

日本の自動車関連産業の状況

； 2016年公表の自動車関連ひと言解説まとめ資料



はじめに

日本の製造業においては、自動車産業が「一本足」と評される程の存在感を持っています。そのため、今年の経済解析室の「ひと言解説」でも、自動車関連産業の話題を何回か扱っています。

そこで、これらの「ひと言解説」の時系列を延長したうえで再編集し、改めて日本の自動車関連産業の状況を整理してみました。

公開日	テーマ
2016/1/3	《在庫》結果にコミット！？ わずか5か月で20%減の輸送機械工業
2016/2/10	日米自動車生産指数の比較
2016/6/22	レンタカー、カーシェアリングが好調
2016/7/14	次世代自動車の普及が進む中で、リチウムイオン蓄電池「車載用」の生産が増加
2016/7/26	エコカー補助金制度の実施期以降の販売台数の動きは、実は三車種三様
2016/8/8	輸出比率の高い普通乗用車、輸出比率が劇的に低下している小型乗用車；乗用車車種別国内生産台数の概観
2016/8/12	エコカー補助金、消費増税、軽乗用車の生産に与えた影響は？
2016/9/14	自動車部品の国内生産と米国・中国向け出荷との関係

目次

- 1-①. 乗用車 生産・出荷・在庫指数の推移
- 1-②. 乗用車 国内生産台数の推移
- 1-③. 軽乗用車 国内生産台数（2008年＝100）の推移

- 2-①. 乗用車 輸出比率の推移
- 2-②. 自動車部品生産と米国/中国向け出荷

- 3-①. 輸送機械工業 現地法人の活動を含むグローバル出荷の推移
- 3-②. 輸送機械工業 グローバル出荷の変動要因分解
- 3-③. 輸送機械工業 出荷海外比率の推移

- 4-①. 日本と米国の「自動車・同部品」生産指数の推移
- 4-②. 米国向け出荷変動に対する国内要因と現地要因

- 5-①②. EV・PHVとリチウムイオン蓄電池（車載用）
- 5-③. リチウムイオン蓄電池の生産能力指数の推移

- 6-①. 自動車小売業活動指数の推移
- 6-②. 自動車販売台数（2008年＝100）の推移

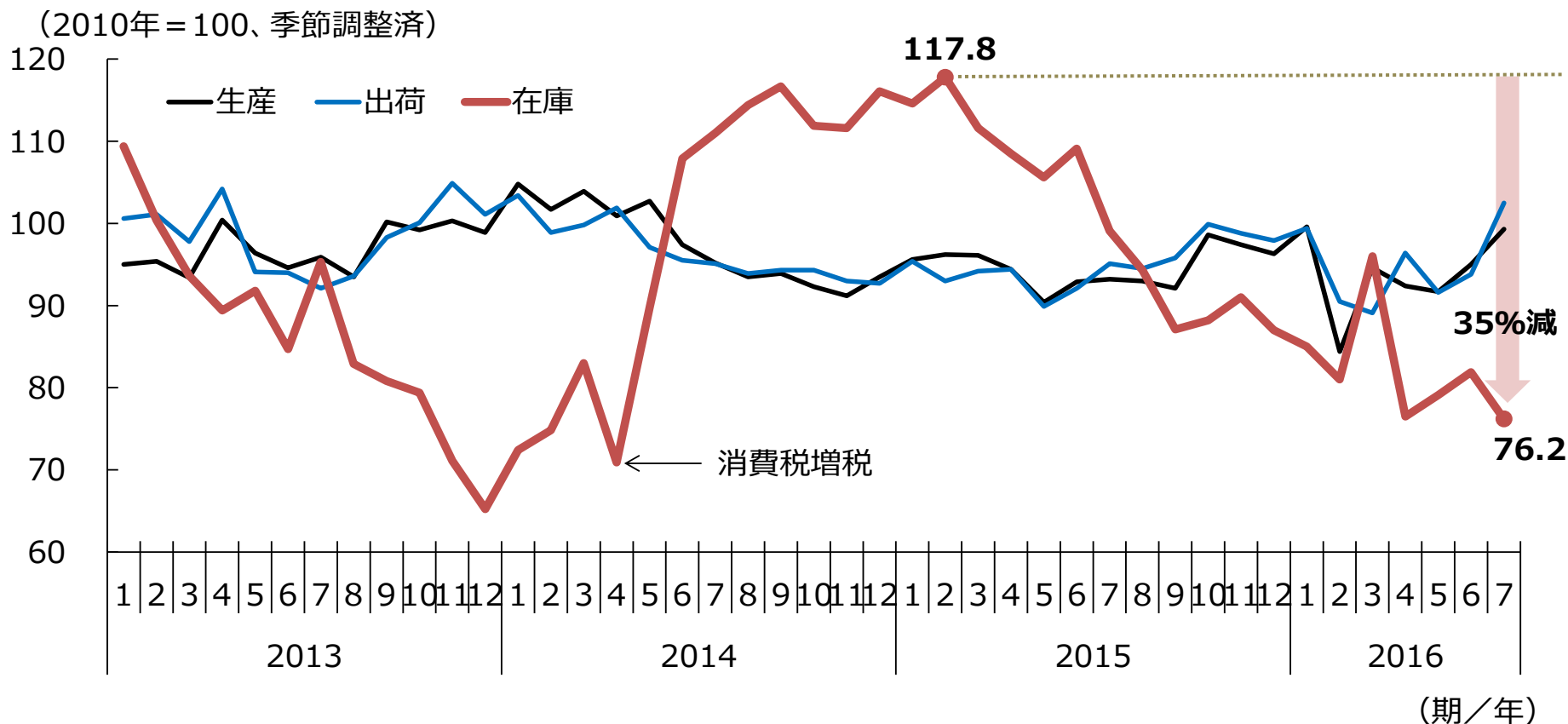
- 7-①～③. レンタカー、カーシェアリングの動向

- 8. 自動車関連産業活動指数の推移

1-①. 乗用車 生産・出荷・在庫指数の推移

- 乗用車の在庫は、2014年4月の消費税増税後、大きく積み上がった。
- しかしながら、2015年3月以降、在庫は大幅に圧縮されている。
- 2016年7月の在庫指数は、2015年2月のピークから35%低下している。
- 生産・出荷指数は足下で上昇している。

