 Compact Powerが米ミシガン州に車載用電池工場設置。セルは韓国で生産。 |
| SB LiMotive (韓) | Bosch Samsung | 2010年、試作品納入予定 | 2011年にHV用電池、2012年にEV用電池を量産する計画 | 独BMWの小型EV Megacity Vehicleプロジェクトに採用。2013~2010まで電池を供給する計画 |
| A123Systems (米) | - | マサチューセッツ州や米ミシガン州工場で生産 | 2013年、HV500万台分、または、PHV50万台分 | 2010年に発売予定のChryslerのEV向けにバッテリーを供給すると発表。上海汽車のHV向けにバッテリーのセルを供給すると発表 |
| Ener1/EnerDel (米) | 伊藤忠商事等 | 2009年、年EV1万台分 | 2012年、年EV6万台分 2015年、年EV12万台分 | 日産と共同出資で会社を作り、電解液などの研究を行うと発表 |

(備考) 各社IR資料、各種報道等より日本政策投資銀行作成

4. 電動自動車の普及スピード

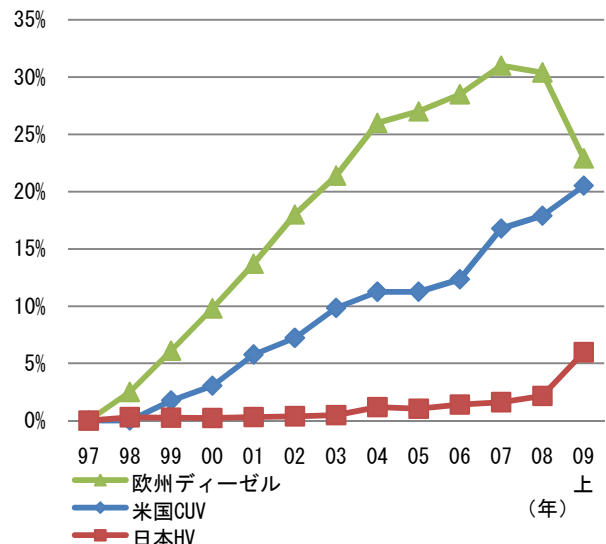
- ・電池コスト低下のためには、生産量増加による固定費削減、主要構成材の材料変更に伴う変動費削減、電池性能向上に伴う車一台当たりの搭載量減少、等が考えられる。過去の民生用電池の例をみると、量産効果で価格は大きく下がっている。
- ・性能に関しては、現在のリチウムイオン電池は安全面を重視しエネルギー密度を抑え目にしてあるため使用材料変更や電池マネジメント高度化により、向上余地はある。だが、現在のガソリン車等と同等の航続距離を実現するには次世代の金属空気電池等の開発を待つ必要があり、難易度を考えると5~10年での本格実用化は難しいといわれる。電池インフラ整備により価格・性能面を補うことができるが、個別会社の努力だけでは難しく、国家あるいは自治体の支援が欠かせない。イスラエル等で実施予定のプロジェクトが参考になろう。
- ・電動自動車の普及スピードには、様々な見方がある。これは燃料代節約（コスト）や環境配慮（イメージ）という新たな価値を提供するものの、道路を走る移動手段として革命的变化を伴うものではない。形としては新規需要創出型ではなく既存製品代替型のパターンとなろう。
- ・こうした事例では、1997年以降の西欧のディーゼル車、米国のCUV、日本のHV等が参考になる。西欧ディーゼル車はコモンレールシステム登場により排ガス浄化性能や走りやすさが著しく向上したため、爆発的に普及した。また、米国CUV（Crossover Utility Vehicle、乗用車ベースのSUV）は乗用車にもSUVにもなかったデザイン性がうけて、販売台数が一気に拡大した。これに対し、日本HVは初代プリウス発売当時から環境対応車として注目を浴びていたものの、13年目にしてようやく比率5%を超える等、緩やかに普及してきた。
- ・EVは価格・性能面でクリアすべき課題が多いため、当面は電池インフラシステムが整った国・地域において、法人用あるいは業務用自動車、短距離通勤等が中心になるとみられている。これを前提に考えると、過去の欧州ディーゼル車や米国CUVのような急激な普及ペースにはなりにくいだろう。

図表4-1 自動車用電池のロードマップ



(備考) 経済産業省
 「次世代自動車電池の将来に向けた提言 (2006年8月)」
 新エネルギー・産業技術総合開発機構 (NEDO)
 「次世代自動車用高性能蓄電システム技術開発 (Li-EADプロジェクト) の概要」
 等より日本政策投資銀行作成

図表4-2 各地域・車種別普及スピード参考例 (自動車販売全体に占める比率)



