

## 2008年の自動車産業業界

### (1) はじめに

2008年は、世界的な経済危機の影響を受けて、日米での新車販売は大きく減少した。以前から指摘されていた若者のクルマ離れに加え、景況感が悪化し始めた10月以降は特に顕著に数字として表れている。下記に2008年の新車販売と日本自動車メーカーの国内外での生産実績について報告する。

### (2) 国内販売概況

日本国内の新車販売は、2008年も07年比27.1万台減少し、508.2万台にとどまった（ピークだった1990年の777.7万台と比較すると、ほぼ2/3に縮小）。減少幅は07年の38.6万台よりも小さかったが、8月以降の減少が大きく、10～12月は13.9%減少した。

軽四輪車を除いた登録車は、6.5%、22.1万台減少して321.2万台（5年連続の減少）で、特に10～12月は21.1%減少した。06年に200万台を超えた軽四輪車も、2.6%、5.0万台減少して187.0万台（2年連続の減少）。軽四輪車の10～12月は0.4%の小幅減だったが、1～6月に3.8%減少した。

メーカー別では、トヨタ7.4%減、日産5.9%減、マツダ3.8%減、三菱自動車16.3%減、富士重工8.4%減、スズキは0.1%減であった。また、軽乗用車が好調だったダイハツが2.5%増、小型乗用車が好調だったホンダが0.4%増加した。日本の新車市場が長期的に縮小してきた最大の要因は保有台数の伸びの鈍化であり、2006年に19.6万台にとどまった保有増加は、07年には12.3万台純減し、08年1～9月も1.2万台純減した（特種用途車を含まない）。

うち、軽四輪車を除いた乗用車保有は、2006年に47.6万台純減し、07年も72.0万台純減、08年1～9月も43.7万台純減した。

一方、高水準の新車販売が続いている軽四輪車は、06年に84.4万台、07年に71.6万台、08年1～9月も54.8万台、保有が増加した。この保有台数の伸びの鈍化（あるいは純減）に加えて、保有期間の長期化も続いているため、中期的に新車販売を拡大する要因は見当たらない。JAMAは、景気悪化の影響も加わる2009年の新車販売は、4.9%、25.2万台減少し、486万台にとどまるとしている。

図－1 国内販売台数の推移

	乗用車				トラック				バス	全車種		
	普通	小型	軽四輪	合計	普通	小型	軽四輪	合計		登録車	軽四輪	
2000年	770	2,208	1,281	4,260	85	1,015	587	1,687	17	5,963	4,095	1,868
2001年	741	2,275	1,273	4,290	83	944	574	1,601	16	5,906	4,059	1,847
2002年	674	2,460	1,307	4,441	76	740	519	1,334	16	5,792	3,966	1,826
2003年	769	2,399	1,292	4,460	112	726	509	1,347	21	5,828	4,027	1,801
2004年	1,358	2,038	1,372	4,768	187	361	519	1,067	18	5,853	3,962	1,891
2005年	1,271	2,090	1,387	4,748	198	352	537	1,086	18	5,852	3,928	1,924
2006年	1,226	1,908	1,508	4,642	209	355	516	1,080	18	5,739	3,716	2,024
2007年	1,299	1,654	1,447	4,400	172	293	473	938	16	5,354	3,434	1,920
2008年	1,251	1,550	1,427	4,228	147	250	443	839	15	5,082	3,212	1,870
2008年伸び率	96.3	93.7	98.6	96.1	85.3	85.2	93.7	89.5	98.2	94.9	93.5	97.4
2008年見込み	2,815		1,439	4,254	147	252	444	843	15	5,112	3,229	1,883
2009年見通し	2,615		1,435	4,050	128	250	418	796	14	4,860	3,007	1,853
2009年伸び率	92.9		99.7	95.2	87.1	99.2	94.1	94.4	91.6	95.1	93.1	98.4

### (3) 国内、海外生産概況

2008年10月の、国内生産は前年比6.7%減少した。トラック4社を除く8社の海外生産も10.3%減少し、国内生産と8社の海外生産の合計は8.6%減（1～6月は6.2%増、7～9月は2.1%増、1～10月累計は3.4%増）となる。