鉱工業指数「乗用車」生産・出荷・在庫指数の推移

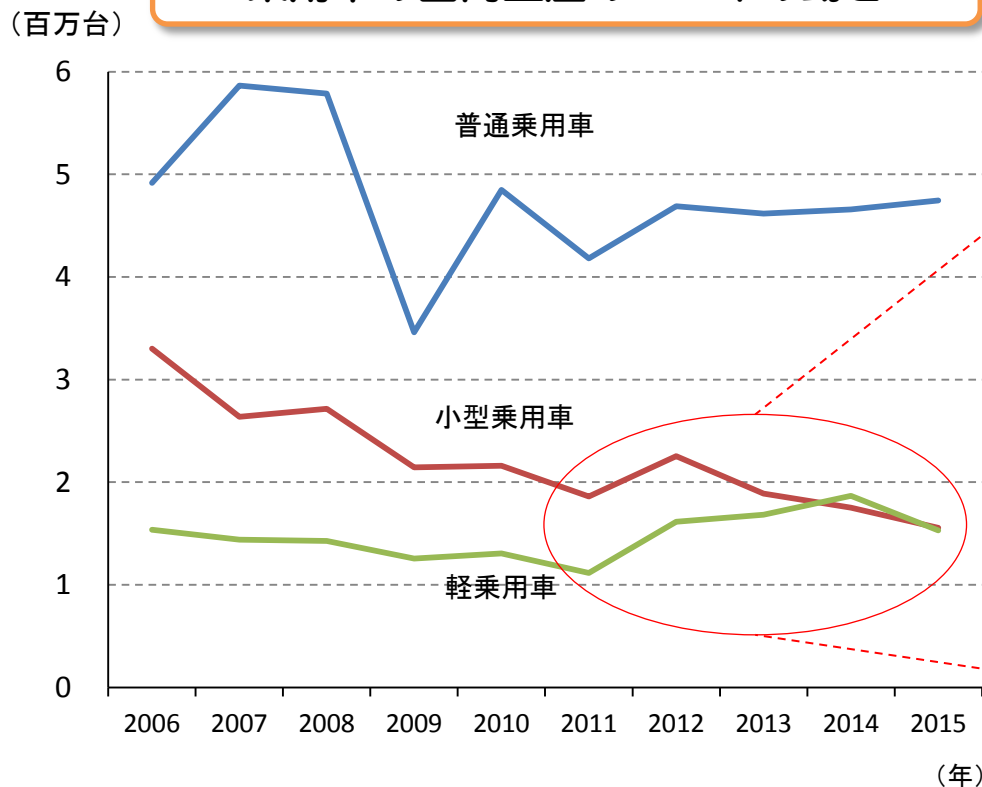


資料：経済産業省「鉱工業指数」から作成。

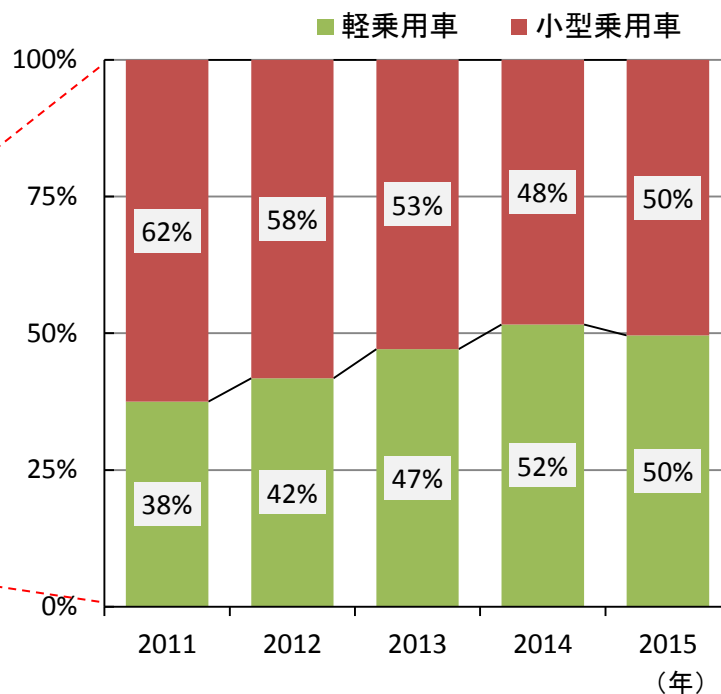
1-②. 乗用車 国内生産台数の推移

- 「普通乗用車」の国内生産台数はリーマン・ショック後の2009年に大きく減少した。その後プラスに転じたが、年間500万台には届かない水準で推移している。
- 「小型乗用車」は減少基調で推移している。
- 「軽乗用車」は2012年から2014年にかけて増加したが、2015年はマイナスに転じている。
- 2014年には軽乗用車の生産台数が小型乗用車を逆転するほどの動きを見せていたが、2015年は軽乗用車が減少したことから、両者の生産割合は半々となっている。

乗用車の国内生産の10年の動き



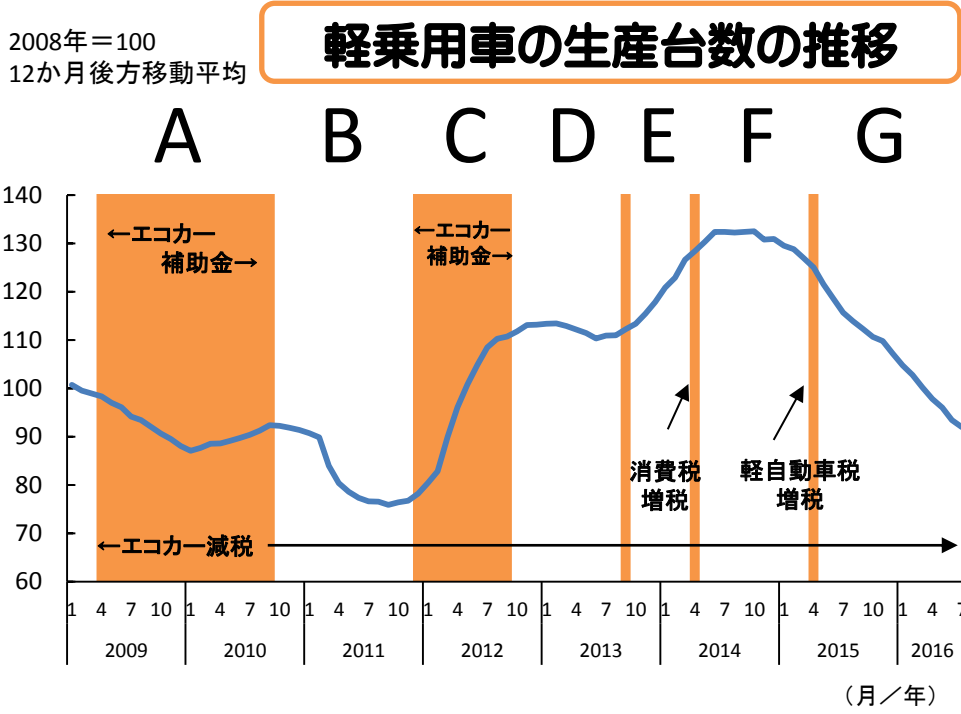
軽・小型の生産割合の変化



資料：経済産業省「生産動態統計調査」から作成。

1-③. 軽乗用車 国内生産台数（2008年＝100）の推移

- 軽乗用車は「国内生産・国内向け商品」であるため、エコカー補助金や消費税増税といった、日本国内の制度変更によって、国内生産に大きな影響が生じる。
- しかしながら、「追い風要因」が生産台数に及ぼした影響は一律ではない。1回目のエコカー補助金実施期間（A）にはほとんど影響は見られなかったが、2回目の実施期間（C）では顕著に台数が増加した。
- 消費税増税という「向かい風要因」が生じているはずの期間（F）では、ごく初期には生産台数への影響が見られなかったが、若干のタイムラグを伴って頭打ちとなり、半年後から減少し始めた。さらに、軽自動車税増税という「向かい風要因」が重なり始めた期間（G）に入ると、減少トレンドが強まり、2016年第2四半期には、2008年の生産水準を下回ることとなった。

