



日本政策投資銀行

2018年3月
株式会社日本政策投資銀行
東海支店
中国支店
産業調査部
ニューヨーク駐在員事務所

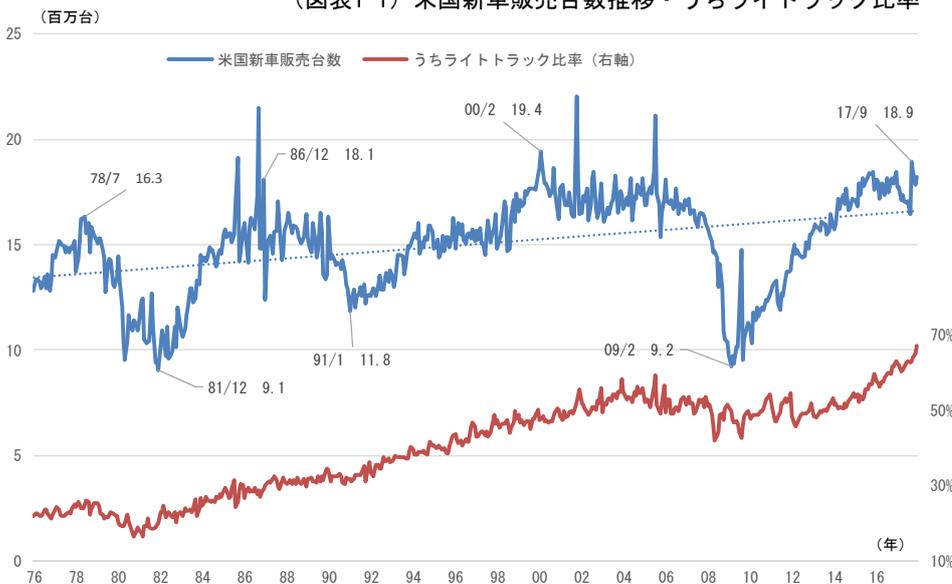
米国自動車市場の成長性・多様性を考える ～CASE・MaaS・ZEV等の革新性と大型車嗜好の保守性が同居～

1. 米国新車販売台数の帰趨が注目されている。リーマンショック後は一貫して回復を続けて拡大期間は8年超に及んでいるが、直近では足踏み状態が続いている。リースアップ車など中古車増加による新車市場圧迫とともに、各社の自動車販売奨励金（インセンティブ）上昇による競争激化のなかで自動車ローンの延滞率が上昇してサブプライムローン問題が懸念されるなど、不安要素も増えてきている。
2. とはいえ、米国自動車販売のポテンシャルは高く、引き続き注目される市場である。今後とも世界一の車両ストック大国（更新需要）であり続けるとともに、人口増加（新規需要）、ライトトラックなどの大型車増加（高価格車）が続くとみられる。
3. 米国は日系自動車企業にとっても重要な市場である。各社販売構成比・収益性が高いうえに、米国における生産能力（特にライトトラック）は不足している状況にある。政治的背景（大型減税及びNAFTA改革）もあり、日系自動車関連企業の投資予定案件は増えている。トヨタ自動車とマツダによるアラバマ新工場建設を始め、南部や五大湖周辺での完成車生産能力拡大の発表も相次ぐ。
4. 自動車業界をめぐる構造変化（CASE・MaaS・ZEV）が、西部・中東部・北東部等の都市部で生じている。ライドシェアの普及、自動運転及びAIの急速な発展、ZEV規制の導入等をもみても当地域発の動きが世界を揺るがしている。一方、南部ではライトトラックの保有嗜好が高く、別の市場が共存しているといえる。各種報道で伝えられる革新的な動きが米国の全てではない、ということは注意を要する。
5. 米国地域別指標をみると、所得（一人当たり実質GDP）は西部・中東部・北東部が相対的に高い。製造業比率は五大湖周辺や南部が高い。人口増加率は中央部・南部が高く、保有台数に占めるトラック比率も中央部・南部が高い。いわゆるアメリカらしい伝統的な価値観が色濃く残っている地域ほど人口増加率も高いといえよう。電力小売料金は地域埋蔵資源や発電事情によって差が大きく、ZEV規制導入を表明している10州は電力小売料金が低い傾向にある。
6. 自動車業界の構造変化が声高に言われる中、CASE・MaaS・ZEV等の革新性に目を向けることはますます重要となっている。自動車業界の異業種提携の動きは、こうした革新性に対応したものといえよう。とはいえ、前回の大統領選に見られたように米国には多様な価値観がある。南部や五大湖周辺にあるような伝統的価値観にも目を向けないと一面的になってしまう。とりわけ、足元ではライトトラックや高級セダンを嗜好する流れにも対応しないと収益機会を逃すことになる。日系企業は、足元の収益機会と将来の構造変化の両にらみで戦略を立案するという難しい舵取りが求められている。

1. 米国新車販売台数の推移

- ・米国新車販売台数は、リーマンショックによる急落後、ほぼ一貫して増加してきたが、直近は足踏み状態が続いている（図表1-1）。新車販売台数は右肩上がりを永続する訳ではなく、いつかは調整局面が訪れる。米国ではその調整・下落時期がそろそろ訪れるのではないかという声が高まっている。
- ・新車販売台数の過去40年程度推移をみると3回程度の調整局面があったが、最近サイクル長期化が見られる。特に前回はピークをつけてから下落を始めるまで数年の期間を要しており、今回も同様の動きをする可能性はある。一方、サブプライムローン問題やリーマンショック等の金融危機が起きれば急落もありうる。
- ・直近はリースアップ車（中古車）増加に伴う新車市場圧迫に加え、再びサブプライムローン問題が懸念されている。特に後者に関して、自動車ローン残高は各社の販売促進策等をうけ増加している。この中で自動車ローンにおける90日以上延滞債権の新規発生率（延滞率）が上昇しており、特にノンバンクのサブプライム向けの延滞率はリーマンショック時並みの水準に達している（図表1-2）。
- ・ただし、米国家計債務残高の構成比では引き続き住宅ローンが大部分を占め、自動車ローンの構成比は決して高くない（図表1-3）。銀行による自動車ローン延滞率はリーマンショック時に比べ低下している。ABSなど民間証券発行額は徐々に増加しているが、少なくともリーマンショック時の水準からは大きく減少している。
- ・自動車ローンは住宅ローンに比べ市場が小さく、証券化商品も少ないため、かつてのようにサブプライムローン問題が世界金融危機までつながる可能性は高くないだろうが、新車販売台数への影響は徐々に出てくるだろう。

（図表1-1）米国新車販売台数推移・うちライトトラック比率



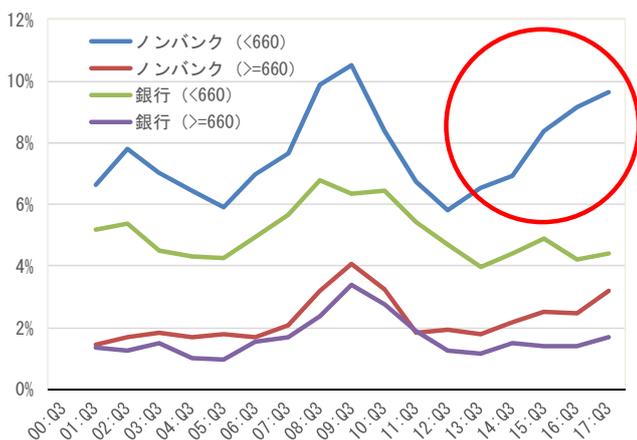
谷	山	谷	拡張	後退
1981年12月	1978年7月	1981年12月		42ヵ月
1991年1月	1986年12月	1991年1月	60ヵ月	49ヵ月
2009年2月	2000年2月	2009年2月	96ヵ月	108ヵ月
	2017年9月?		103ヵ月	

・前回サイクル
拡張期間は100ヵ月弱
ピーク到達後の足踏み期間が長い
下落開始後のスピードは急激

・今回サイクル
拡張期間は1976年以降で過去最高更新
ピーク到達?