トラック4社を除く8社の国内生産は、輸出の急拡大により、2006～07年は1,100万台規模に達し、08年1～9月も前年比46.9万台増加していた（5.8%増）。しかし、8社の国内販売は8月に9.2%減、9月に4.3%減、10月に5.5%減と、3ヶ月連続で減少し、10月の8社輸出も4%減に急転（1～9月は10.8%増）、国内生産も減少に転じた。

8社の海外生産は、既に7～9月で1.2%減に転じており、1～10月では2.3%増にとどまっている。海外生産の減少は三菱自動車が最も大幅で、1～10月では17.4%減。次いで、富士重工が10.6%減、マツダが3.6%減、日産が1.6%減となる。

トヨタ、ホンダ、ダイハツ、スズキの1～10月の海外生産は、まだ前年比増を維持しているが、10月生産は、トヨタが12.5%減、スズキが5.3%減で、ホンダも0.3%減。ダイハツの海外生産は、新モデルを投入したインドネシアの好調で、10月生産は3倍増、1～10月でも83.7%増となる。

海外生産は、地域別では北米での減少が先行しており、既に2008年1～6月で前年比4.6%減。欧州と中南米での1～6月生産も増勢は鈍化している（JAMA集計による12社実績より）。

アジアでの生産は1～6月も急拡大したが（JAMA集計）、ホンダの実績では、1～6月が17.1%増、7～9月が12.4%増、10月が3.6%増で、減速が兆している（三菱自動車は、既にアジアでも、大幅減少を続けている）。

