

## 構造変化する自動車産業の設備投資 ～2013年度設備投資計画調査から～

### 1. 国内設備投資の動向 ～2年連続の増加も勢いを欠く～

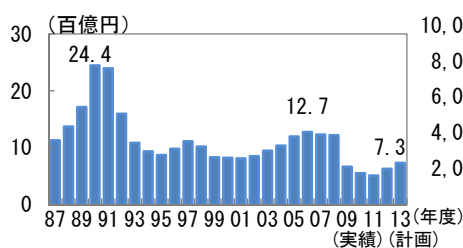
- 自動車産業は我が国の就業人口の約8.8%、製造業の製品出荷額の約16.4%を占め、各産業への生産を誘発する度合を表す生産波及力も3倍程度と、影響は各所に及びその動向が注目される。その中で、2013年度国内設備投資計画は前年度比8.4%増と平時の計画値としては比較的低い伸び率となった。リーマンショックや東日本大震災等の影響のあった直近10年の平均でも16.1%増であり、その背景については、自動車産業における設備投資の構造的な変化もあり、注意を要する。
- まず、2012年度の国内設備投資の増減率（実績）は全産業で前年度比2.9%増で、その内製造業は同2.7%増、自動車は同20.1%増となった（図表1-1）。2012年度は、前年度まで続いた設備投資の抑制要因（リーマンショック、東日本大震災、タイ洪水、2年連続の円高の急進等、4年間で約58.5%減）の解消による反動増に加え、エコカー補助金等もある中、乗用車メーカーを中心にグローバル競争が激化する各社による新車投入の前倒しも重なり、設備投資は5年ぶり、かつ大幅な増加となった。なお、設備投資額はリーマンショック前の水準に回復する企業もあるが、全体としては最盛期の水準には及ばない（図表1-2）。
- 近年はリーマンショックや東日本大震災等不測の事態による計画の修正幅の増加が見られるが、昨年度もギリシャに始まる欧州問題や、中国の尖閣諸島問題、秋まで続いた過度の円高、更にはアジア諸国の経済の減速他（後述）もあり、前年度の調査時点では39.6%増の大幅増加計画であったものの大幅に下押しされた。
- また、生産性の技術革新による設備投資額の抑制以外にも、国内市場が縮小する中、国内の設備投資は積極的に借入を起し投資を行う程ではなく、基本的にはキャッシュフローの範囲内で賄われている（図表1-3）。
- 一方、2013年度の国内設備投資の増減率（計画）は全産業で前年度比10.3%増で、その内製造業は同10.6%増、自動車は同8.4%増と引き続き増加する。但し、前述の通り、伸び率に勢いはなく、全産業に対しても平均を下回る。一方、構成比が7.0%と製造業の中では最も高いため、設備投資を牽引する（図表1-4）。 ※本調査の業種区分における「自動車」は、四輪車メーカー、二輪車メーカー、部品・車体メーカーを含む

図表1-1 国内設備投資の対前年増減率 (%)

産業	対前年度増減率 (%)		2013年度の構成比 (%)
	2012年度実績	2013年度計画	
全産業	2.9	10.3	100.0
製造業	2.7	10.6	36.5
自動車	20.1	8.4	6.8
非製造業	3.1	10.1	63.5

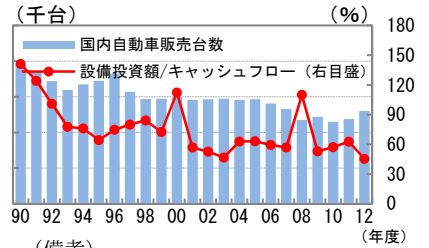
(備考)  
日本政策投資銀行  
「設備投資計画調査」より作成

図表1-2 乗用車メーカー(単体)の設備投資額の推移 (百億円)



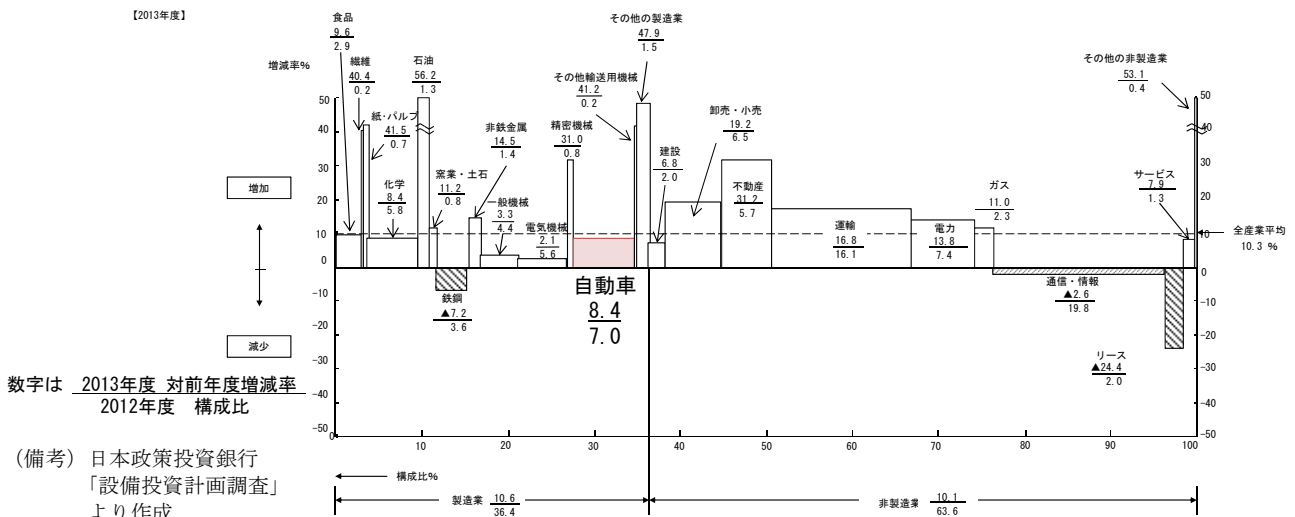
(備考)  
日本政策投資銀行「設備投資計画調査」より作成  
国内完成車メーカーについて、各年の回答企業の平均