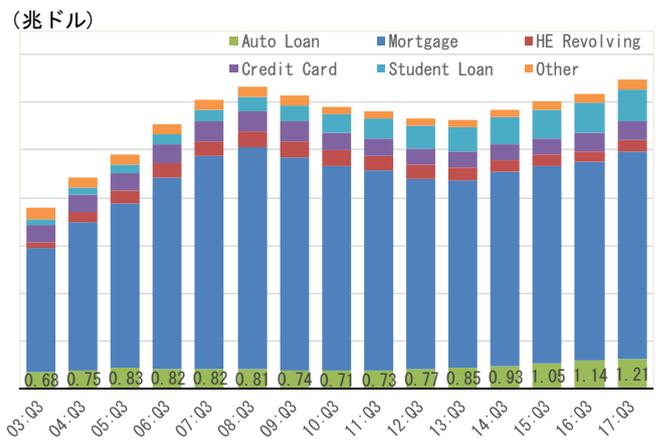
（備考）1. 米商務省経済分析局（BEA）より作成
2. 販売台数の点線はトレンド線

（図表1-2）米国における金融機関業態およびクレジットスコア別の自動車ローンに関する新規延滞債務（90日以上）発生比率



（備考）Federal Reserve Bank of New Yorkより作成

（図表1-3）米国における種類別家計債務残高

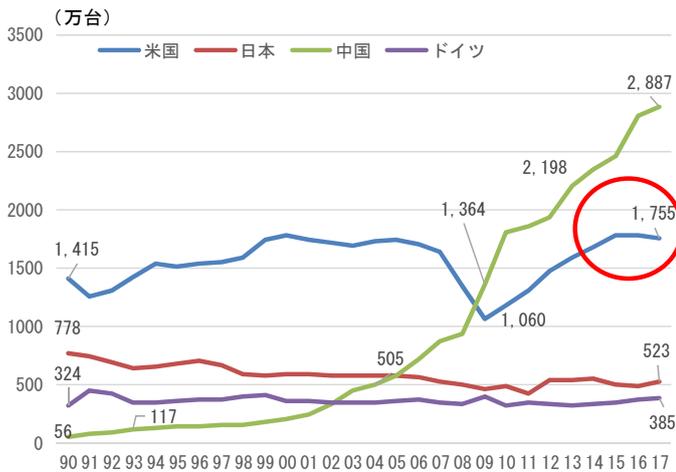


（備考）Federal Reserve Bank of New Yorkより作成

2. 米国自動車市場の持続可能性

- ・ 各国自動車販売台数（フロー）を見ると中国が世界最大市場となって10年程度経過し、米国との差は開きつつある（図表2-1）。ただし、それでも世界自動車市場における米国の重要性は引き続き高いと思われる。
- ・ 一つには、世界最大の自動車保有国（ストック）であることだ。足元の保有台数は中国の1.7倍程度、買換サイクルを15~20年程度とすると、毎年1,300~1,800万台程度の更新需要が出てくる計算になる（図表2-2）。
- ・ 二つには、人口増加が続くことである。2050年までの人口伸びを主要10カ国と比較すると、米国はインドに次ぐ2番目の伸びとなる（図表2-3）。これに対し中国は2020年代後半には人口減少を始める。もちろん中国は自動車普及途上であるため単純比較は出来ないものの、米国は新規需要拡大を今後も期待できる国といえる。
- ・ 三つには、（ピックアップトラックやSUVなどの）ライトトラックをはじめ車両販売平均単価が高いことである。販売に占めるライトトラック比率を見ると、1980年代前半から2000年代半ばまで上昇を続けた後、ガソリン価格上昇を受け2010年代前半までは下落を続けたが、その後はガソリン価格安定とともに急上昇を始め、足元では7割近くまで迫っている（図表1-1）。車種別販売上位10モデルを見ても、6位までがライトトラックであり（図表2-4）、米系の3車種が高シェアを誇るが、日系のSUV車種等も健闘している。一方、乗用車セダンは上位車種でも軒並み減少する等、苦戦を続けている（ただし、一部人気車種への引き合いは高いようである）。今後ガソリン価格推移にも左右されるだろうが、米国は他国に比べ大型車を選好する向きが大きいといえる。

（図表2-1）各国自動車販売台数（フロー）



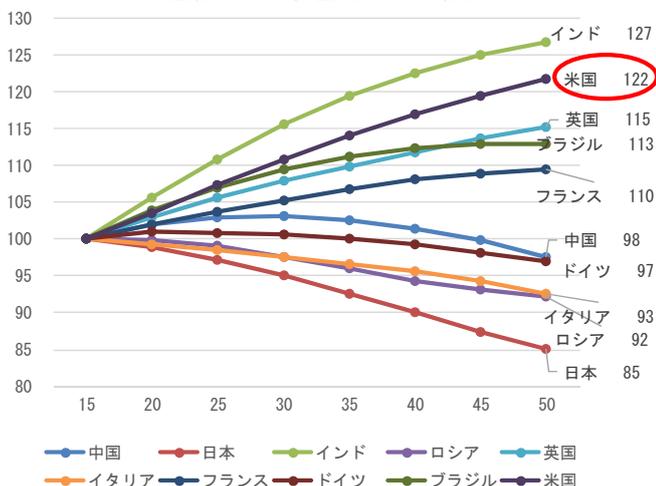
（備考）各国自動車工業会より作成

（図表2-2）各国自動車保有台数（ストック）

	I	II	I ÷ 15年	I / II
	保有台数 (万台)	年間販売台数 (万台)	更新需要 (万台)	更新 サイクル
米国	27,217	1,787	1,814	15.2
中国	15,831	2,803	1,055	5.6
日本	7,740	497	516	15.6
ロシア	4,900	140	327	34.9
ドイツ	4,843	371	323	13.1
ブラジル	4,253	205	284	20.7
イタリア	4,224	205	282	20.6
インド	4,180	367	279	11.4
フランス	3,865	248	258	15.6
イギリス	3,822	312	255	12.2

（備考）各国自動車工業会より作成

（図表2-3）各国将来人口推移



（備考）1. 国際連合より作成
2. 2015年=100、出生率は中位推計

（図表2-4）米国新車販売台数・上位10モデル

ブランド	モデル	16年度 上期	17年度 上期	前年 同期比
Ford	F Series	366,057	399,846	9.2%
Chevrolet	Silverado	273,652	262,940	-3.9%
Ram	Pickup	222,179	241,380	8.6%
Nissan	Rogue	148,883	195,689	31.4%
Honda	CR-V	159,075	187,256	17.7%
Toyota	RAV4	165,900	184,766	11.4%
Toyota	Camry	199,760	176,897	-11.4%
Honda	Civic	189,940	175,763	-7.5%
Toyota	Corolla	182,193	165,596	-9.1%
Honda	Accord	169,354	160,091	-5.5%