図-2 日本自動車メーカー別国内/海外生産台数（各社発表）

		1-6月		7-9月		10月		2008年の増減率			
		2007年	2008年	2007年	2008年	2007年	2008年	1-6月	7-9月	10月	1-10月
トヨタ	国内	2,111,230	2,158,660	981,619	979,467	411,829	341,948	2.20%	-0.20%	-17.00%	-0.70%
	海外	2,109,306	2,305,161	1,070,193	997,531	409,174	358,198	9.30%	-6.80%	-12.50%	2.00%
	合計	4,220,536	4,463,821	2,051,812	1,976,998	821,003	700,146	5.80%	-3.60%	-14.70%	0.70%
日産	国内	541,678	713,810	286,544	331,855	112,698	100,096	31.80%	15.80%	-11.20%	21.80%
	海外	1,105,254	1,119,376	547,137	552,811	228,338	178,485	1.30%	1.00%	-21.80%	-1.60%
	米国	343,944	313,628	168,695	140,953	75,313	42,287	-8.80%	-16.40%	-43.90%	-15.50%
	メキシコ	250,079	221,335	124,327	123,570	51,145	46,485	-11.50%	-0.60%	-9.10%	-8.00%
	英国	173,241	208,750	86,600	106,922	35,447	35,260	20.50%	23.50%	-0.50%	18.80%
	スペイン	117,742	107,961	48,201	36,608	21,872	6,835	-8.30%	-24.10%	-68.80%	-19.40%
	その他	220,248	267,702	119,314	144,758	44,561	47,618	21.50%	21.30%	6.90%	19.80%
	(中国)	144,367	173,552		99,417		32,473	20.20%	-	-	111.60%
合計	1,646,932	1,833,186	833,681	884,666	341,036	278,581	11.30%	6.10%	-18.30%	6.20%	
ホンダ	国内	675,817	598,517	306,440	317,051	120,585	126,134	-11.40%	3.50%	4.60%	-5.50%
	海外	1,280,280	1,388,973	623,763	681,095	242,947	242,111	8.50%	9.20%	-0.30%	7.70%
	北米	741,852	743,516	333,110	352,316	134,428	135,264	0.20%	5.80%	0.60%	1.80%
	(米国)	527,629	518,729	236,297	243,375	95,852	95,644	-1.70%	3.00%	-0.20%	-0.20%
	欧州	115,441	124,879	55,628	52,810	26,141	21,640	8.20%	-5.10%	-17.20%	1.10%
	アジア	363,992	426,256	203,754	229,002	67,818	70,276	17.10%	12.40%	3.60%	14.20%
	(中国)	207,266	253,577	120,605	141,070	40,886	42,332	22.30%	17.00%	3.50%	18.50%
	その他	58,995	94,322	31,271	46,967	14,560	14,931	59.90%	50.20%	2.50%	49.00%
	合計	1,956,097	1,987,490	930,203	998,146	363,532	368,245	1.60%	7.30%	1.30%	3.20%
マツダ	国内	469,606	566,040	244,694	287,267	93,302	95,177	20.50%	17.40%	2.00%	17.40%
	海外	153,693	141,817	61,287	64,505	25,467	25,352	-7.70%	5.30%	-0.50%	-3.60%
	合計	623,299	707,857	305,981	352,133	118,769	120,529	13.60%	15.10%	1.50%	12.60%
三菱自動車	国内	407,733	448,845	207,629	214,845	75,316	80,072	10.10%	3.50%	6.30%	7.70%
	海外	286,068	242,318	140,910	111,129	48,820	39,498	-15.30%	-21.10%	-19.10%	-17.40%
	アジア	187,550	155,192	91,958	74,181	29,648	23,172	-17.30%	-19.30%	-21.80%	-18.30%
	北米	41,814	32,318	19,250	14,793	7,858	5,315	-22.70%	-23.20%	-32.40%	-23.90%
	欧州	33,870	30,270	14,792	9,988	6,555	6,332	-10.60%	-32.50%	-3.40%	-15.60%
合計	693,801	691,163	348,539	325,974	124,136	119,570	-0.40%	-6.50%	-3.70%	-2.60%	
5社合計	国内	4,206,064	4,485,872	2,026,926	2,130,485	813,730	743,427	6.70%	5.10%	-8.60%	4.40%
	海外	4,934,601	5,197,645	2,443,290	2,407,071	954,746	843,644	5.30%	-1.50%	-11.60%	1.40%
	合計	9,140,665	9,683,517	4,470,216	4,537,917	1,768,476	1,587,071	5.90%	1.50%	-10.30%	2.80%
ダイハツ	国内	409,266	410,328	180,494	189,204	69,655	70,178	0.30%	4.80%	0.80%	1.60%
	海外	31,621	54,599	18,559	32,676	4,188	12,602	72.70%	76.10%	200.90%	83.70%
	合計	440,887	464,927	199,053	221,880	73,843	82,780	5.50%	11.50%	12.10%	7.80%
富士重工	国内	232,448	261,384	123,933	139,648	41,936	45,787	12.40%	12.70%	9.20%	12.20%
	海外	52,656	51,758	26,716	21,822	11,646	7,808	-1.70%	-18.30%	-33.00%	-10.60%
	合計	285,104	313,142	150,649	161,470	53,582	53,595	9.80%	7.20%	0.00%	7.90%
スズキ	国内	611,318	621,406	279,238	300,679	112,076	108,385	1.70%	7.70%	-3.30%	2.80%
	海外	679,386	766,567	345,938	337,766	125,605	118,927	12.80%	-2.40%	-5.30%	6.30%
	合計	1,290,704	1,387,973	625,176	638,445	237,681	227,312	7.50%	2.10%	-4.40%	4.70%
8社合計	国内	5,459,096	5,778,990	2,610,591	2,760,016	1,037,397	967,777	5.90%	5.70%	-6.70%	4.40%
	海外	5,698,264	6,070,569	2,834,503	2,799,335	1,096,185	982,981	6.50%	-1.20%	-10.30%	2.30%
	合計	11,157,360	11,849,559	5,445,094	5,559,712	2,133,582	1,950,758	6.20%	2.10%	-8.60%	3.30%
いすゞ	国内	116,939	132,293	64,324	73,547	20,352	19,967	13.10%	14.30%	-1.90%	12.00%
日野	国内	50,616	56,074	27,889	29,238	10,418	8,739	10.80%	4.80%	-16.10%	5.80%
日産D.	国内	19,855	25,905	13,673	13,377	4,587	4,251	30.50%	-2.20%	-7.30%	14.20%
三菱ふそう	国内	65,733	62,390	36,945	36,658	13,890	12,141	-5.10%	-0.80%	-12.60%	-4.60%
12社合計	国内	5,712,239	6,055,652	2,753,422	2,912,836	1,086,644	1,012,875	6.00%	5.80%	-6.80%	4.50%