図表1-3 国内販売、CFの推移 (実績) (千台)



(備考)  
日本政策投資銀行「設備投資計画調査」、  
(社)日本自動車販売協会連合会より作成

図表1-4 業種別設備投資動向増減率・構成比スカイライン (国内)

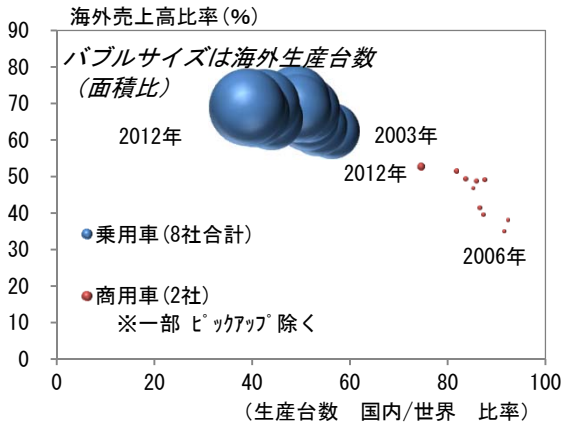


## 2. 今年度国内設備投資計画の特徴

～牽引役交代：乗用車から軽・商用車、新製品・製品高度化から維持補修へ～

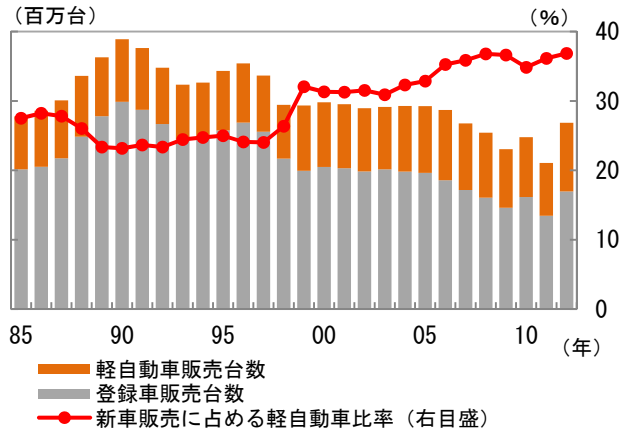
- 今年度はエコカー補助金の終了もあり、日本自動車工業会や各社からの発信の通り、今後も国内市場は厳しく、生産能力に余裕がある中、設備投資は国内よりも海外に向かわざるを得ず、所謂“寄せ止め”（過剰生産設備の集約）と余剰設備の海外移管を計画する自動車部品サプライヤー（以下、「サプライヤー」）も散見され、国内の設備投資の大幅増加は見込めない状況が続く。
- 一方、昨年度、設備投資を牽引した乗用車メーカーに替わって、今年度は国内生産を中心とするビジネス構造を有する商用車メーカーや軽自動車メーカーが、国内の設備投資を大幅に増加する。商用車メーカーの設備投資は、海外需要が増加する中、乗用車に比し1国での市場規模（生産ボリューム）が確保できないことによる国内での集中生産方式に加え、東日本大震災からの復興需要や2003年の東京都条例やNOx・PM等の排ガス規制による買い換え需要の更新需要が引き続き後押ししている（図表2-1）。また、軽自動車メーカーの設備投資は、近年、経済性に加え品質の向上等もあり、登録車メーカーをも巻き込んだ軽ブームが背景にある（図表2-2）。
- また、投資動機を見ると依然自動車メーカーの生命線であり特徴でもある新車等の新製品・製品高度化投資の水準は高いものの、昨年度の水準が大幅に高まっていたため一服し、代わりに維持・補修の伸びが牽引する（図表2-3）。不要不急として長い間投資を抑制していた食堂等福利厚生設備への投資も散見され、平時に戻ったとも言える。
- なお、次世代自動車向けの設備投資では、好調なHV向けは能力増強も見られる一方、これまでバリューチェーンを通して増勢を見せていたEV関連は初期投資が済んだことに加え、市場の伸び悩みから一服している。あわせて、次世代自動車普及に繋がる川下のインフラ整備であるEVにかかる充電設備や2015年市場投入予定のFCV向け水素ステーション等の投資もまだ顕在化していない。政府による導入支援等は既に発表されているが、導入後のランニングコスト等まだ課題を残す中で、整備の進展は見られない。鶏と卵の議論となるが、海外の競合メーカーの追い上げが激しい中、いち早い環境整備が望まれる（図表2-4）。

図表2-1 海外生産規模、国内生産比率、海外売上高比率の比較



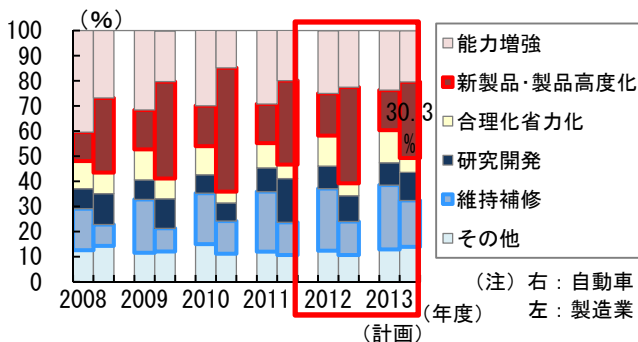
(備考) 各社公表資料、MarkLines より作成

図表2-2 登録車と軽自動車の販売台数の推移



(備考) 全国軽自動車協会連合会より作成

図表2-3 投資動機（製造業／自動車）



(備考) 日本政策投資銀行「設備投資計画調査」より作成

図表2-4 分野別バリューチェーンと設備投資連鎖

	原料・部材製造	最終製品製造	インフラ
投資主体	化学、非鉄、自動車[部品]	自動車	自動車[ディーラー]、石油[サービスステーション]、小売、不動産
投資対象	低燃費タイヤ原料、排ガス浄化部品、電池材料、軽量化樹脂	エコカー(軽自動車などを含む)	急速充電器、水素ステーション