（備考）1. 各社IR資料、各種報道より作成
2. オレンジはライトトラック、ブルーは乗用車（セダン）

3. 日系自動車企業にとっての米国自動車市場の重要性

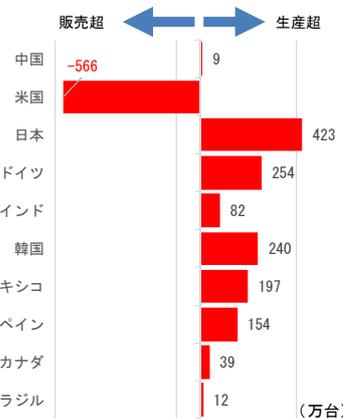
- ・ トランプ政権発足以降、税制改革（大型減税）や保護主義台頭（NAFTA再交渉）等の政策変更をうけ、製造業各社は米国投資戦略を見直しており、生産・研究拠点新增設の発表が相次ぐ（図表3-1、3-6）。
- ・ 政治的背景は多分にあるが、米国は日系OEM・サプライヤーにとって最重要市場といえる。日系OEM各社売上高の地域別構成比をみると、米国は4割超となっており最も高い（図表3-2）。
- ・ 世界各国の生産-販売を見ると、米国は生産能力が不足する状態にある（図表3-4）。特に各社のライトトラック生産能力が不足する中（図表3-5）、NAFTA再交渉に伴うメキシコ生産不透明感高まりもあり、今後各社とも米国生産能力を一段と拡大していくとみられる。
- ・ 日系OEM・サプライヤーの設備投資も米国重視の色合いが濃くなっている。昨年夏時点の当行設備投資計画調査では、自動車業界の17年度北米設備投資は前年比▲11.0%と減少する計画であったが（図表3-3）、その後にはトヨタ自動車とマツダによるアラバマ新工場投資をはじめ、五大湖周辺・南部での研究開発強化や生産能力拡大案件が多く発表されている（図表3-6）。

(図表3-1) 米国トランプ政権の注目政策

項目	概要
経済政策	<大型減税> 規模縮小して18年に実施 (10年間最大4兆→1.5兆ドル)
	<インフラ投資> 規模拡大を公表、時期・財源不明 (10年間1兆ドル→1.5兆ドル)
貿易政策	<TPP離脱> 17年に離脱したが、18年には復帰の条件として 協定内容の見直しに言及
	<NAFTA再交渉> 第6回会合で交渉中、自動車部品の域内調達 比率引き上げ等が争点

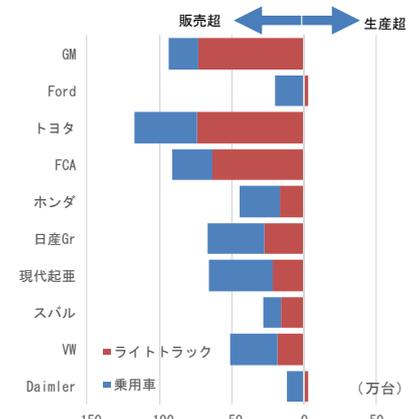
(備考) 各種報道資料より作成

(図表3-4) 各国の生産-販売台数 (2016年)



(備考) 各国自動車工業会より作成

(図表3-5) OEM各社の米国内生産-販売台数 (2017年)



(備考) マークラインズより作成

(図表3-2) 日系OEM6社売上高の地域別構成比



(備考) 1. 各社IR資料より作成
2. 中国は含まれず
(各社とも持分法適用会社のため)

(図表3-3) 自動車業界の海外設備投資

	対前年度増減率		17年度 構成比
	2016年度 実績	2017年度 計画	
自動車	▲9.9	8.4	100.0%
北米	20.8	▲11.0	38.8%
欧州	▲19.3	14.8	10.7%
アジア	▲29.8	21.1	38.7%

(備考) 当行「設備投資計画調査」より作成

(図表3-6) OEM各社の米国投資具体的案件 (公表分)

OEMメーカー	発表年月	州・工場 (投資対象)	金額	内容
トヨタ	2017年1月	今後5年間の米国事業全般	100億ドル	テキサス州 Plano の北米新本社投資 (10億ドル) 等
	2017年1月	インディアナ州 Princeton 工場	6億ドル	「ハイランダー」増産 (+4万台/年) に向けた能増投資、400名の雇用創出
	2017年4月	ケンタッキー州 Georgetown 工場	13億3千万ドル	TNGA対応、塗装ライン新設、生産技術棟新設
	2017年4月	ミシシッピ州 Blue Springs 工場	1千万ドル	ピジター・トレーニングセンター新設
	2017年7月	ミシガン州 American Center for Mobility	900万ドル	コネクテッド・自動運転・モビリティ技術のテスト環境整備
	2017年9月	米国内製造拠点 (ケンタッキー州 Georgetown 工場、 テネシー州 Bodine Aluminum Jackson 工場、 ウェストバージニア州 Buffalo 工場、 アラバマ州 Huntsville 工場、 ミズーリ州 Troy 工場)	3億7,380万ドル	トヨタ初の米国製ハイブリッドパワートレインの生産に向けた設備投資
	2018年1月	アラバマ州 Huntsville	16億ドル (折半)	トヨタの「カローラ」とマツダのクロスオーバーモデルを15万台ずつ生産 (計30万台/年)、2021年稼働開始予定
ホンダ	2017年3月	ジョージア州 Tallapoosa 工場、 オハイオ州 Russells Point 工場	1億5千万ドル	前輪駆動車用新型10速AT向けの能増投資
	2017年3月	アラバマ州 Lincoln 工場	8,500万ドル	生産の柔軟性工場、物流効率の強化等
	2017年4月	オハイオ州 East Liberty 工場	1億2,400万ドル	多機能の空力音響風洞設備導入
	2017年9月	オハイオ州 Marysville 工場、Anna 工場	2億6,700万ドル	「アコード」増産に向けた能増投資
スバル	2017年12月	インディアナ州 Lafayette 工場	1億4,000万ドル	「アセント」生産に向けた設備導入
GM	2017年1月	米国内製造事業 (テネシー州 Spring Hill 工場、 ミシガン州 Bay City 工場 等)	10億ドル	新型車、先進技術、各種コンポーネントのプロジェクトが対象、7,000名の雇用創出
	2017年3月	ミシガン州 Romulus 工場、Flint 工場、 Lansing Delta Township 工場 等	-	新型車種のパワートレイン部品生産に向けた雇用追加しない維持 (計900名)
	2017年6月	テキサス州 Arlington 工場	-	生産支援のためサプライヤーパークを新設
Ford	2017年1月	ミシガン州 Flat Rock 工場	9億ドル	従来車種に加えEV・自動運転車への対応、計850名の雇用創出
	2017年3月	ミシガン州 Michigan 工場、Romeo 工場、 Flat Rock 工場	12億ドル	トラック・SUV生産能力の増強、新モビリティの開発
	2017年5月	ミシガン州 Livonia 工場	3億5千万ドル	前輪駆動車向け新型トランスミッションに向けた設備投資、計800名の雇用創出
	2017年6月	ケンタッキー州 Louisville 工場	9億ドル	新型車生産対応のための設備刷新、計1,000名の雇用維持
	2017年9月	ミシガン州 American Center for Mobility	500万ドル	コネクテッド・自動運転・モビリティ技術のテスト環境整備
FCA	2017年1月	ミシガン州 Warren 工場他	10億ドル	2016年1月に始まった事業刷新計画の第二弾、トラック・SUVへの需要シフトに対応した事業再編、計2,000名の雇用創出
	2018年1月	ミシガン州 Warren 工場	10億ドル	2020年にピックアップトラック「ラム」の生産をメキシコから移管、新たに2500名の雇用創出
BMW	2017年6月	サウスカロライナ州 Spartanburg 工場	6億ドル	新型車対応の能増投資
Daimler	2017年9月	アラバマ州 Tuscaloosa 工場	10億ドル	EQブランドのSUV増産に向けた他生産施設拡張
Volvo	2017年9月	サウスカロライナ州 Charleston 工場	6億ドル	車種ラインナップ拡張等に向けた設備導入、計3,900名の雇用創出