(備考) 1. WARD'S Automotive Yearbook、欧州自動車工業会 (ACEA)、JATO Dynamics、マークライnz(株)、各社IR資料等より日本政策投資銀行作成
 2. 欧州ディーゼル車は技術革新のあった1997年を0%と設定 HVは1997年販売開始、CUVは1999年統計分類開始

5. 自動車業界再編をめぐる新しい基準軸～地域軸と技術軸

・完成車メーカーの業界再編が足元で活発化している。業界再編を考える際の鍵は、まず販売地域の強みである。今後販売が伸びていく新興国市場での高シェアは競争力の源泉となる。日本勢は、日本や米国、地理的に近い中国や東南アジア等で一定シェアを有する。他に特徴的なのは、スズキがインド、VWが中国・南米・中東欧、GMが中国・南米・中東欧・アフリカ、Fiatが南米に強いこと、またHyundai/Kiaが新興国でのシェアを高めていることである。

・もう一つの軸は環境技術（低燃費技術）であり、ここでは電動自動車関連に話を絞る。現状ではHVやEVの販売・技術とも日本勢が大きくリードしている。HVはトヨタ自動車、本田技研工業が世界シェアの大半を占め、EVは三菱自動車、富士重工業、日産自動車が先行的に市場投入を行う。車載用電池では、日本勢は電池メーカーとの合弁会社で技術力を蓄積しているが、調達先を多様化する動きも一部出てきた。米国勢はPHVでの逆転を狙い連邦政府が強力に関与しているが、明確な方向性はみえにくい。欧州勢は技術開発の中心がディーゼルだったためHVやEVIに出遅れ感があつたが、最近では高級車としてのHV投入がみられる。欧州勢は電池に関しては日米欧韓など多くの電池メーカーと関係を持っており、自社開発にこだわらず外部から購入するスタンスのようだ。新興国勢やベンチャー企業等の新しいプレーヤーも増えてきた。

図表5-1 主要メーカーの地域別販売シェア (2008年)

| | 北米 | 西欧 | 日本 | 南米 | 中東欧 | 中国 | インド | 他アジア | アフリカ | 中近東 | 合計 | 先進国 | 新興国 |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 日系 | 39% | 13% | 95% | 13% | 20% | 19% | 41% | 47% | 34% | 39% | 32% | 36% | 27% |
| トヨタ自動車 | 16% | 5% | 42% | 5% | 6% | 6% | 3% | 28% | 17% | 17% | 13% | 15% | 11% |
| 本田技研工業 | 10% | 1% | 12% | 3% | 3% | 5% | 3% | 7% | 2% | 2% | 6% | 7% | 4% |
| 日産自動車 | 8% | 2% | 13% | 1% | 4% | 4% | 0% | 4% | 5% | 7% | 5% | 6% | 4% |
| スズキ | 1% | 1% | 13% | 1% | 2% | 2% | 35% | 5% | 3% | 1% | 3% | 3% | 4% |
| マツダ | 2% | 1% | 5% | 1% | 2% | 1% | 0% | 2% | 2% | 4% | 2% | 2% | 2% |
| 三菱自動車 | 1% | 1% | 4% | 1% | 3% | 0% | 0% | 4% | 2% | 6% | 2% | 1% | 2% |
| 富士重工業 | 1% | 0% | 4% | 0% | 1% | 0% | 0% | 1% | 0% | 0% | 1% | 1% | 0% |
| いすゞ自動車 | 0% | 0% | 1% | 0% | 0% | 0% | 0% | 4% | 2% | 2% | 1% | 0% | 1% |
| 米系 | 47% | 20% | 1% | 31% | 18% | 14% | 5% | 10% | 17% | 7% | 23% | 29% | 15% |
| GM | 22% | 9% | 0% | 21% | 10% | 12% | 3% | 6% | 12% | 4% | 12% | 13% | 10% |
| Ford (除マツダ) | 15% | 11% | 0% | 10% | 8% | 2% | 1% | 4% | 5% | 3% | 8% | 11% | 5% |
| Chrysler | 11% | 1% | 0% | 1% | 0% | 0% | 0% | 0% | 1% | 0% | 3% | 5% | 0% |
| 欧系 | 8% | 62% | 4% | 47% | 27% | 13% | 2% | 5% | 28% | 19% | 26% | 30% | 20% |
| Volkswagen | 3% | 19% | 1% | 17% | 10% | 11% | 1% | 1% | 9% | 1% | 9% | 9% | 8% |
| Renault | 0% | 9% | 0% | 5% | 7% | 0% | 1% | 0% | 7% | 2% | 3% | 4% | 3% |
| PSA | 0% | 14% | 0% | 6% | 4% | 2% | 0% | 0% | 5% | 14% | 5% | 6% | 4% |
| Fiat | 0% | 9% | 0% | 17% | 4% | 0% | 0% | 0% | 2% | 0% | 4% | 4% | 3% |
| Daimler | 2% | 6% | 2% | 2% | 2% | 0% | 2% | 2% | 3% | 1% | 3% | 4% | 1% |
| BMW | 2% | 5% | 1% | 0% | 1% | 0% | 0% | 1% | 2% | 0% | 2% | 3% | 1% |
| その他 | 6% | 5% | 0% | 9% | 36% | 54% | 52% | 37% | 21% | 35% | 20% | 5% | 38% |
| Hyundai/Kia | 5% | 3% | 0% | 3% | 0% | 5% | 12% | 21% | 11% | 24% | 6% | 3% | 10% |
| Tata Motors | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 25% | 0% | 1% | 0% | 1% | 0% | 2% |
| その他 | 1% | 2% | 0% | 6% | 28% | 49% | 15% | 15% | 10% | 10% | 13% | 2% | 26% |
| 合計 | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

