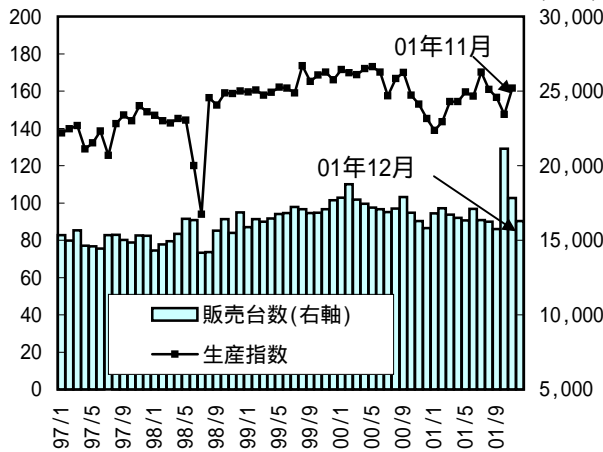


北米における日本の自動車メーカーの動向

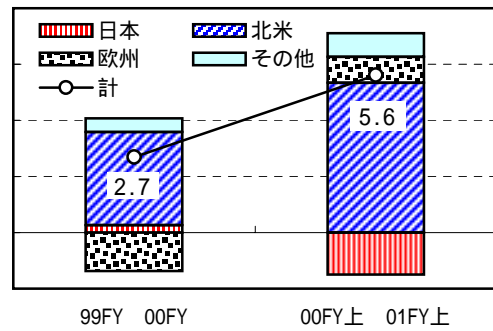
- ・米国における自動車生産は、99～2000年半ばに高い水準にあったが、その後景気の減速により水準を切り下げる傾向にあった。ただ、販売台数は依然年率換算で1,500万台を超える水準で推移してきた。(図表1)
- ・このような環境下、日本の自動車メーカーにとって北米市場は売上高、営業利益でも安定的に寄与してきており、(図表2・3)世界の自動車市場が不透明感を増すなか、日本の自動車メーカーは北米市場に力を入れてきた。海外生産シフトにより輸出全体の頭打ち傾向がみられるものの、米国向けの輸出ウエイトは増加しつつある。(図表4)
- ・一方、景気減速に加え、昨年9月のテロ事件以降、北米自動車市場にも減速の兆しがみられる。自動車各社は、2001年9月以降ゼロ金利ローンなどの販促効果により販売を大幅に拡大したものの、この効果は一時的なものにとどまり「需要先食い」であるとの評価も聞かれる。
- ・米国大手三社の設備過剰懸念が台頭するなか、日本メーカーは北米での生産を更に進める計画である。(図表5)

図表1 米国自動車生産・販売動向 (千台)

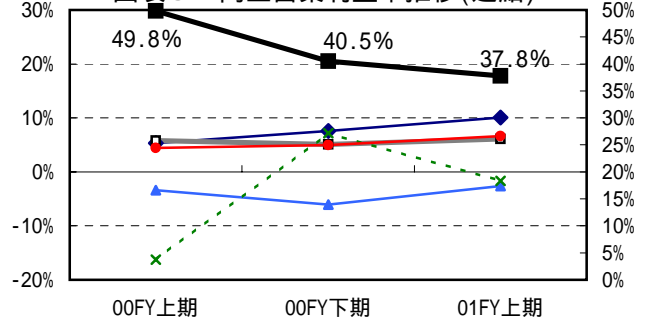


(注)左軸:生産指数(1992年=100)、右軸:販売台数(年率換算)、いずれも季調済で乗用車+軽トラックの値。

(%) 図表2 国内5社の地域別売上高増減寄与(連結)

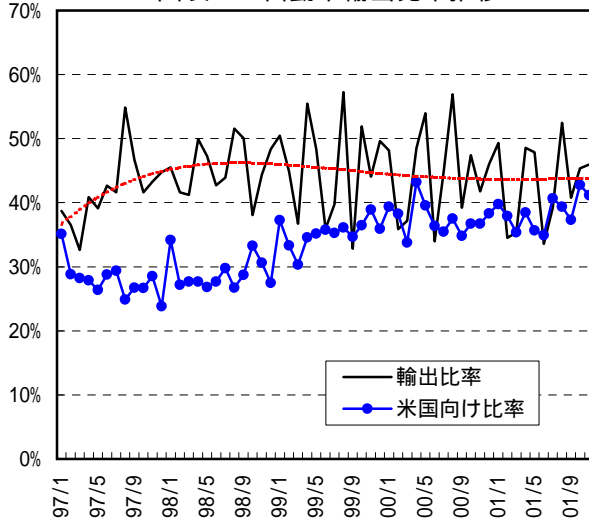


図表3 同上営業利益率推移(連結)



(注)北米ウエイトは、連結営業利益全体に占める北米分の割合。

図表4 自動車輸出比率推移



(注)輸出比率 = 輸出台数/国内生産台数。なお、米国向け輸出比率は、総輸出台数に占める米国向け輸出の比率。点線は輸出比率の傾向線。

(備考) FRB、BEA、日本自動車工業会、各社発表資料、各種報道により作成。

図表5 国内5社の北米工場をめぐる最近の動き

トヨタ	2005年にもメキシコで完成車生産を開始(当初年間5万台生産)
日産	「マキシマ」生産を2003年に米国スマーナに移管(年間7.5万台生産)
ホンダ	2001年米国アラバマ工場でのSUVの生産を開始(生産能力12万台)
三菱	2003年にもメキシコ市場に参入、乗用車・RVを販売
マツダ	フォードと合併で中型セダンを製造販売(2003年10万台販売の計画)

[調査部(産業調査担当) 稻生 信男]

お問い合わせ先 日本政策投資銀行調査部
Tel: 03-3244-1840
E-mail: report@dbj.go.jp