(備考) 各社プレスリリース、各種報道より作成

4. 自動車業界のトレンド・構造変化

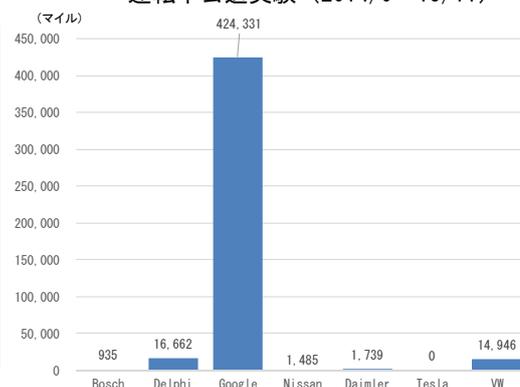
- ・ 米国西部・東部の都市部ではCASEやMaaSといった概念が世間を大きく揺るがしており、モビリティに関する大きなトレンド変化が生じている（図表4-1）。例えば、OEM各社やIT企業によるライドシェアサービス企業との提携発表が相次いでおり、自動車所有から利用への流れが生じている（図表4-2）。
- ・ また、AIの急速な発展により自動運転技術開発も加速している。少し古いデータになるが、カリフォルニア州の公道走行実験データを見るとOEM各社に比べてグーグル社の突出ぶりが目立つ（図表4-3）。
- ・ カリフォルニア州等でのZEV規制導入で、該当地域でのEV化の流れも一段と加速するだろう。2018年からのZEV対象厳格化（HEVは対象外）や対象メーカーの範囲拡大（判断指標の水準引き下げ）など、現行規制はさらに強化される方向にある（図表4-4）。
- ・ これらのテーマはこれまで自動車業界が対処してきた課題と比べ違った要素が増えており、ものづくり的観点だけで捉えるのではなく、諸要素が複合的につながったモビリティサービス（すなわち移動全般に関わるサービス）の変化と捉える必要があり、異業種提携が一段と重要となってくるだろう。

（図表4-1）米国で起きている構造変化

CASE	Connectivity & Autonomous & Shared & Electric
MaaS	Mobility as a Service
ZEV	Zero Emmission Vehicle
VR	Virtual Reality
AR	Augmented Reality
	Voice-Enabled Devices
	E-Commerce Automotive Market

（備考）各種報道より作成

（図表4-3）カリフォルニア州での自動運転車公道実験（2014/9～15/11）



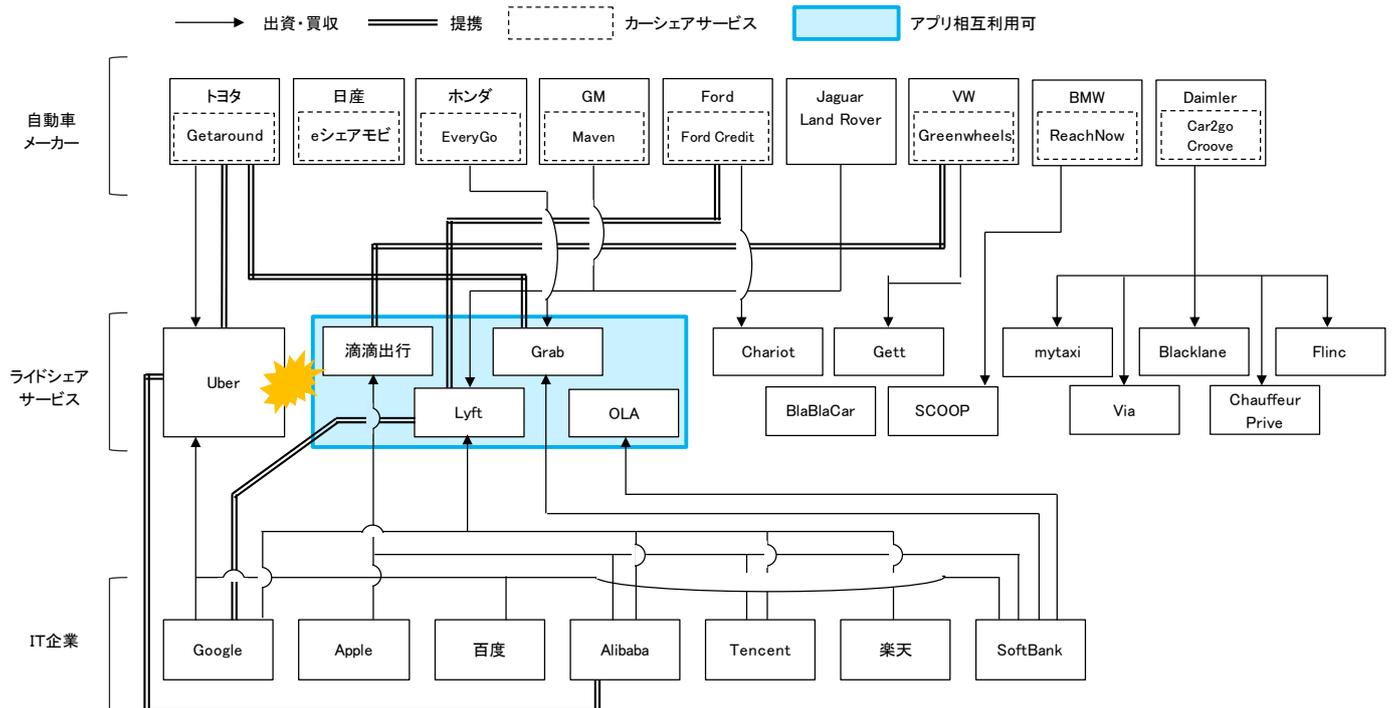
（備考）米カリフォルニア州大気資源局（CARB）より作成

（図表4-4）ZEV規制 2018年改正ポイント

ZEV定義	BEV、PHEV、FCEV （HEVが対象外に）
対象	①加州での3年移動平均販売台数が2万台超かつ売上高400億ドル超の事業者 ②同台数が4,500台超かつ売上高400億ドル以下の事業者
概要	①年間生産・輸入台数の4.5%以上をZEVに（うち2%以上をBEV・FCEVに） ②年間生産・輸入台数の4.5%以上をZEVに
クレジット	クレジット不足時は罰金支払（5千ドル/クレジット）か他メーカーからクレジット購入（相対取引）

（備考）CARB、カリフォルニア州法典より作成

（図表4-2）シェアリングサービスにかかる提携状況



（備考）各社プレスリリース、各種報道より作成

5. 米国地域別・州別の多様性①

- ・米国は多様性に富む国であり、時差、人種、価値観・文化、政治的支持基盤等が大きく異なる。米国地域別分類は色々あるが、ここでは米商務省経済分析局（BEA）定義に基づき整理したい（図表5-1）。
- ・過去大統領選での州別勝利者を見ると地域別傾向ははっきりわかる（Ⅰ～Ⅲが民主党、Ⅴ～Ⅷが共和党）。前回大統領選はⅣの五大湖周辺がポイントだったといえよう。
- ・また、前頁にあるような革新的な構造変化は西部・中東部・北東部で話題に上がることが多い一方、南部や中央部は保守的価値観が根強く残っている。