増加

(備考) 日本政策投資銀行「設備投資計画調査」より作成

### 3. 海外設備投資の動向① ～円高修正やカントリーリスクも地産地消は進む～

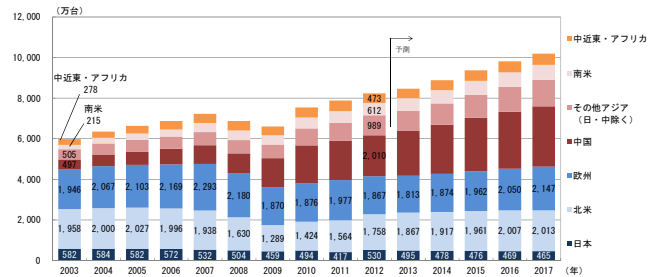
- 海外設備投資動向について見てみると、2012年度の増減率（実績）は全産業で前年度比27.0%増、そのうち製造業は同28.2%増、自動車は同33.9%増となり、引き続き自動車を含む製造業が海外設備投資の約7割を占めるとともに、全産業でも高い伸び率を示した（図表3-1）。
- 2013年度の海外設備投資の増減率（計画）も、前年度同様、全産業が前年度比25.9%増、その内製造業は同13.7%増、自動車は同25.3%増と高い伸び率を示している（図表3-1）。自動車産業は地産地消の考えのもと、海外市場が伸びる中（図表3-2）、いち早く海外へ進出するとともに海外展開を拡大・深化させていることから、設備投資の内、海外向けの比率は全産業の中でも群を抜いて高い比率を示している（図表3-3）。あわせて、その構成比は全産業の4分の1を牽引するとともに関連産業にも波及している（図表3-4）。
- 足元、過度の円高は修正されつつあるが、国内需要が漸減し海外需要が拡大する中、地産地消の動きは変わらず、中・米の2大市場に加え、インドやブラジル、海外の拠点でもあるタイ、インドネシア、メキシコへの設備投資が目立つ。（図表3-5、3-6）
- なお、急速な円高修正が海外設備投資の表面上の金額を一部押し上げている面もある。

図表3-1 海外における設備投資動向（連結ベース）

	2012年度（実績）	2013年度（計画）	2013年度の構成比
	前年度比増減率 (10-11共通773社)	前年度比増減率 (11-12共通1,127社)	
全産業	27.0	25.9	100.0
製造業	28.2	13.7	66.6
自動車	33.9	25.3	27.8
非製造業	23.2	60.3	33.4

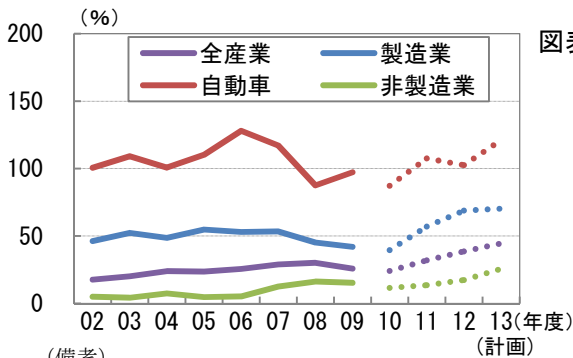
（備考）日本政策投資銀行「設備投資計画調査」より作成

図表3-2 地域別自動車販売台数（実績・予測）



（備考）IHS Automotiveより作成（2013年8月時点）

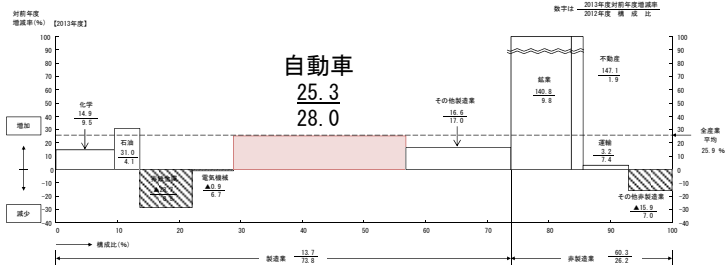
図表3-3 海外／国内比率の推移



（備考）

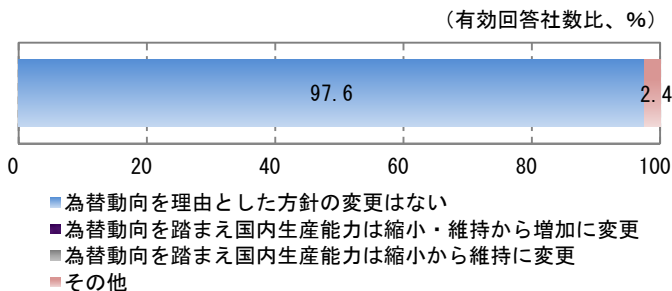
- 日本政策投資銀行「設備投資計画調査」より作成
- 実線：海外／国内比率①  
=連結海外設備投資÷単体国内設備投資
- 点線：海外／国内比率②  
=連結海外設備投資÷連結国内設備投資

図表3-4 業種別設備投資動向増減率・構成比スカイライン（海外）



（備考）日本政策投資銀行「設備投資計画調査」より作成

図表3-5 円安への動きを踏まえての国内外生産能力の方針（自動車42社）



（備考）日本政策投資銀行「設備投資計画調査」より作成

図表3-6 為替と海外投資方針の例

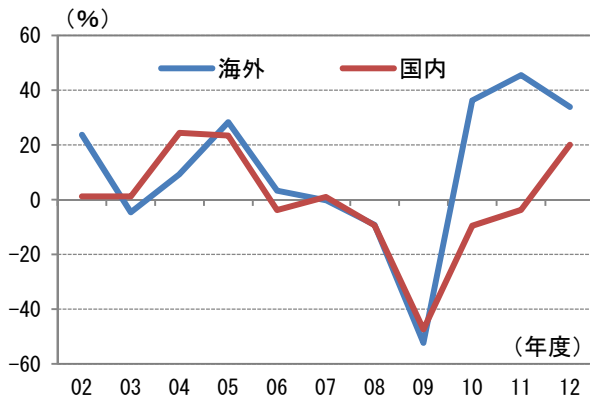
メーカー	今後の方針
トヨタ(豊田社長)	円安効果に頼らず「短期の相場変動に影響されない中期的な成長の基盤をつくる」ことを優先
ホンダ(伊東社長)	為替の動向に左右されず、必要のあるところで生産するのが基本
日産(カルロスゴーン社長)	今の為替水準は正常な状態に戻っただけ、日本に100万台分の生産を残す目標は守るが(需要のある地域で生産する)戦略は変えない
日本自動車部品工業会(玉村会長)	円高が多少は正されても、自動車生産の海外移転の流れは変わらない