#### (4) 2008年自動車業界トピックス

2008年度の乗用車の国内生産が970万台弱と昨年度に突破した1000万台を割り込み、5年ぶりに前年度を下回る見通し。好調だった輸出が米金融危機後に急減速、トヨタ自動車など大手8社は、当初計画比70万台強の減産に踏み切る。世界生産は約150万台の減産になる。

2009年11月の国内生産は、前年同月比20.4%減の85万台余で過去最大の下落。大手全12社が減少し、2ヶ月連続で前年実績を下回った。単月の下落率が20%を超えるのは、初の出来ごとである（これまでは、国内金融不安の影響を受けた1998年5月の同19.7%減が過去最高）。

日本の新車市場が縮小している。その理由は保有台数の伸張率の鈍化である。2006年に19.6万台に留まった保有増加は、2007年には12.3万台純減し、2008年1～9月も1.2万台純減した（特殊用途車を含まない）。最近10年間で、軽四輪車を除いた乗用車保有は僅か18.5万台の増加に留まったが、うち、車齢9年以下の保有は、790万台減少し、車齢9年超の保有が808万台増加した。保有台数の伸びの鈍化に加えて、保有期間が長期化したことで、廃車規模も頭打ちとなっている模様である。

2008年の新車販売ランキングは、消費者の節約志向、燃費・環境性能に優れる車種が上位に名を連ねた。スズキ「ワゴンR」が5年連続首位であった。上位10車種のうち、5車種が軽であったほか、トヨタ自動車のハイブリット車「プリウス」も年間で初めて10位圏内にランクインした。

トヨタ自動車2009年3月期の連結業績では、営業損益が初の赤字に転落する見通し。世界的な景気後退で自動車販売に歯止めがかからず、急速な円高が業績を直撃する。

トヨタ系6社（デンソー、アイシン精機、豊田自動織機、トヨタ紡織、関東自動車、日野自動車）は、2009年3月期の業績予想を相次いで下方修正した。アイシン精機、豊田自動織機、日野自動車は営業赤字に転落の見通し。トヨタ一辺倒を避け、国内外の自動車メーカーと取引を拡大してきたデンソー（2009年3月営業利益増減率▲89%）の失速は自動車産業の不振が全世界に波及していることを物語る。

トヨタ自動車の2008年度下半期（10～3月）の国内生産台数（ダイハツ工業、日野自動車を除く）が前年同期比18.6%減の184万台に落ち込む。上半期の国内生産はアジア・中近東向け輸出の増加により、同比0.3%増の200万7千台と微増となる。下半期は国内販売の低迷に加え、欧米向け輸出の減少で2割近い大幅な減産となる。これに伴いトヨタは自社の期間従業員を来年3月末までにピーク時の3割にまで減らす。トヨタグループ各社でも期間従業員や派遣社員の削減が進む見通しだ。

※ 本資料中のデータはJAMA、日本経済新聞記事等を引用しています。直近の記事を引用していますが、引用時期によっては、その後に変更、修正となっている可能性があります。

#### (5) 2009年の予測と見通し

2009年の自動車業界予測は極めて難しいが、活路を見出すのは、やはり伸び率は下がって入るものの先進国に比較して未だ伸び代があると思われるBricsをはじめとした新興諸国市場の開拓、低燃費車の開発、普及がキーワードとなるであろう。

また、米国でのビッグスリーに代表される業界再編は、当然ながら日本にも波及し、上述キーワードによる大規模な業界再編が行なわれると思われる。