（図表5-1）米国地域別・州別の基礎指標

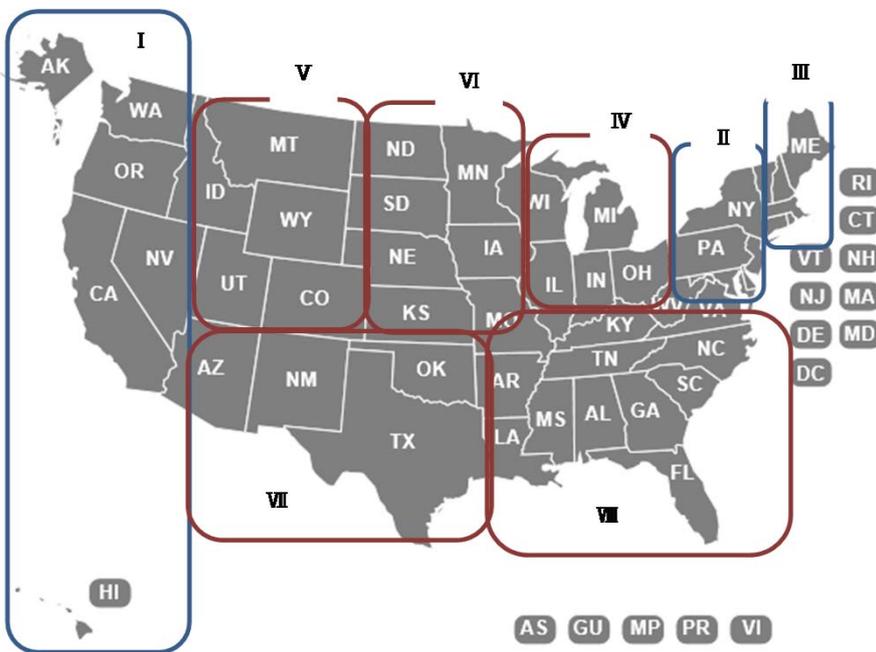
地域	州	人口	人口	実質GDP	一人当たり	名目GDP	製造業比率	失業率	最低賃金	電力小売料金	車両保有台数	うち	ZEV規制	大統領選	大統領選
		(万人)	伸び率	成長率	実質GDP	(地域構成)	(名目GDP比)	(Nov-17)	(US\$)	(cents/kWh)	(万台)	トラック比率		過去6選	前回
		2017	2017/2010	2016/2014年平均	2016	2016	2016		2018	2015	2013				
United States		32,572	5.3%	2.1%	50,708	100.0%	11.8%	4.1%		10.41	24,313	54%			
Ⅰ 西部 (Far West)		5,625	6.8%	3.7%	57,398	19.5%	11.4%				4,030	51%			
AK	Alaska	74	3.6%	-2.5%	63,317	0.3%	3.1%	7.2%	9.84	17.59	74	73%			
CA	California	3,954	5.9%	3.9%	59,117	14.2%	11.1%	4.6%	11.00	15.42	2,664	49%	○		
HI	Hawaii	143	4.7%	2.5%	51,819	0.5%	2.1%	2.0%	10.10	26.17	127	56%			
NV	Nevada	300	10.9%	2.5%	43,557	0.8%	4.2%	5.0%	8.25/7.25	9.48	211	54%			
OR	Oregon	414	8.0%	4.3%	51,066	1.2%	21.7%	4.2%	10.25	8.75	347	57%	○		
WA	Washington	741	9.9%	3.9%	57,727	2.6%	12.6%	4.5%	7.25	7.40	608	54%			
Ⅱ 中東部 (Midwest)		4,937	2.4%	1.3%	59,870	18.2%	6.8%				3,172	49%			
DE	Delaware	96	6.9%	1.5%	64,054	0.4%	5.9%	4.7%	8.25	11.17	91	51%			
DC	District of Columbia	69	14.7%	2.0%	160,643	0.7%	0.2%	6.4%	12.50	12.07	30	33%			
MD	Maryland	605	4.6%	2.2%	56,070	2.1%	5.5%	3.9%	9.25	12.07	367	48%	○		
NJ	New Jersey	901	2.3%	0.9%	56,565	3.1%	8.0%	5.1%	8.60	13.74	682	47%	○		
NY	New York	1,985	2.3%	1.2%	64,810	8.1%	4.8%	4.7%	10.40	15.28	1,014	50%	○		
PA	Pennsylvania	1,281	0.7%	1.4%	50,665	3.9%	11.7%	4.6%	7.25	10.31	989	52%			
Ⅲ 北東部 (New England)		1,481	2.4%	1.9%	59,079	5.4%	9.9%				1,133	49%			
CT	Connecticut	359	0.2%	1.0%	63,636	1.4%	10.9%	4.6%	10.10	17.77	211	46%	○		
ME	Maine	134	0.6%	1.2%	38,956	0.3%	9.1%	3.2%	10.00	12.78	172	57%	○		
MA	Massachusetts	686	4.5%	2.6%	65,281	2.7%	9.6%	3.6%	11.00	16.90	479	48%	○		
NH	New Hampshire	134	2.0%	2.1%	51,411	0.4%	10.8%	2.7%	-	16.02	132	53%			
RI	Rhode Island	106	0.6%	1.2%	47,739	0.3%	8.1%	4.3%	10.10	17.01	80	44%	○		
VT	Vermont	62	-0.3%	0.8%	43,984	0.2%	9.1%	2.9%	10.50	14.41	57	55%	○		
Ⅳ 五大湖周辺部 (Great Lakes)		4,689	1.0%	1.5%	48,431	13.9%	17.7%				3,760	53%			
IL	Illinois	1,280	-0.3%	1.1%	54,404	4.3%	12.5%	4.9%	8.25	9.40	971	51%			
IN	Indiana	667	2.7%	1.6%	45,977	1.9%	28.7%	3.7%	7.25	8.99	533	58%			
MI	Michigan	996	0.9%	2.6%	43,665	2.6%	19.0%	4.6%	9.25	10.76	785	55%			
OH	Ohio	1,166	1.0%	1.1%	47,633	3.4%	16.9%	4.8%	8.30/7.25	9.98	980	51%			
WI	Wisconsin	580	1.8%	1.7%	47,833	1.7%	18.0%	3.2%	7.25	10.73	492	54%			
Ⅴ 山岳部 (Rocky Mountain)		1,206	10.1%	2.5%	47,481	3.4%	8.5%				1,018	61%			
CO	Colorado	561	11.1%	2.3%	52,567	1.7%	7.0%	2.9%	10.20	9.94	444	59%			
ID	Idaho	172	9.3%	2.9%	36,056	0.4%	11.3%	2.9%	7.25	8.09	161	63%			
MT	Montana	105	6.1%	1.7%	39,763	0.2%	7.6%	4.0%	8.30/4.00	8.90	136	67%			
UT	Utah	310	11.8%	3.9%	44,893	0.9%	11.2%	3.2%	7.25	8.54	197	56%			
WY	Wyoming	58	2.6%	-0.6%	60,004	0.2%	6.5%	4.3%	5.15	7.97	79	71%			
Ⅵ 平原部 (Plains)		2,129	3.7%	1.2%	49,706	6.4%	14.0%				1,978	58%			
IA	Iowa	315	3.1%	2.8%	51,912	1.0%	18.4%	2.9%	7.25	8.35	331	59%			
KS	Kansas	291	1.9%	0.1%	46,217	0.8%	15.1%	3.5%	7.25	10.14	249	59%			
MN	Minnesota	558	5.0%	1.8%	54,414	1.8%	14.4%	3.1%	8.63	9.53	492	55%			
MO	Missouri	611	2.0%	0.9%	43,004	1.6%	13.6%	3.4%	7.85	9.44	558	56%			
ND	North Dakota	76	12.0%	-3.8%	64,136	0.3%	7.0%	2.6%	7.25	8.75	79	69%			
NE	Nebraska	192	4.9%	1.5%	53,949	0.6%	11.0%	2.7%	9.00	8.91	179	61%			
SD	South Dakota	87	6.5%	1.8%	47,808	0.3%	9.2%	3.5%	8.85	9.47	90	64%			
Ⅶ 南西部 (Southwest)		4,134	10.3%	1.7%	49,342	11.8%	12.1%				2,939	59%			
AZ	Arizona	702	9.5%	2.3%	38,985	1.7%	8.3%	4.3%	10.50	10.34	511	56%			
NM	New Mexico	209	1.1%	0.9%	41,559	0.5%	4.3%	6.1%	7.50	9.62	178	60%			
OK	Oklahoma	393	4.6%	-0.5%	44,356	1.0%	9.5%	4.2%	7.25/2.00	7.90	330	59%			
TX	Texas	2,830	12.1%	2.0%	53,129	8.6%	13.6%	3.8%	7.25	8.70	1,920	59%			
Ⅷ 南東部 (Southeast)		8,372	6.5%	2.2%	41,895	21.4%	12.8%				6,282	54%			
AL	Alabama	487	1.9%	1.5%	37,402	1.1%	17.4%	3.5%	-	9.33	462	55%			
AR	Arkansas	300	2.8%	0.7%	36,524	0.7%	14.7%	3.7%	8.50	8.19	228	64%			
FL	Florida	2,098	11.3%	3.2%	39,506	5.0%	5.1%	3.6%	8.25	10.49	1,430	49%			
GA	Georgia	1,043	7.4%	3.0%	45,140	2.9%	10.8%	4.3%	5.15	9.62	747	54%			
KY	Kentucky	445	2.4%	1.1%	38,950	1.1%	19.0%	4.7%	7.25	8.14	388	56%			
LA	Louisiana	468	3.1%	0.4%	44,451	1.3%	20.7%	4.7%	-	7.65	374	61%			
MS	Mississippi	298	0.5%	0.7%	32,102	0.6%	16.0%	4.8%	-	9.53	203	57%			
NC	North Carolina	1,027	7.3%	2.3%	44,511	2.8%	19.8%	4.3%	7.25	9.37	752	54%			
SC	South Carolina	502	8.4%	2.4%	37,075	1.1%	16.8%	4.0%	-	9.58	377	55%			
TN	Tennessee	672	5.7%	3.0%	43,688	1.8%	16.3%	3.1%	-	9.30	514	56%			
VA	Virginia	847	5.5%	1.3%	51,643	2.7%	8.7%	3.7%	9.50	9.31	672	52%			
WV	West Virginia	182	-2.1%	-0.2%	36,244	0.4%	10.3%	5.3%	11.50	8.11	135	62%			