（備考）各種報道資料より作成

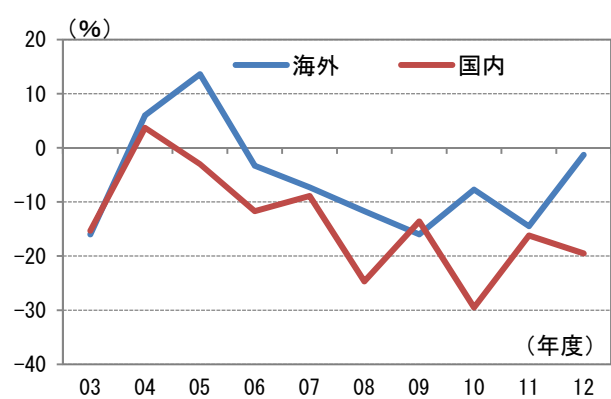
### 3. 海外設備投資の動向② ～海外を優先、国内を調整～

- 設備投資につき、海外と国内の実績の推移を比較すると、特に近年、その伸び率は海外の方が高く、かつ計画からの下方修正は国内の方が高くなっていることから、業界各社が海外の設備投資を急ぎ、優先し、国内を調整弁としている傾向が確認できる（図表3-7、3-8）。
- 一方、海外シフトに伴う国内部材の調達については増加はほとんど見られず、現地調達への推進が改めて確認できる（図表3-9）。
- また、斯産業は、これまで国内雇用の維持について他産業以上に努めてきたが、昨年に比しこの割合に変化が見られる（図表3-10）。
- なお、尖閣問題後も自動車関連各社は中国への設備投資を継続または再開している。自動車メーカーは問題が先鋭化した当初から中国市場への取組方針に変化がないことを表明しており、本調査に回答した完成車メーカーはその全てが「中国での投資を継続する」としている。また、サプライヤーは日系以外の自動車メーカーとの取引も視野に、世界No.1市場となった中国への取組に引き続き注力している（図表3-11）。

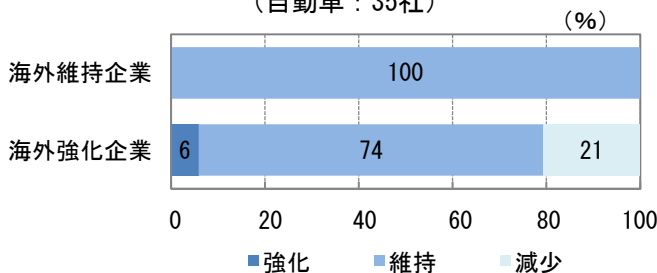
図表3-7 自動車の国内・海外の設備投資増減率の推移



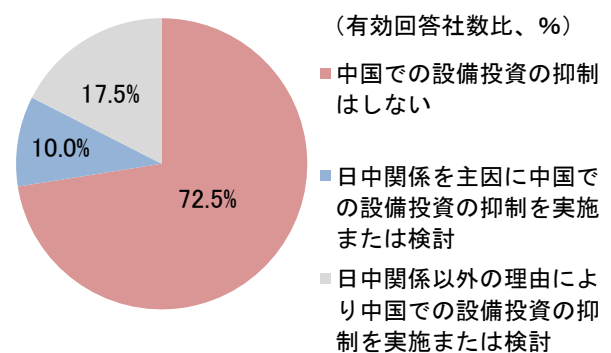
図表3-8 自動車の計画と実績の乖離の推移



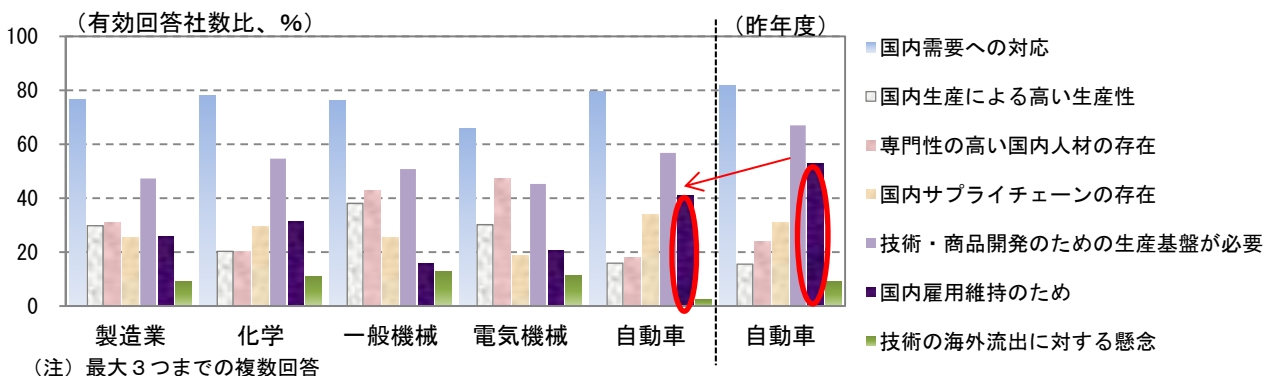
図表3-9 海外進出企業の海外拠点での国内部材調達見通し (自動車：35社)



図表3-11 中国における中期的な設備投資の方針 (自動車：40社)