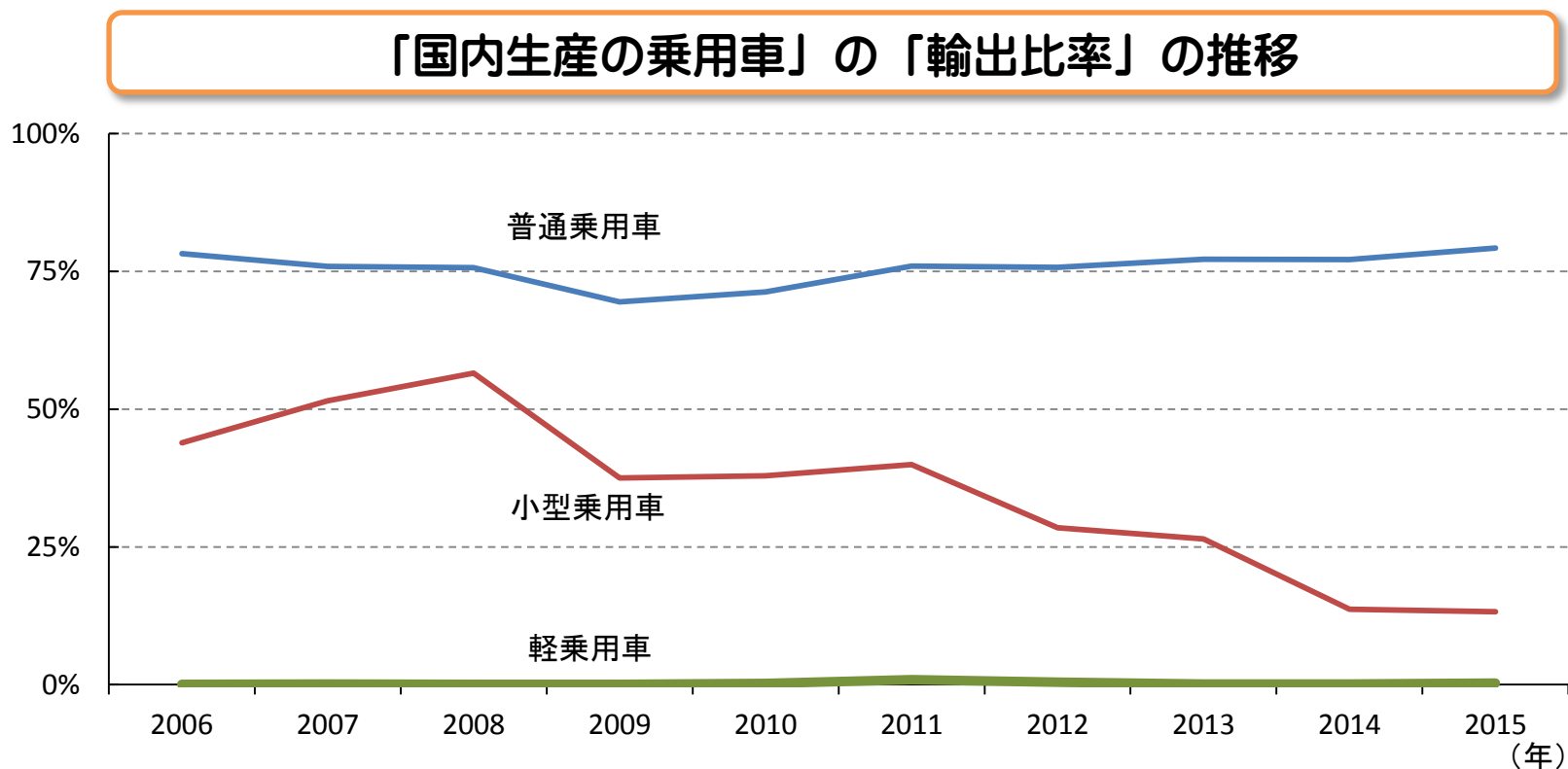


		期間A	期間B	期間C	期間D	期間E	期間F	期間G
		200904 ~201009	201010 ~201111	201112 ~201209	201210 ~201309	201310 ~201403	201404 ~201503	201504~
追い風 要因	エコカー補助金	→	X	→	X	X	X	X
	エコカー減税	→	→	→	→	→	→	→
向かい風 要因	消費税増税	X	X	X	X	X	→	→
	軽自動車税増税	X	X	X	X	X	X	→

（注）表の×印は、制度の実施されていない期間、制度変更前をあらわす。補助金支給、税負担低減策は「追い風要因」、税負担増は「向かい風要因」としている。
資料：経済産業省「生産動態統計調査」から作成。

2-①. 乗用車 輸出比率の推移

- 「普通乗用車」の輸出比率は、リーマン・ショック後の2009年に低下したが、その後回復し、近年は75%超の水準で推移している。
- 「小型乗用車」は国内生産メーカーの海外現地生産への移行などを背景に、近年、輸出比率が急激に低下している。
- 「軽乗用車」は日本独自の規格であるため、輸出比率が低い。



資料：生産は経済産業省「生産動態統計調査」、輸出は日本自動車工業会「輸出調査」から作成。

2-②-a. 自動車部品生産と米国/中国向け出荷（05～10年度）

- このバブルチャートは、例えばバブルが右下に動くと米国向け出荷が減少し、中国向け出荷が増加することを意味し、バブルの大きさは国内生産の大きさを表している。
- 自動車部品の国内生産は、リーマンショックを境に大きく落ち込んだが、その要因は主に米国向け出荷の減少であったと考えられる。中国向け出荷は、小幅に減少した2008年度を除いて増加している。



米国向け出荷
(2010年=100)

200

150

100

50

0

0

50

100

150

自動車部品の国内生産と海外向け出荷（年度）

※バブルの大きさは
生産指数を2乗した値



中国向け出荷
(2010年=100)

資料：経済産業省「鋳工業指数」「鋳工業出荷内訳表」から作成。

※鋳工業出荷内訳表（2010年基準）のウェイトをみると、自動車部品の米国向け出荷は157.44、中国向け出荷は182.13。上記グラフは、2010年を100とした指数値であり、それぞれの系列は基準時点の出荷水準が異なる点に留意が必要。