- （備考）1. 米商務省経済分析局（BEA）、米運輸統計局（BTS）、米労働省統計局（BLS）、全米州議会議員連盟（NCSL）、米エネルギー情報局（EIA）、各種報道より作成
 2. 前回大統領選は、民主党候補が勝利した州は青、共和党候補が勝利した州を赤で表示。
 3. 過去6回大統領選は、4回以上、民主党候補が勝利した州は青、共和党候補が勝利した州を赤で表示。

6. 米国地域別・州別の多様性②

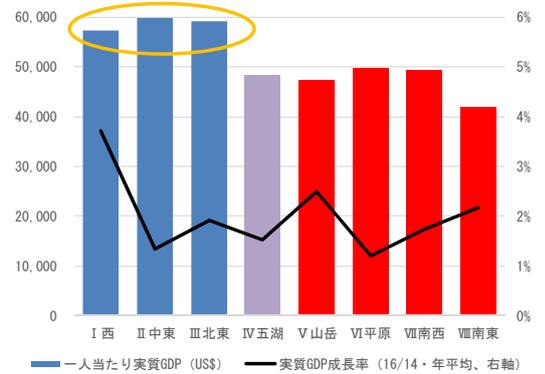
- ・地域別に詳しくみていくと、所得（一人当たり実質GDP）は西部・中東部・北東部が相対的に高い。製造業比率は五大湖周辺や南部が高い（図表6-2、6-3）。
- ・地域別の人口と車両保有台数の分布は似通っている。なお、人口増加率は中央部・南部が高く、保有台数に占めるトラック比率も中央部・南部が高い（図表6-4、6-5）。いわゆるアメリカらしい伝統的な価値観が色濃く残っている地域ほど人口増加率も高いといえよう。
- ・電力小売料金は地域埋蔵資源や発電事情によって差が大きいようだ。なお、ZEV規制導入を表明している10州は電力小売料金が低い傾向にある（図表6-6）。

（図表6-1）米国地図

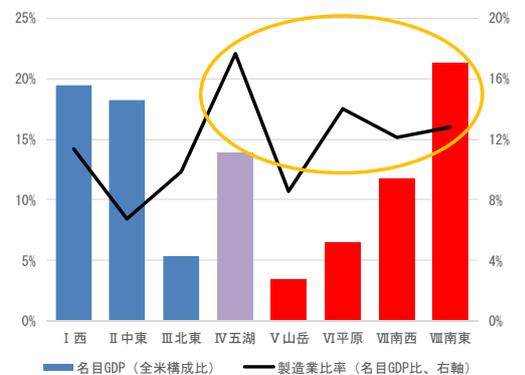


（備考）1. 地図は全米州議会議員連盟（NCSL）より作成
2. 図表6-2～6-6はBEA、BTS、BLS、NCSL、EIA、各種報道より作成

（図表6-2）地域別GDP関連指標①



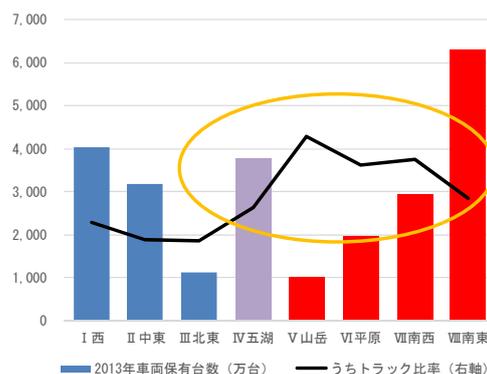
（図表6-3）地域別GDP関連指標②



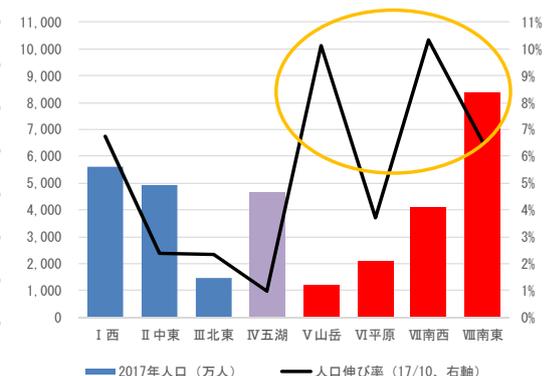
（図表6-6）電力小売料金 (2015年)