図表3-10 国内生産を継続する理由



(注) 最大3つまでの複数回答

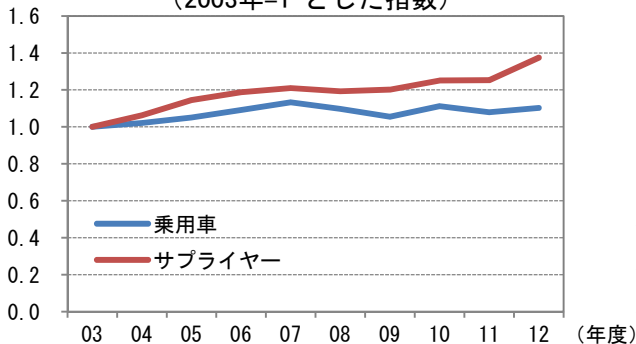
(有効回答社数【製造業：389社、化学：64社、一般機械：63社、電気機械：53社、自動車：44社】比、%)

(備考) 図表3-7～3-11 日本政策投資銀行「設備投資計画調査」より作成

### 3. 海外設備投資の動向③ ～非日系との取引も視野に海外投資を進めるサプライヤー～

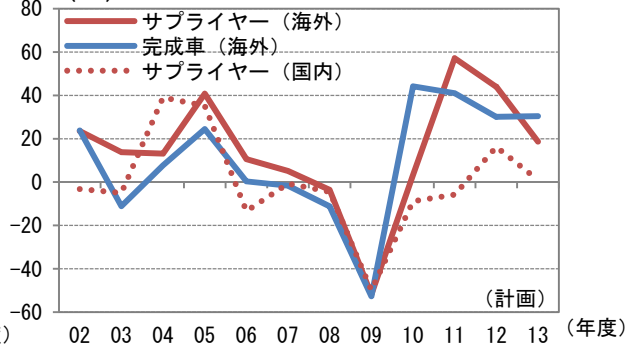
- サプライヤーは完成車メーカーに比し、海外売上比率の上昇率が大きく（図表3-12）、また海外設備投資の増加率も高い（図表3-13）。国内市場が縮小し、完成車メーカーに比し企業体力に限界がある中、限られたリソースを優先的に成長市場である海外に回していると考えられる。
- 今後も各社は地産地消の考えのもと、拡大する新興国等海外市場における生産を増加させる見通しである。国内に比べ安価な製造コストに加え、特に自動車産業では現地調達率の引き上げのため、取引先からの進出要請に背中を押される事が多く、また、それを所謂6重苦等が加速させる可能性もある（図表3-14）。近年、製造業全般で「国内投資縮小を伴う海外投資増加」の回答割合が高いが、中でも自動車はその色合いが一段と濃く出ている（図表3-15）。
- また、前述の通り昨今のサプライヤーの海外展開は日系メーカーだけでなく外資系メーカーとの取引をも対象としており、こうした動きも海外重視を後押ししている（図表3-16）。
- 完成車メーカーはグローバル競争の中、海外展開とともに、グローバル調達を加速する。完成車メーカーから現地進出を期待されるサプライヤーの中には、独力での海外進出に代え、リソースの不足を提携（委託）や買収により補完する動きも出てきている（図表3-17）。

図表3-12 海外売上高比率の推移  
(2003年=1 とした指数)



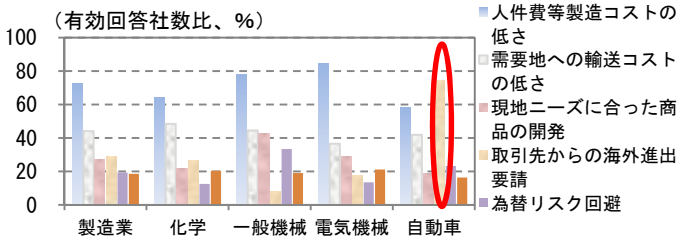
(備考) 各社公表資料(上場企業)より作成

図表3-13 国内・海外設備投資の増減率  
(%)



(備考) 日本政策投資銀行「設備投資計画調査」より作成

図表3-14 輸出ではなく海外生産を行う理由



(注) 最大3つまでの複数回答

(有効回答社数【製造業：383社、化学：64社、一般機械：63社、電気機械：52社、自動車：43社】)

図表3-16 日系サプライヤーの海外展開  
(中国での外資系メーカーとの取引例)

日系サプライヤー	提携先or国	投資額
日清紡ブレーキ	米国自動車メーカー	ブレーキ摩擦材の生産能力を引き上げる
曙ブレーキ	欧米自動車メーカー	ディスクブレーキの生産能力を増強
デンソー	BMW	エンジンスターター供給
トヨタ紡織	欧米自動車メーカー	自動車の天井部分などを生産
リョービ	GM	大連工場を増強
アイシンAW	VW	自動変速機の増産

(備考) 各種報道資料より作成

図表3-15 国内外拠点の中期的な見通し

今回調査(2013.6) (製造業444社) (有効回答社数比:%)

		国内			合計
		増加	変わらず	縮小	
海外	増加	4.5 18.0	68.2 48.2	25.0 7.0	97.7 73.2
	変わらず	0.0 3.8	2.3 20.3	0.0 1.4	2.3 25.5
	縮小	0.0 0.2	0.0 1.1	0.0 0.0	0.0 1.4
合計		4.5 22.1	70.5 69.6	25.0 8.3	100.0

相対的に海外強化

自動車  
製造業

図表3-17 日系サプライヤーの  
海外サプライヤーとの提携例

日系サプライヤー	提携先サプライヤー	提携する国	内容
リスム時計	PT UMEDA KOGYO INDONESIA	インドネシア	買収。金属部品の成形事業を拡大
IHI	現代ウイフ	韓国	ターボチャージャーにおける合弁会社を設立。現代・起亜の欧州への輸出車向けに供給
西川ゴム工業	米ケバースタンダードオートモーティブ(GSA)	ブラジル	ウェザーストリップなどを生産する工場を合弁で設立、タイ、7月追加に次いで3カ所目。
三菱工業	Geiger Automotive	ドイツ、アメリカ	子会社化。Geigerは、ドイツに4カ所、米国に1カ所の生産拠点を保有しており、欧州の自動車メーカー向けに樹脂製品を生産・販売