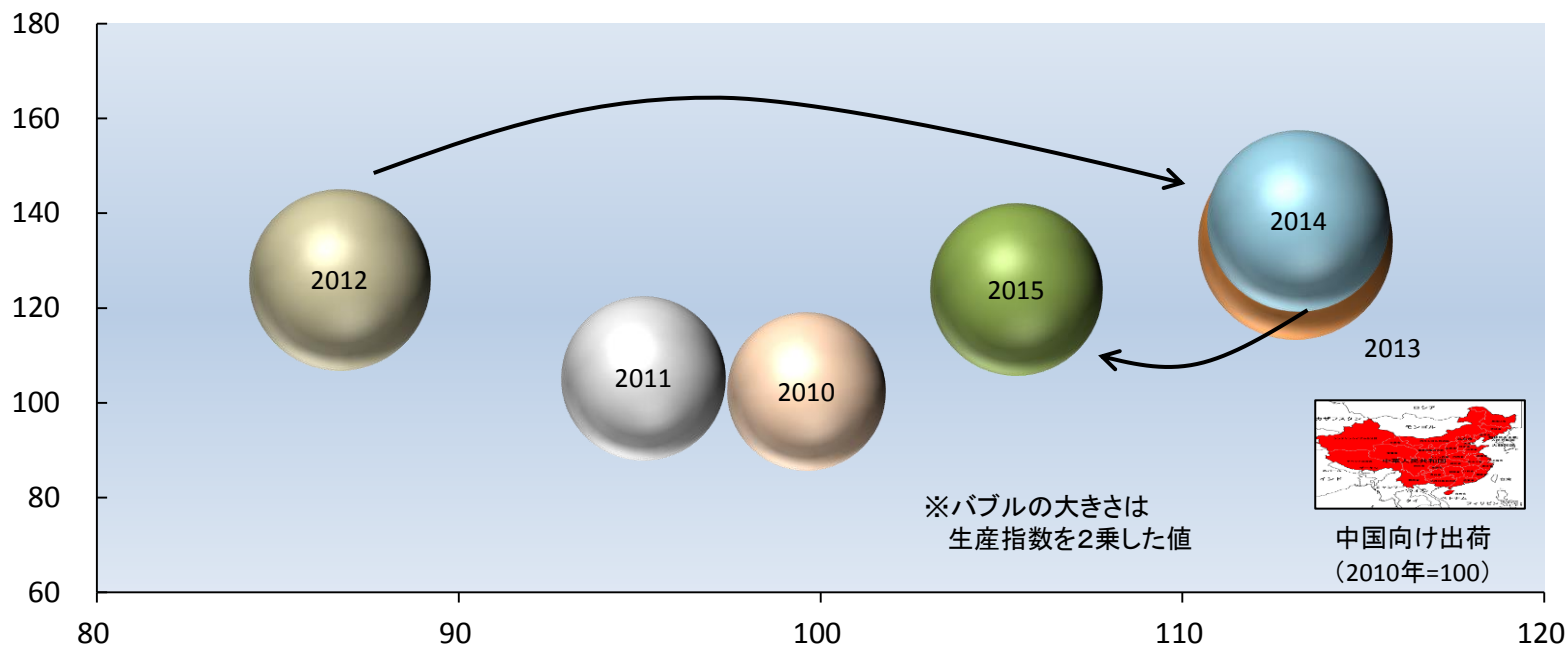
2-②-b. 自動車部品生産と米国/中国向け出荷（10～15年度）

- リーマンショック後について見ると、自動車部品の米国向け出荷は、国内生産と似た動きをしているが、中国向け出荷は大幅な増減を繰り返し、ダイナミックな動きとなっている。
- 2013年度には、中国向け出荷が回復し、米国向け出荷も緩やかに増加したが、2015年度には中国が明確な減少に転じた上、国内生産・米国向け出荷も減少するなど、足下は低調な動き。



米国向け出荷
(2010年=100)

自動車部品の国内生産と海外向け出荷（年度）



資料：経済産業省「鋳工業指数」「鋳工業出荷内訳表」

※鋳工業出荷内訳表（2010年基準）のウエイトをみると、自動車部品の米国向け出荷は157.44、中国向け出荷は182.13。上記グラフは、2010年を100とした指数値であり、それぞれの系列は基準時点の出荷水準が異なる点に留意が必要。

3-①. 輸送機械工業 現地法人の活動を含むグローバル出荷の推移

- 日本の製造業の国内拠点と海外拠点からの出荷を合計したグローバル出荷指数で、部品産業も含めた日本の輸送機械工業の動向を確認してみると、リーマンショック発生後の2009年度、東日本大震災が発生した2011年度に低下したが、2012年度以降は上昇傾向で推移している。