（図表6-5）地域別保有台数関連指標



（図表6-4）地域別人口関連指標



7. 南部便り

- ・ 米国南部では完成車・部品メーカーの工場新設・増設が多く発表されている。北部と比べ土地代が廉価なうえ、自治体政府がインセンティブを付して工場誘致を進めている。こうした初期コストとともに、既存サプライチェーン集積に魅かれて自動車メーカーの集積がますます進んでいる（図表7-5）。
- ・ 物流アクセスの良さも強みの一つである。例えば、テネシー州メンフィス周辺は、物流世界最大手のフェデックス社が本拠地を置く、ロジスティックスの一大ハブとして知られている（図表7-3）。東西両海岸につながる全米高速道路網の中心に位置していることに加え、ミシシッピ川の河川物流、世界最大級の貨物空港であるメンフィス空港を通じた空路、鉄道輸送など、自動車メーカーにとって販売網とサプライチェーンを構築するために良好な条件が整っている。
- ・ 五大湖周辺のラストベルト地帯と比べた時の賃金水準に加え、労働組合が活発でないという労働市場の魅力も見逃せない（図表7-4）。ただし、近年このエリアに工場が増加し、好調な米国経済を背景に稼働を高めているため、「人手不足」は深刻化、現地進出企業は人材確保に悩みを抱えているようだ。
- ・ 人口増加が進む南部は市場としての重要性も増している。南部はピックアップトラックが人気で、保有することがステータスとなっているようだ。街角でみかけられる多数のピックアップトラックからは、南部エリアではアメリカの伝統的な価値観が強く根付いていることを再認識させられる（図表7-1、7-2）。
- ・ 1980年代に進出した日系メーカーの現地での存在感は強く、そして、うまく溶け込んでいる。南北戦争や太平洋戦争の記憶もあり、このエリアの人々は外国人に対して元々は保守的な考えを抱いていたといわれるが、30年以上の時間をかけて地元を受け入れられてきたのだろう。

（図表7-1）街角で多数みられるピックアップトラック



（図表7-2）ブルーグラスと呼ばれるケンタッキー州の草原

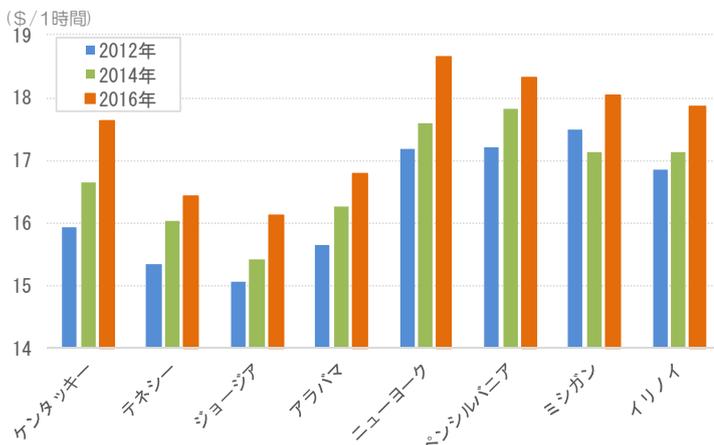


（図表7-3）テネシー州のブリジストンアリーナ



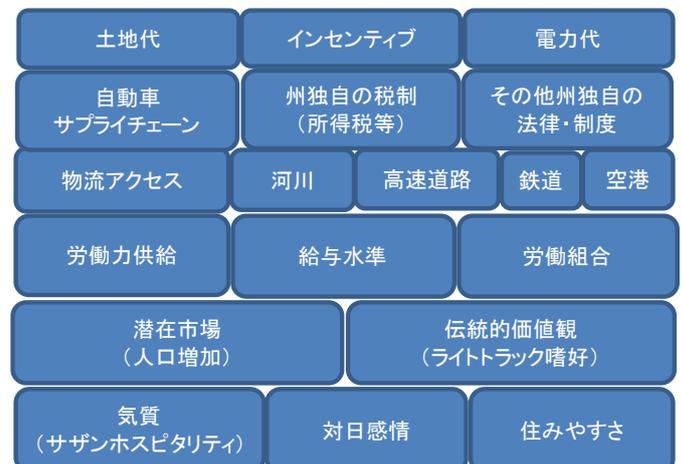
（備考）図表7-1～3とも筆者撮影

（図表7-4）各州平均賃金水準推移



（備考）米労働省統計局（BLS）より作成

（図表7-5）米国製造拠点立地を考える際のポイント（南部の優位性）



（備考）「DBJ海外オペレーション・ワークショップ2017」参加メンバーにて作成

8. NY便り

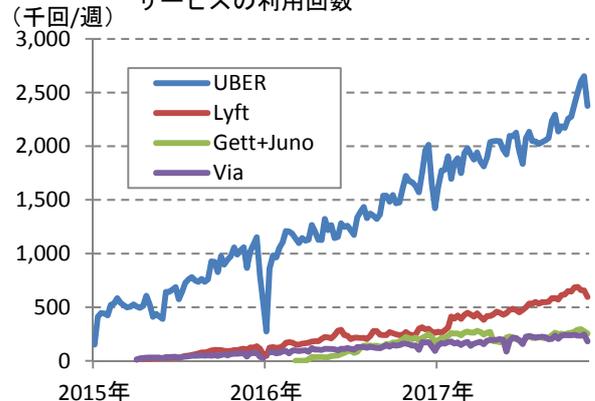
- ・ニューヨークでは、Shared Mobilityサービスの普及、拡大、多様化が続いている（図表8-1）。UBERに代表されるライドシェアサービスのニューヨーク市内における利用回数は急速に増加しており（図表8-2）、2017年にはタクシーの利用回数を上回った。加えて、相乗りを前提としたアルゴリズムで低料金とピックアップまでの時間短縮を実現したViaや、主に通勤時の利用を想定し、需要に応じて最適な定期ルートを確認するChariot（図表8-3）の参入など、サービス内容の多様化も進んでいる。
- ・また、カーシェアサービスについても、ニューヨーク市内約600箇所のロケーションで、3,000台以上の借り出し可能な車を提供するZipcarに代表されるRound-Trip型（借りた場所と同じ場所へ返却する必要のある）サービスに加えて、Car 2 Goのように、アプリで近くの路上に停車してある車両を検索し、スマートフォンで鍵を開けて車を借り出し、サービスエリア内であればどここの路上でも自由に乗り捨てできるOne-Way型サービスの拡大が目立っている（図表8-4）。
- ・カーシェアサービスの普及は、自家用車の削減と、1人あたりの走行距離の削減（=CO₂排出量の削減）につながるという北米の他都市での調査結果（図表8-5）を踏まえ、2017年にはニューヨーク市が、市内の路上および市営の駐車場の600台分の駐車スペースを、ZipcarやCar 2 Go等のカーシェアサービス提供会社向け専用に確保し、利用者の利便性を高める2年間のパイロットプログラムを立ち上げるなど、カーシェアサービスの利用拡大を一層後押ししている。
- ・さらには、既に全米8都市で個人間（Peer-to-Peer型）カーシェアサービスを展開しているGetaroundがサービス開始を予定している等、ニューヨークにおけるShared Mobilityサービスは、今後も一層の多様化と拡大が進む見込みである。

（図表8-1） ニューヨークの主なShared Mobilityサービス

カテゴリ	サービス名	母体等	
ライドシェア	UBER	ベンチャー企業(サンフランシスコ)	
	Lyft	ベンチャー企業(サンフランシスコ)	
	Gett+Juno	ベンチャー企業。Gett(イスラエル)がJuno(ニューヨーク)を買収	
	Via	ベンチャー企業(ニューヨーク)	
	Chariot	FORDが買収	
カーシェア	Round-Trip	Zipcar	AVIS Budget Groupが買収
		Enterprise CarShare	Enterprise (Rent-A-Car)
		Maven	GM(ベンチャー企業Sidecarを買収)
	One-Way	Car 2 Go	DAIMLER
		Reach Now	BMW
		Peer to Peer	Getaround(参入予定)