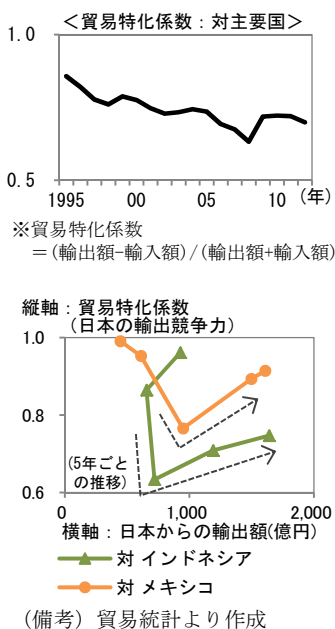
(備考) 各種報道資料より作成

(備考) 図表3-14、3-15 日本政策投資銀行「設備投資計画調査」より作成

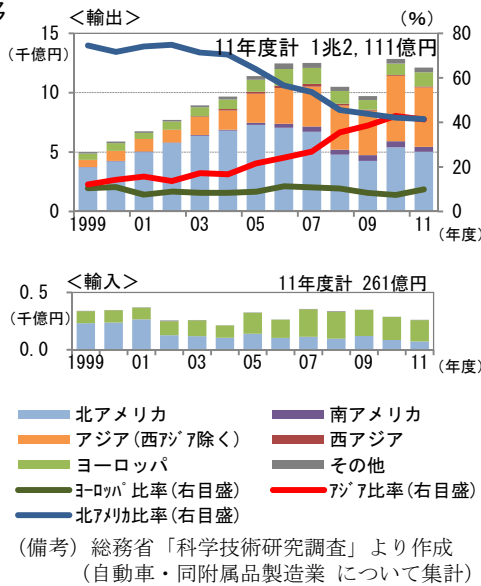
#### 4. 国際間競争と地域間競争 ～技術革新と生産性改革がカギ～

- 自動車部品について他国との貿易状況を見ると、日本の輸出競争力を示す貿易特化係数は対主要国で徐々に低下しつつある。ただし、国別に見ると、インドネシアやメキシコのように、近年急速に増産基調を強めたため、日本からの輸出増加とともに貿易特化係数が反転した国もある（図表4-1）。
- 他方、技術貿易額は、足元の2011年度は輸出入ともに前年比で減少したものの、輸出は長期的には増加傾向にある。特に輸出額の増加の著しいアジア向けは全体の4割を超え、北米向けを逆転しつつある。アジアの位置づけがより高まってきている（図表4-2）。また、モノから技術の輸出（それに伴う海外生産の売上増等）への流れとなりつつある。
- グローバル競争が進展する中、生産品質に関する評価の指標として、世界各地における品質マネジメントの国際規格の認証取得状況に着目する。品質マネジメントの国際規格であるISO 9001認証は、自動車産業を含めた各産業において、世界各地で取得が進んでおり、特に中国における取得数増加が著しい。加えて、自動車産業のサプライチェーンに特化した品質マネジメント規格であるISO/TS 16949についても、世界各地で認証取得が進んでおり、近年では特に中国での取得拡大が著しい。ISO/TS 16949は欧米自動車業界が主導する枠組みであり、日本国内の取得は1,000件程度とあまり積極的ではないものの、今後グローバルな調達が進む中でサプライヤーにとっては欧米完成車メーカーへのアピール材料の一つと言える。今後、世界各地の拠点で、海外サプライヤーとともに日系サプライヤーによる取得が進む可能性もある（図表4-3）。
- 国内では、各地の設備投資は、自動車産業を有する多くの地域で、設備投資の前年度比増加に寄与した（図表4-4）。中でも、九州地域では、日韓貨物トレーナーの相互乗り入れも始まり、物流をはじめとする関連産業の投資等バリューチェーンの拡がりが出てきている。
- 国内自動車産業では、近年、製造コスト等を背景に九州及び東北へとシフトが進む（図表4-5）。背景の一つとして海外との競争があるが、その先兵として生産性をはじめとする競争力の向上が期待される（図表4-6）。かかる中、生産性を格段に高めたコンパクトな工場の建設等の動きも見られる。

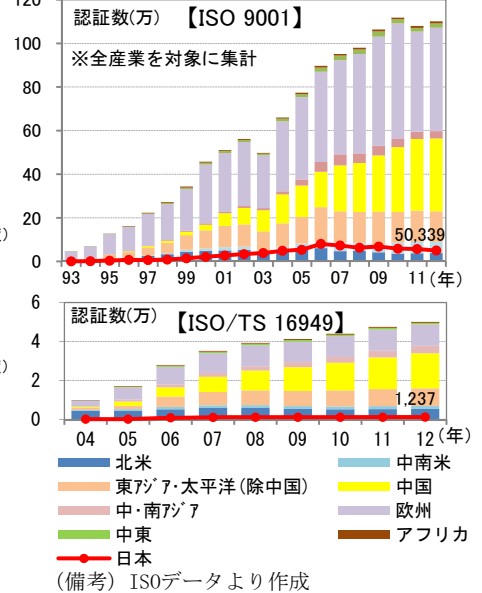
図表4-1 自動車の部分品の貿易特化係数・輸出額の推移



図表4-2 技術貿易額の推移



図表4-3 ISO 認証取得状況



図表4-4 地域別設備投資対前年増減率 (%)

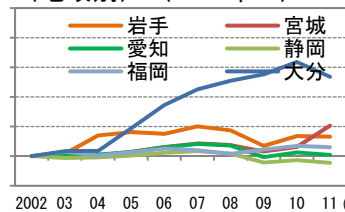
	北海道	東北	北関東・甲信	首都圏
全産業	▲4.4	15.0	▲0.8	15.5
自動車	1.7	24.2	▲7.1	24.9