- (備考) 1. 株式会社「世界自動車統計年刊2009」より日本政策投資銀行作成
 2. 原則、2008年世界販売が100万台以上のメーカーのみ掲載(例外: 富士重工業、いすゞ自動車、TataMotors)
 3. 各社とも中国合弁会社の販売台数を含む 4. 他アジアは一部先進国も含むが、新興国に分類した

図表5-2 主要メーカーの電動自動車関連技術

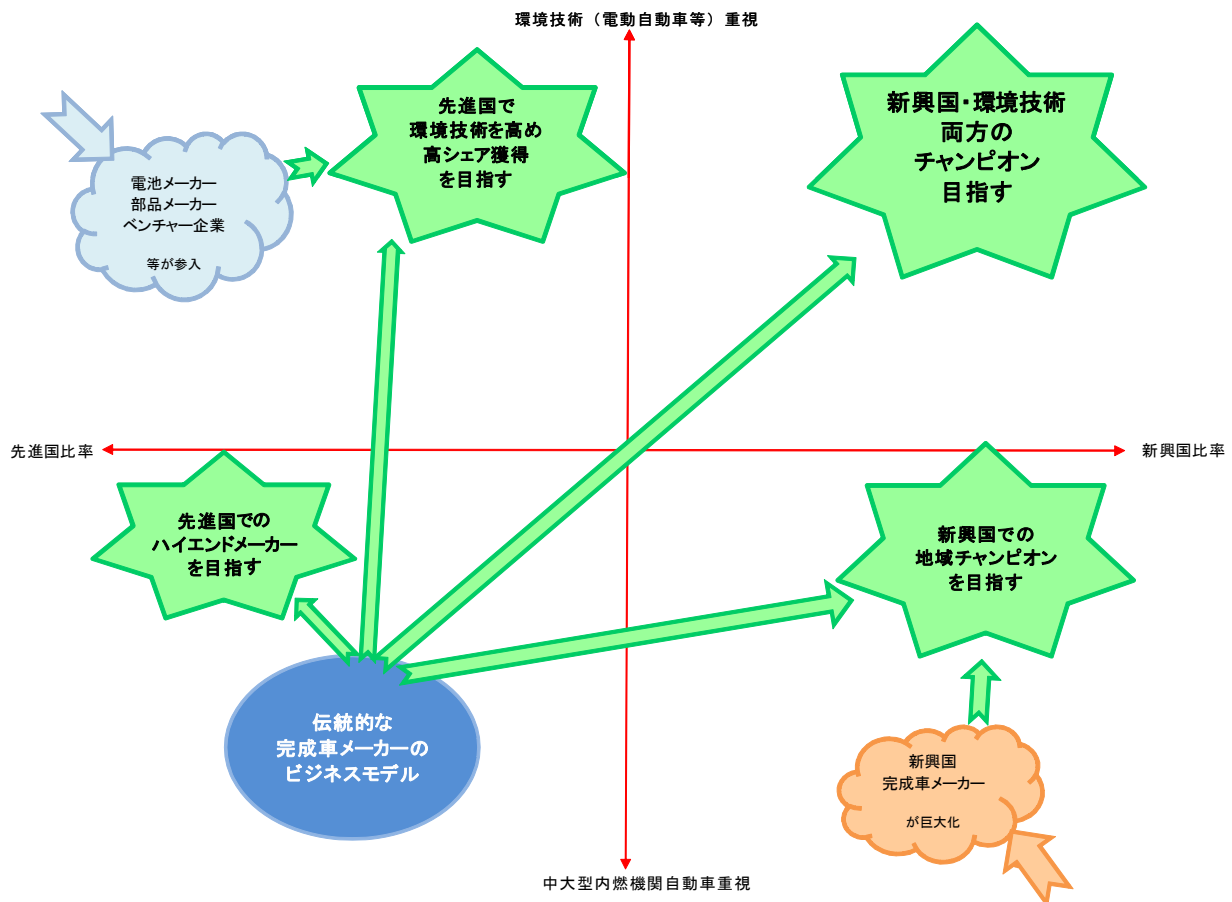
| | 主な電動自動車(HV、PHV、EV)実績・投入計画 | | | 提携電池メーカー |
|--------------|---------------------------|--|---|---|
| | 09年1-8月 HV世界シェア | 2009年 | 2010~11年 | |
| トヨタ自動車 | 66.1% | レクサスRX450h、HS250h プリウス(3代目)、SAI プリウスPHV(リース販売) | オーリスHV、ヴェッツHV(ミニバンHV) FT-EV | パナソニックEVエナジー、三洋電機 |
| 本田技研工業 | 24.3% | インサイト(2代目) | CR-Z HV、フィットHV、シビックHV | ブルーエナジー、三洋電機 |
| 日産自動車 | 1.7% | | リーフ フーガHV(、中小型HV) | オートモーティブエナジーサプライ |
| 三菱自動車 | - | i-MiEV | | リチウムエナジージャパン |
| 富士重工業 | - | プラグインステラ | | オートモーティブエナジーサプライ |
| GM | 2.2% | | Chevrolet Volt PHV、Opel Ampera PHV | Compact Power (LGChem)、日立ビークルエナジー 他 |
| Ford | 5.1% | Ford Fusion、Mercury Milan | EscapePHV Transit Connect、FocusEV | JohnsonControls-Saft、三洋電機 |
| Chrysler | - | | DodgeEV | A123Systems |
| Volkswagen | - | | AudiQ5、VW Touareg、Porsche Cayenne VW E-up! | 三洋電機、東芝、SBLimotive、BYD 他 |
| Renault | - | | Fluence、Twizy、Kangoo、ZOE | オートモーティブエナジーサプライ |
| PSA | - | | Peugeot 3008Hybrid4、Citoren DS5Hybrid4 iON(三菱自動車のi-MiEV) | JohnsonControls-Saft、三洋電機、 リチウムエナジージャパン 他 |
| Daimler | 0.1% | S400 Hybrid、ML450Hybrid Smart fortwo electric drive | (Aクラス) | Continental、Tesla Motors、JohnsonControls-Saft 他 |
| BMW | - | 7Active Hybrid、X6Active Hybrid MiniE | Megacity | SBLimotive |
| Hyundai/Kia | 0.5% | AvanteLPI Hybrid ForteLPI Hybrid | Sonata Blue Drive、Accent Hybrid i10 electric | LGChem |
| Tata Motors | - | Indica Vista EV | | Electrovaya(カナダ) |
| BYD | - | F3DM、F6DM | e6 | BYD |
| Tesla Motors | - | Tesla Roadster Sport EV | Tesla Model S EV | Tesla Motors |
| Think | - | | Think City EV | A123Systems/Ener1 |