輸送機械工業 グローバル出荷指数の推移



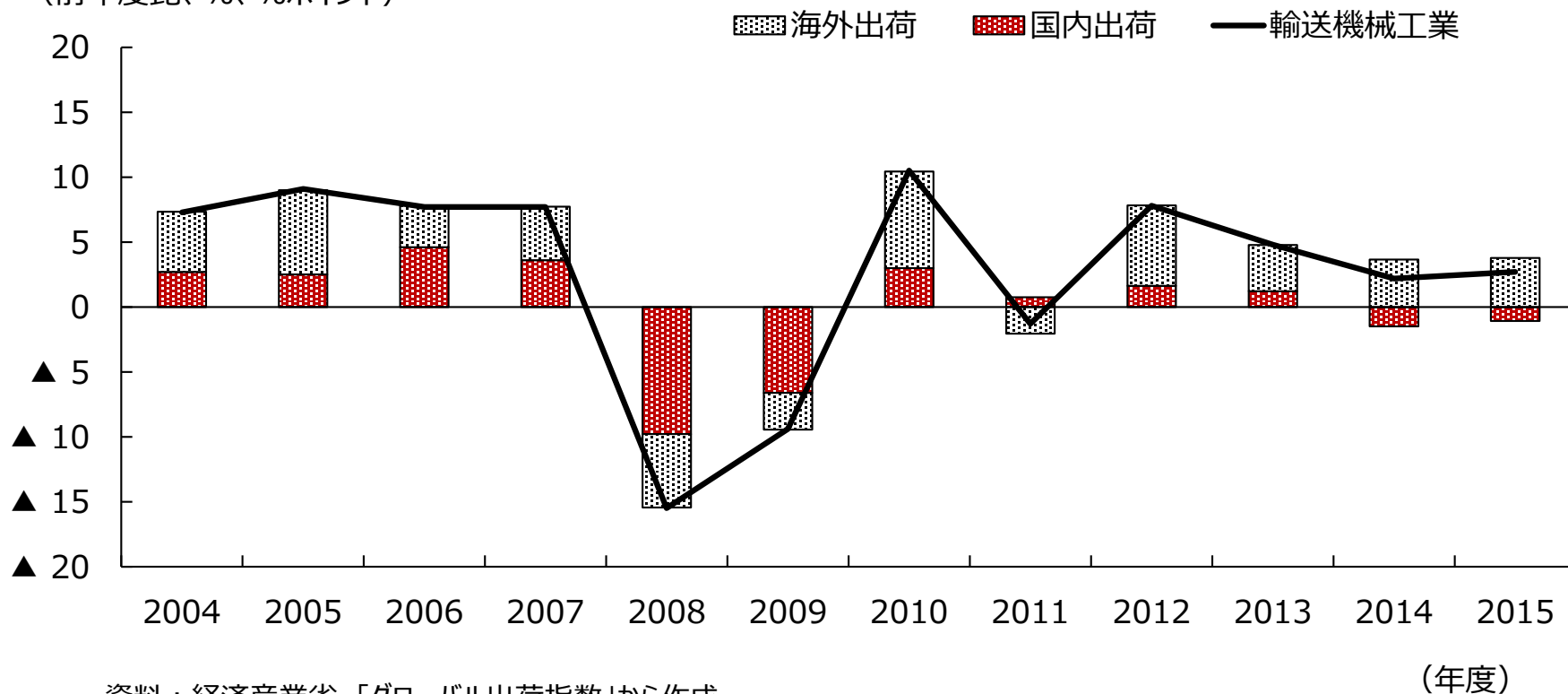
資料：経済産業省「グローバル出荷指数」から作成。

3-②. 輸送機械工業 グローバル出荷の変動要因分解

- 2012年度以降の輸送機械工業のグローバル出荷指数は、主に海外における日本の現地法人からの出荷の増加によってプラスの伸びが続いている。

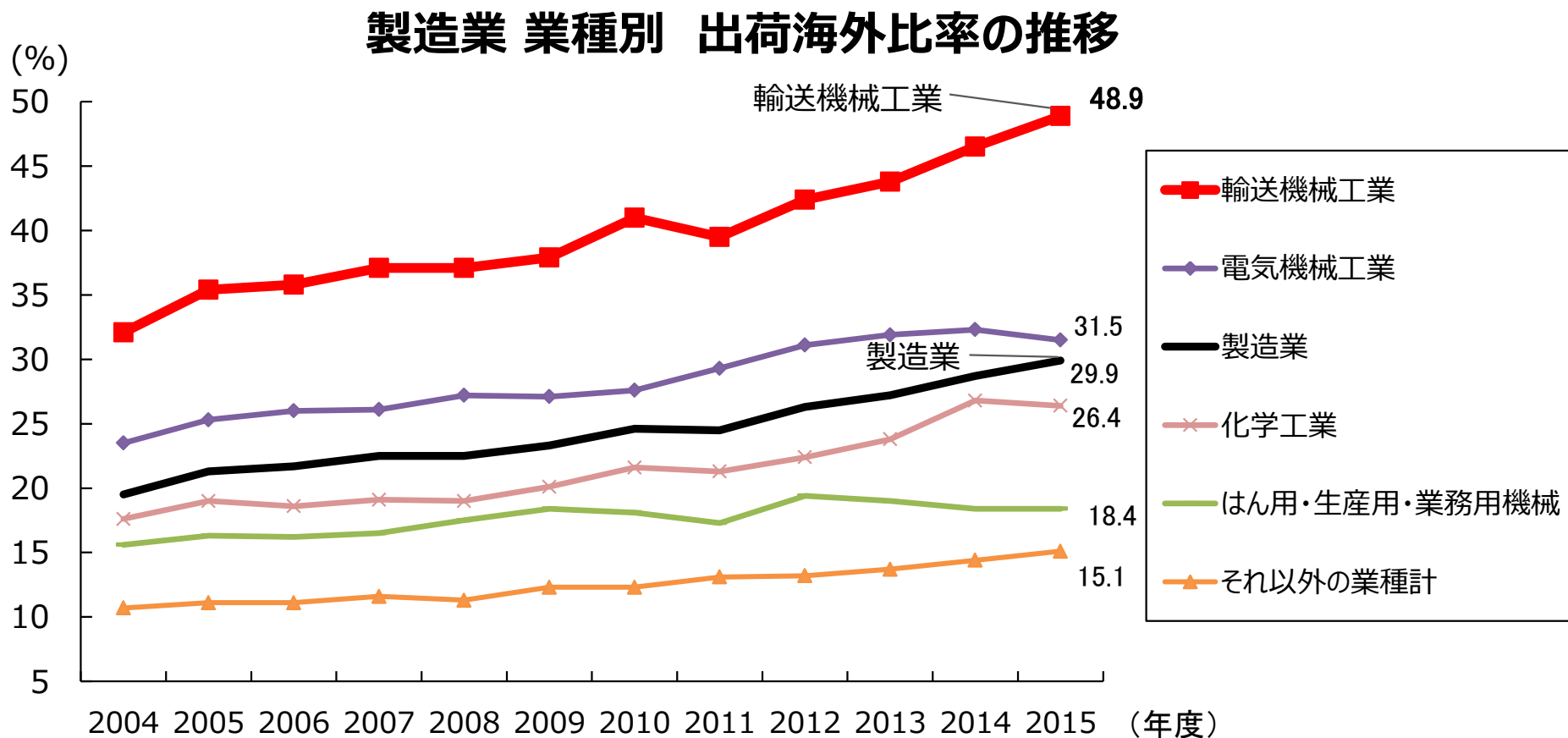
輸送機械工業 グローバル出荷指数の変動要因分解

(前年度比、%、%ポイント)



3-③. 輸送機械工業 出荷海外比率の推移

- グローバル出荷に占める「出荷海外比率（海外拠点からの出荷比率）」を製造業の業種別で見ると、輸送機械工業は他業種と比較して高い。
- 輸送機械工業の出荷海外比率は、2015年度は48.9%（ほぼ5割）と4年連続で上昇している。