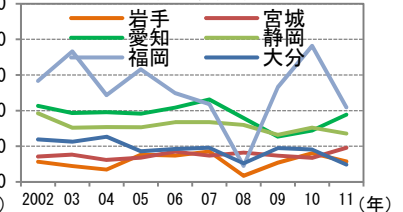
	東海	関西	中国	九州
全産業	20.6	11.2	2.5	14.2
自動車	7.5	▲56.8	31.2	43.5

(備考) 日本政策投資銀行「設備投資計画調査」より作成

図表4-5 製造品出荷額等の推移(地域別) (2002年=1)



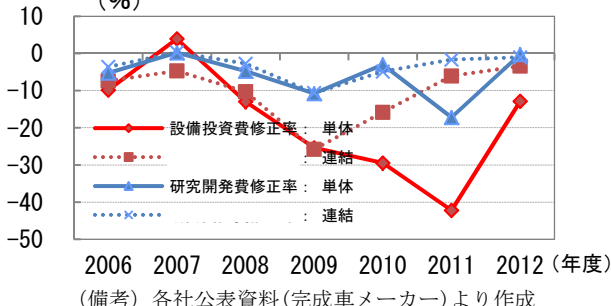
図表4-6 労働生産性の推移(地域別)



### 5. 研究開発の動向 ～より重要性の高まる国内研究開発～

- 研究開発は設備投資とともにクルマづくりの両輪をなすが、設備投資や研究開発の当初計画額に対する実行額（実績）については、ともに当該期の収益や将来見通しの影響を強く受けると考えられる。その調整について確認すると設備投資の割合が大きいことから、継続的な投資が必要な研究開発に対し設備投資は調整弁とされたことが窺える。また、その調整は特に国内の設備投資で行われる傾向が見られ、これは新興市場が拡大する一方で、国内市場が縮小していること等が背景にあるものと考えられる。特にリーマンショック以降続いた激変の中でこの傾向が顕著である（図表5-1）。
- 国内の自動車市場が縮小する中でも、グローバル競争を戦い抜く競争力の源泉である研究開発については、設備投資と異なり、各社とも国内に踏みとどまろうとしている（図表5-2、5-3）。また、設備投資の内容もより技術開発の色彩が濃くなりつつある。新たな動きとして注目されるものとして、完成車メーカー及びサプライヤーともに、厳しい環境下でも国内で腰を据えて研究開発を進めることを念頭においた、テストコースの様な大型の設備投資計画が挙げられる（図表5-4）。一方、開発の負担や時間の制約から、FCVでの本田技研工業とGMや、トヨタ自動車とBMWの様に次世代自動車の技術開発等を巡る緩やかな提携も続く。
- また、新興国において、エンジンやミッションといった中核部品の現地生産だけではなく、進出条件としてやむを得ないものも含みタイや中国等でR&D関連投資も増え、競争力の源泉の海外移転も徐々に進む（図表5-5）。今後もこの流れは続くものと考えられ、日本における研究開発の位置付けを明確化する必要がある。
- なお、日系完成車メーカーがグローバル調達を進める中、取引を企図した外資系サプライヤーによる日本での研究開発拠点を設立する動きが増えてきており、留意を要する（図表5-6）。

図表5-1 設備投資、研究開発の修正率 (%)



(備考) 各社公表資料(完成車メーカー)より作成

図表5-2 中期的な国内・海外の研究開発活動 (有効回答社数比: %)

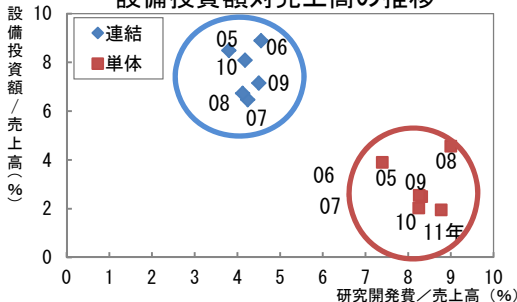
		国内			合計
		強化	現状維持	縮小	
海外	強化	31.4	25.7	0.0	57.1
	現状維持	27.5	16.2	0.3	44.0
	縮小	17.1	25.7	0.0	42.9
国内	強化	15.2	40.5	0.0	55.7
	現状維持	0.0	0.0	0.0	0.0
	縮小	0.0	0.0	0.0	0.0
合計		48.6	51.4	0.0	100.0

相対的に海外強化

自動車  
製造業

(備考) 日本政策投資銀行「設備投資計画調査」より作成

図表5-3 日系完成車メーカーの研究開発費と設備投資額対売上高の推移



(備考) 各社公表資料(完成車メーカー)より作成

図表5-4 日系メーカーの国内テストコース開設例

企業	開設地	総面積	開所時期	主要な評価・開発対象製品
トヨタ	岐阜県多治見市	18.7万㎡	'13/7	車両修理技術の研究・開発
ホンダ	栃木県さくら市	25ha		自動ブレーキシステム、運転支援システム
ダイハツ	福岡県久留米市	約7.5万㎡	'14/12予	エンジン、トランスミッション
トヨタ紡織	岐阜県多治見市・土岐市	約36万㎡	'14/3予	シート、内装、フィルター
日信工業	北海道旭川市・東川町	約48㎡	'14/11予	ブレーキシステム

図表5-5 日系メーカーによる研究開発の海外展開例

企業	設置国	内容
トヨタ	中国	設計棟や実験棟を建設し、中国向けの車両開発を手掛けていく
日産	中国、タイ、ブラジル、インド	開発の拠点増設、拠点化等
ダイハツ	インドネシア	研究開発機能の強化。現地のニーズに適した新型車の開発を推進
デンソー	中国	テクニカルセンターを移転・拡張 → 設計や製品評価など幅広く手掛ける
ブリヂストン	タイ	タイヤ開発、品質管理、域内顧客への技術サービスの迅速な対応