- (備考) 各社IR資料、各種報道、JATO Dynamics、マークラインズ(株)等より日本政策投資銀行作成

6. 自動車業界再編の方向性

- ・自動車業界再編といえば、かつては先進国中心の規模追求型（400万台クラブ）だったが、現在は新興国シェア（地域軸）、環境技術開発（技術軸）がポイントとなっている。ただし、規模も研究開発・設備投資の資金確保という点では依然として重要な要素の一つである。
- ・これらを考えることで、主要完成車メーカー同士の提携の狙いが明確になろう。最も理想的な形は地域・技術両方のチャンピオンを目指すことであろうが、新興国で地域チャンピオンを目指す（地域軸追求）、あるいは先進国で環境技術力を高める（技術軸追求）という方向性もありうる。もちろん、米国等の先進国でハイエンドメーカーを目指すという方向もあるだろう。
- ・ただし、上記要素だけから業界再編を機械的に考えられるわけではない。過去の失敗例をみると会社同士の相性（シナジー効果）も重要だし、雇用問題を考えると各社のバックにいる政府の意向も無視できない。
- ・また、主要完成車メーカー同士だけでなく、異業種メーカー（電池メーカー、部品メーカー、ベンチャー企業）、新興国完成車メーカー（中国、インド等）が入ってきて、従来型の提携・再編に留まらない可能性もある。今後とも自動車業界の再編動向からは目が離せない。

図表6-1 自動車業界再編の方向性



(備考) 日本政策投資銀行作成

[産業調査部 埴 賢治、田島 芳樹]