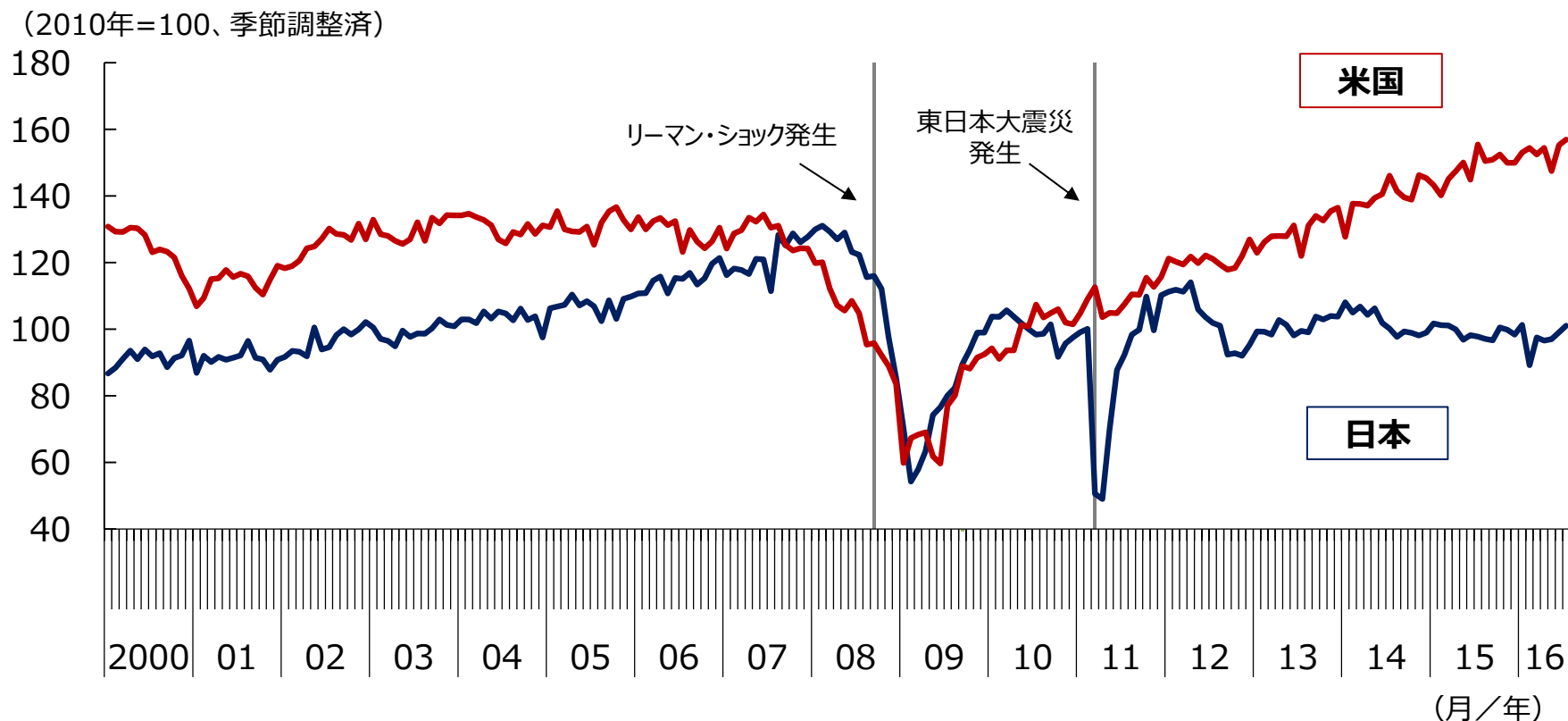


資料：経済産業省「グローバル出荷指数」から作成。

4-①. 日本と米国の「自動車・同部品」生産指数の推移

- 2015年の米国の新車販売台数は1,747万台と15年ぶりに過去最高を更新し、メーカー別のシェアでは、日本車メーカー4社が10位以内にランクインした（米調査会社オートデータ調べ）。
- 米国における日本車販売は好調であるが、日本車メーカーの米国現地での生産が進んでいること等から、日本の「自動車・同部品」生産指数を大きく引き上げる形までには至っていない。