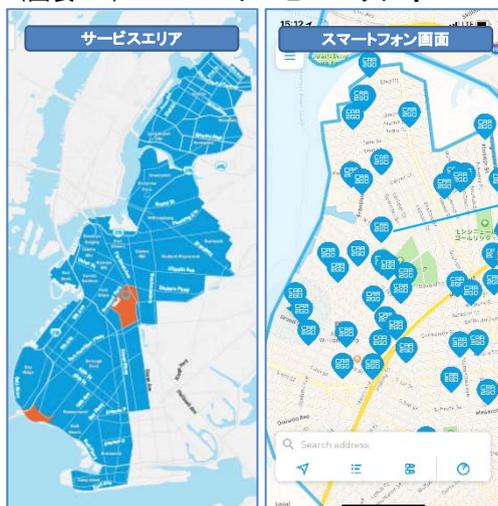
（備考） 各種資料より作成

（図表8-2） ニューヨーク市におけるライドシェアサービスの利用回数



（備考） NYC Taxi and Limousine Commission Reportより作成

（図表8-4） Car 2 Goサービスエリア等



（備考） Car 2 Go Website。スマートフォン画面及び車両写真は筆者撮影

（図表8-3） Chariotの車両



（備考） 筆者撮影

（図表8-5） 北米の他都市におけるカーシェアの効果

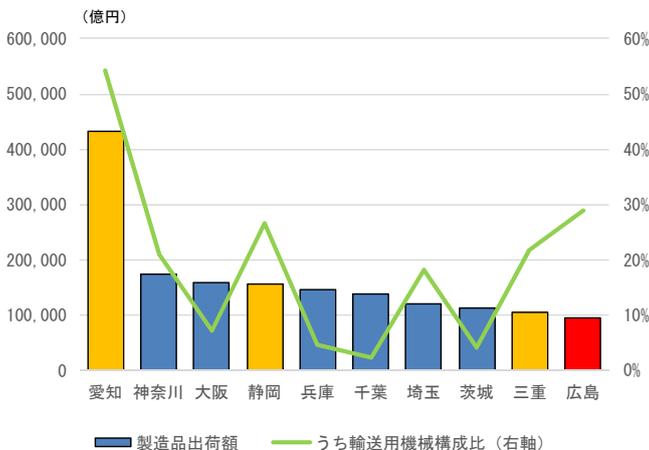
	Round-Trip	One-Way
自家用車を売却した会員の割合	23~32%	2~5%
自家用車を買った会員の割合	29~68%	7~10%
カーシェア1台追加毎に削減される自家用車数	5~20台	7~11台
会員一人あたりの総走行距離削減割合	44%	6~16%

（備考） ニューヨーク市運輸局資料より作成

9. まとめ～東海地方・中国地方からの視点

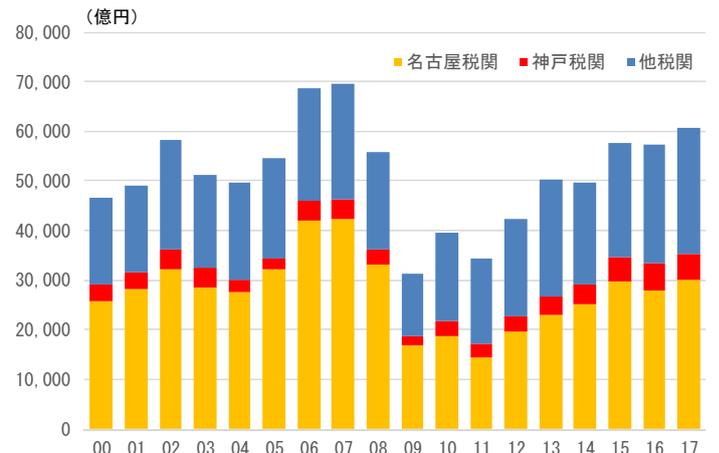
- ・日本は自動車関連産業への依存度が高い。とりわけ東海地方や中国地方の製造業出荷に占める割合（地域経済への貢献）をみると自動車産業のプレゼンスは大きい（図表9-1）。日本からの北米自動車輸出額はリーマンショック急落後は再び増加傾向にあり、もしここが伸び悩むか減少することになれば、日本経済は大きな影響を受けるだろう（図表9-2）。
- ・だからこそ、自動車業界に訪れている革新的な構造変化の波には適応する必要がある。自動車会社にとってシェアリング、電動化、自動運転等に目を向けることは至上命題である。特に都市部でのシェアサービスは拡大しつつあり、自動車会社による異業種連携の動きはこうした革新性に対応したものといえよう。
- ・とはいえ、一昨年大統領選に見られたように米国には多様な価値観がある。構造変化は間違いなく進むだろうが、今後10年程度で全てが置き換わる訳ではない。EVを例にとると、消費者は環境意識やインセンティブ・規制だけで購入を決定する訳ではなく、嗜好、デザイン、予算等の諸要素から自分にあった車種を選択する（図表9-3）。
- ・EVのラインナップが揃い、消費者から優先的に選ばれるまでにはある程度の時間を要するだろう。
- ・その間、南部や中央部に見られる伝統的価値観に目を向けないと一面的になってしまう。足元で米国市場で拡大しているライトトラック需要に対応していかないと、今後しばらく続く収益機会を逃すことになる。
- ・日系企業は、足元の収益機会と将来の構造変化の両にらみで米国戦略を立案するという難しい舵取りをする必要に迫られている。今後、各社はR&Dや異業種連携とともに、現地生産拡大や各地生産効率化・高度化も重要な課題となろう（図表9-4）。

（図表9-1） 製造品出荷額上位10県・うち輸送機械構成比



（備考）経済産業省「平成26年度工業統計」より作成

（図表9-2） 北米向け自動車輸出に占める名古屋・神戸税関の割合



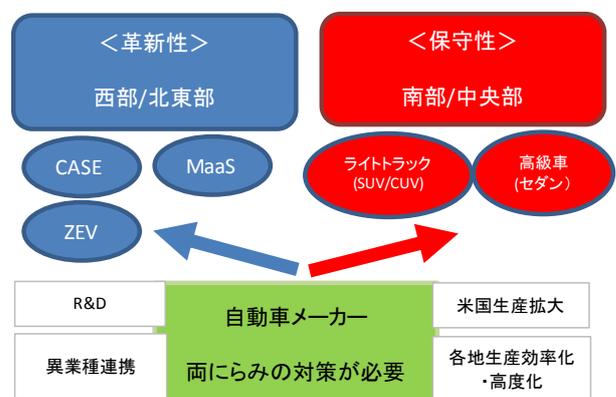
（備考）1. 財務省「貿易統計」より作成
2. 「自動車」「自動車の部分品」の合計

（図表9-3） 消費者がマイカー購入時に着眼するポイント



（備考）各種資料より作成

（図表9-4） 米国における革新性と保守性の同居



（備考）各種資料より作成

（執筆者一覧）【東海支店 埴 賢治】【中国支店 鹿瀧 真】【産業調査部 高柿 松之介】
【ニューヨーク駐在員事務所 藤井 康雄】



©Development Bank of Japan Inc.2018

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引等を勧誘するものではありません。本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願い致します。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。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。著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず、『出所：日本政策投資銀行』と明記して下さい。

(お問い合わせ先)

株式会社日本政策投資銀行 東海支店

〒450-6420 名古屋市中村区名駅三丁目28番12号(大名古屋ビルヂング)

Tel: 052-589-6893

E-mail: tkinfo@dbj.jp

株式会社日本政策投資銀行 中国支店

〒730-0036 広島市中区袋町5番25号(広島袋町ビルディング)

Tel: 082-247-4311

株式会社日本政策投資銀行 産業調査部

〒100-8178 東京都千代田区大手町1-9-6 大手町フィナンシャルシティ サウスタワー

Tel: 03-3244-1840

株式会社日本政策投資銀行 (Development Bank of Japan Inc.)

ニューヨーク駐在員事務所 (Representative Office in New York)

1251 Avenue of the Americas, Suite 830, New York, NY 10020

Tel: +1-212-221-0708