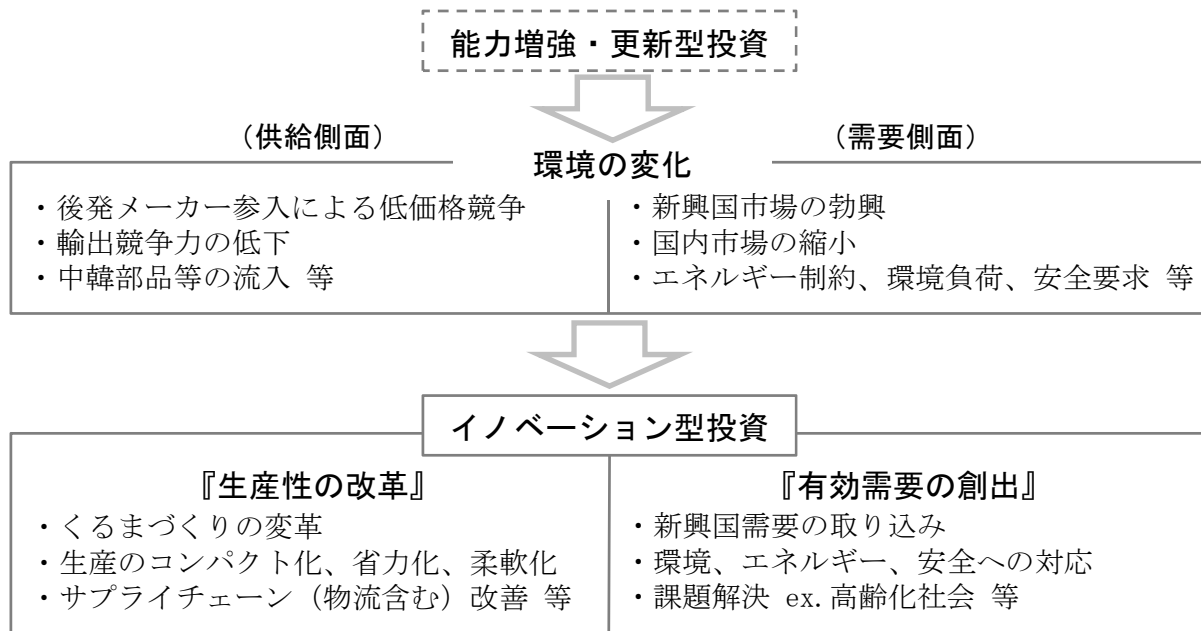
図表5-6 主な外資系サプライヤーの日本国内における研究開発拠点投資

企業	内容	開設地	開所時期
オートリブ(瑞)	テストコースを整備。自動ブレーキシステム、センサー等アクティブセーフティ技術の評価・開発	千葉県香取市	'14/4予
ジョンソフコントロールズ(米)	日本初となるシートの大規模試作ラインなどを整備	神奈川県横浜市	'13/10
ジェファー(独)	CVT用部品の開発機能の一部を日本に移管	神奈川県横浜市	'16予
ZF(独)	乗用車用変速装置や関連部品の設計機能の一部を日本に移管	東京都(増員)	-

(備考) 図表5-4～5-6 各種報道資料より作成

## 6. 結び

- 近年、自動車産業を取り巻く環境は大きく変化している。需要サイドでは、新興国が世界市場の過半を占めるようになる一方、供給サイドでは後発メーカーとの低価格車競争が熾烈化し、中国からの自動車輸出台数も年間100万台を超えた。他方、国内でも人口減少や若者のくるま離れによる市場縮小の中、過度の円高は修正されたものの所謂6重苦による輸出競争力の低下、加えて国内サプライヤーにとっては、納入先の海外強化やグローバル調達、中韓他からの低コスト部品の輸入等が重なり限界的な状況になりつつある。
- 競争環境が変化する中、品質はもとより、コストの大幅削減のために単なる改善の延長線上ではない生産改革と、海外、特に新興国需要の取り込みが急務となってきている。先進国は言うに及ばず、中印をはじめとする新興国のモータリゼーションによる環境負荷やエネルギー制約、安全に対する課題は日増しに大きくなっていく。その一方で、自動車を取り巻くこれらの課題への解も、日本は次世代自動車や自動運転等「環境・エネルギー・安全」技術の優位性を有する。
- また、日本は、高齢化社会等、自動車の成熟国として課題が山積みだが、視点を変えれば先行事例として、今後の海外への展開等次代も自動車の先進国となれるシーズを有する。魅力的なクルマづくりに向けたイノベーションがこれまで以上に重要になってきている。
- 国内の設備投資も、かつてのような能力増強型の投資が現実的ではない中、既に一部取り組みも見られるように、更新投資も単純な置き換えではなく、コンパクト化や省力化をはじめ、クルマづくり自身、更には物流等周辺まで含めた質的な転換を図ることが急務となってきている。また、国内をR&D含めマザー拠点化するための最低限の量産規模を確保するためにも、一過性に終わらない新たな有効需要の創出にむけ関連産業まで含めた技術革新等が必要とされる。これらイノベーションに繋がる取組が期待される一方、同時にグローバル競争や市場の活性化・創出等に関する規制緩和を含む環境整備等がこれまで以上に必要と考える。



弊行が実施した本設備投資計画調査は、資本金10億円以上の民間法人企業（農業、林業、金融保険業を除く）を調査対象としている。今回は2012年度（実績）、2013年度（計画）、2014年度（計画）につき調査を実施し、2,205社から回答を得た（調査対象企業数3,237社、回答率68.1%）。その内、自動車メーカー（二輪車含む）及び部品・車体メーカーからは108社の回答を得た（調査対象企業数137社、回答率78.8%）。なお、調査は2013年6月時点のもので、原則として建設仮勘定を含む有形固定資産の計上額（売却、滅失、減価償却費を控除せず）としている。



- ・本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所：日本政策投資銀行と明記して下さい。
- ・本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。

お問い合わせ先 株式会社日本政策投資銀行 産業調査部  
Tel: 03-3244-1840  
E-mail: report@dbj.jp