日米「自動車・同部品」生産指数の推移



(注) 1.米国はMotor vehicles and parts、日本は輸送機械工業（除、船舶・同機関、鉄道車両、航空機）を使用。

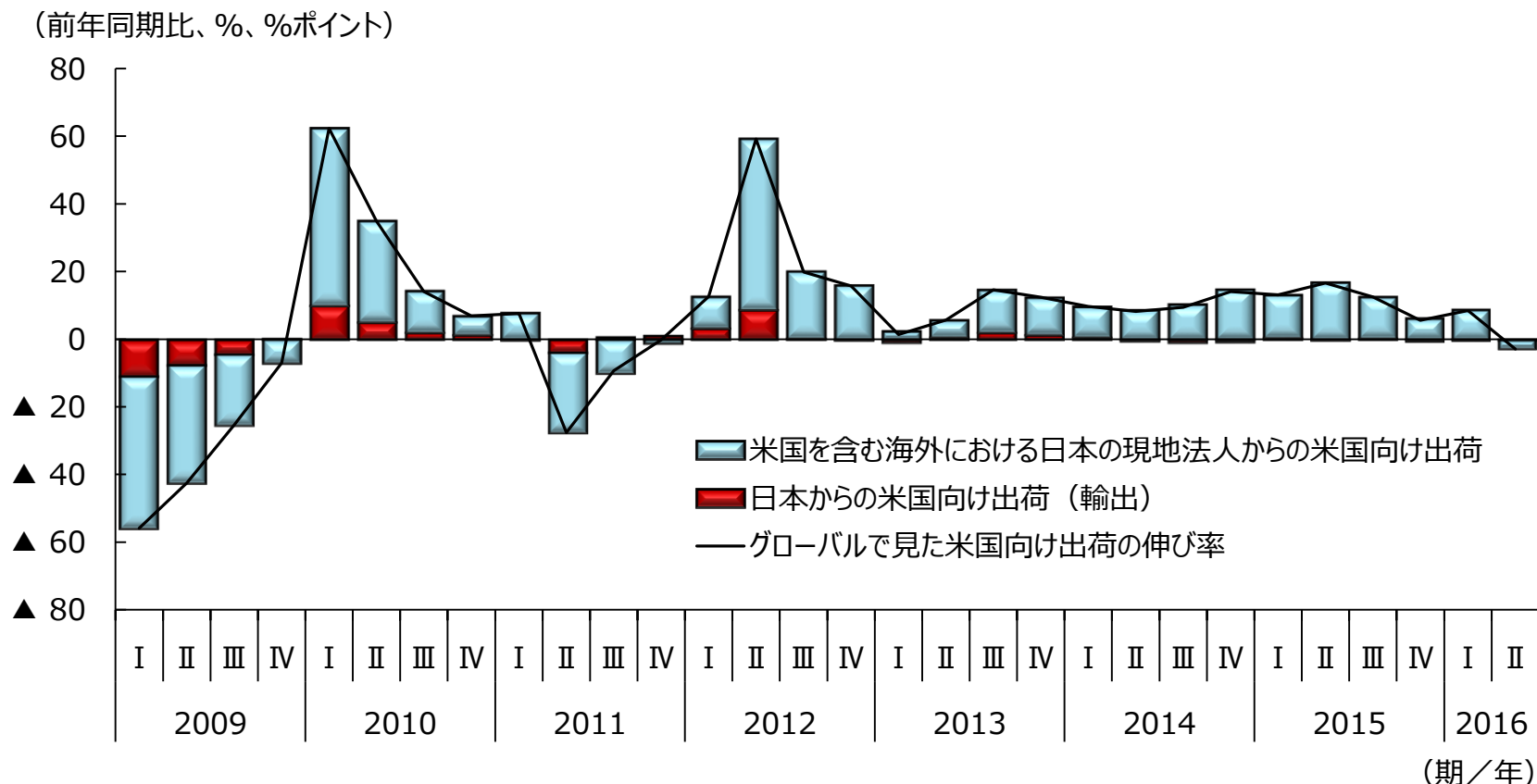
2.米国の公表値は2012年=100のため、2010年=100として計算。

資料：FRB「INDUSTRIAL PRODUCTION AND CAPACITY UTILIZATION」、経済産業省「鉱工業指数」から作成。

4-②. 米国向け出荷変動に対する国内要因と現地要因

- 日系製造業の国内外の生産拠点からのグローバルな米国向け出荷を捉えることが可能な「日系製造業の米国向け総供給指数」を見てみると、輸送機械工業は、主に「米国を含む海外における日本の現地法人からの米国向け出荷」の増加によってプラスの伸びが続いていた。
- しかしながら、2016年第Ⅱ四半期は、主に「米国を含む海外における日本の現地法人からの米国向け出荷」の減少によってマイナスに転じている。

グローバルで見た輸送機械工業の米国向け出荷 変動要因分解



資料：経済産業省「鉱工業出荷内訳表」（試算値）、「海外現地法人四半期調査」、「グローバル出荷指数」から作成。

5-①. EV・PHVとリチウムイオン蓄電池（車載用）

- 次世代自動車の国内販売台数は増加傾向で推移している。
- 経済産業省が2016年3月にとりまとめた「EV・PHVロードマップ」では、次世代自動車のうち、EV（電気自動車）・PHV（プラグインハイブリッド自動車）の普及台数（保有ベース）を2020年に最大で100万台とすることを新たな目標として設定している。
- EV・PHVの電源には主にリチウムイオン蓄電池が用いられる。
- リチウムイオン蓄電池の「車載用」と「その他」の生産数量及びシェアの推移を見てみると、「その他」が減少傾向で推移する一方、「車載用」は増加しており、シェアも上昇している。

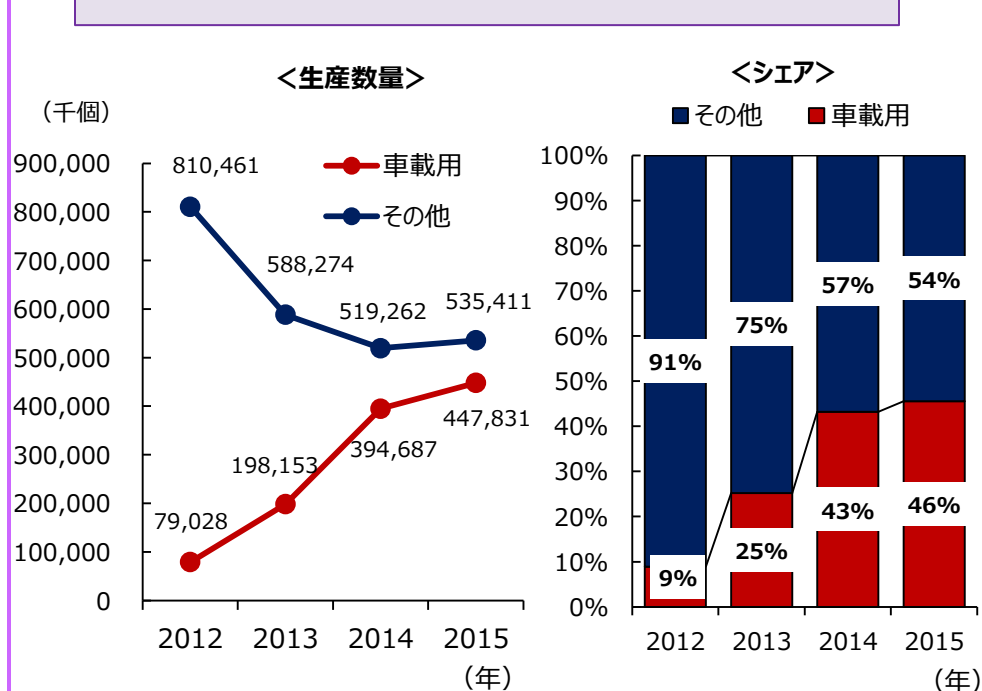
次世代自動車の国内販売台数の推移

単位：台

年度	2011	2012	2013	2014	2015
ハイブリッド車	631,335	857,240	1,015,356	950,294	959,376
プラグインハイブリッド車（PHV）	3,742	13,178	12,972	14,714	14,997
電気自動車（EV）	11,226	13,911	15,594	15,471	13,282
燃料電池車	0	0	0	102	494
クリーンディーゼル乗用車	11,861	55,513	78,384	100,070	154,121
計	658,164	939,842	1,122,306	1,080,651	1,142,270

資料：日本自動車工業会から作成。

①リチウムイオン蓄電池「車載用」と「その他」の生産数量とシェア

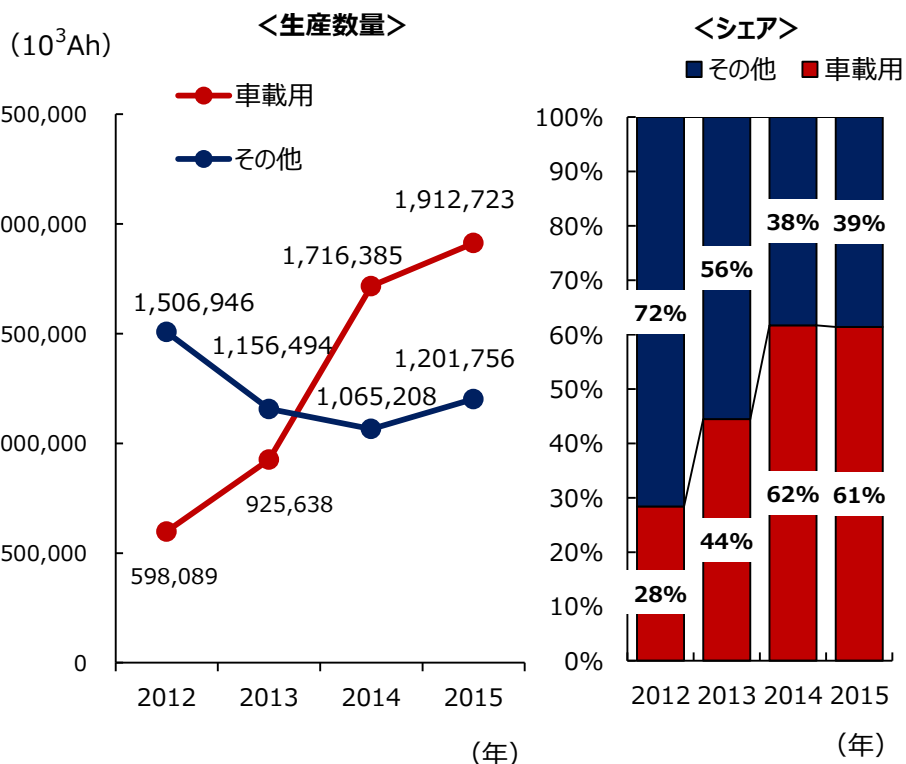


資料：経済産業省「生産動態統計調査」から作成。

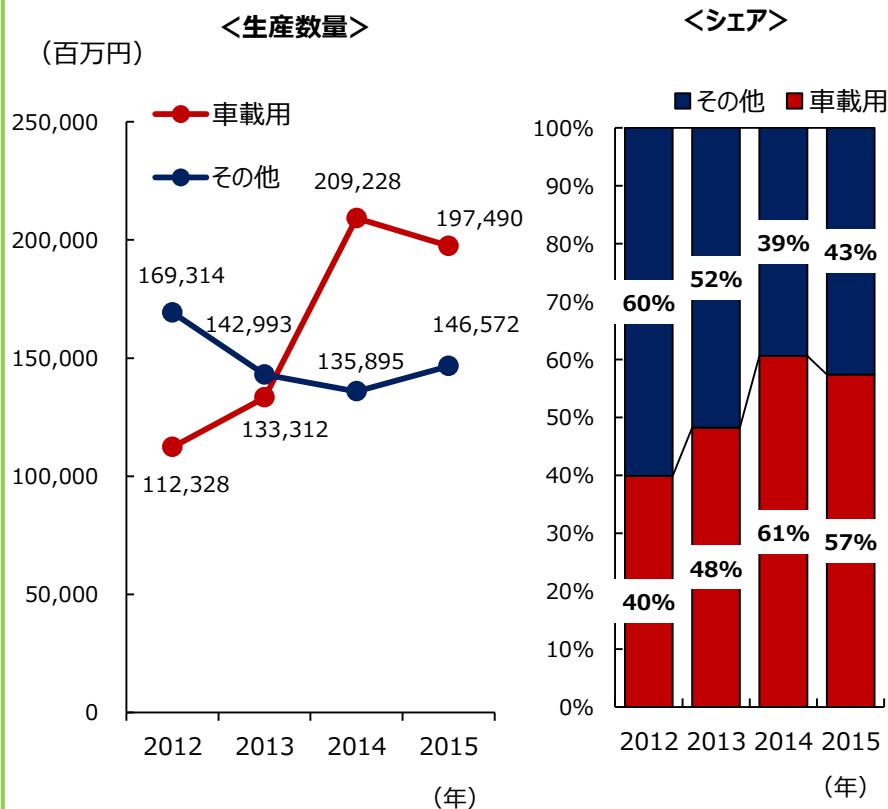
5-②. EV・PHVとリチウムイオン蓄電池（車載用）

- リチウムイオン蓄電池の「車載用」と「その他」の生産容量・金額及びシェアの推移を見てみると、容量、金額ともに、「その他」が減少傾向で推移する一方、「車載用」は増加している。
- 生産容量・金額に占める「車載用」のシェアは、2014年に「その他」を上回る形に逆転している。

②リチウムイオン蓄電池「車載用」と「その他」の生産容量とシェア



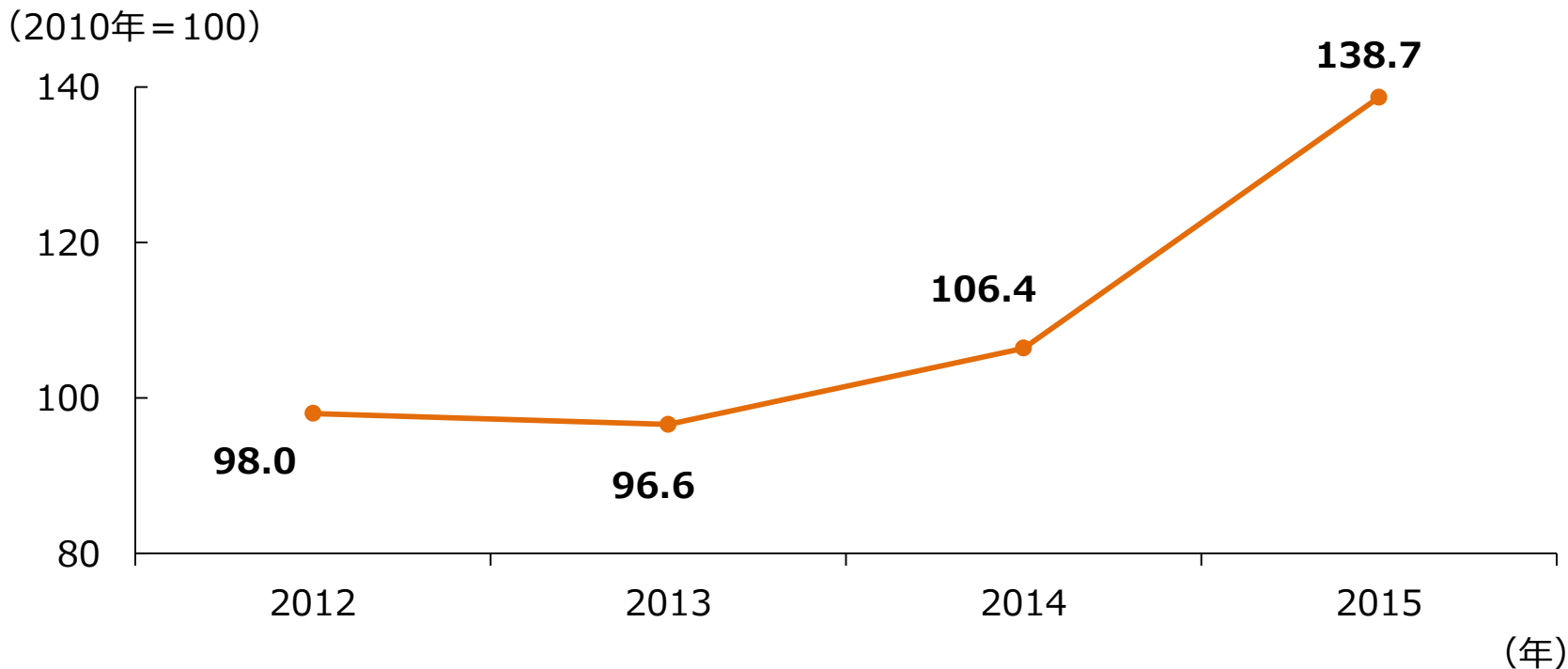
③リチウムイオン蓄電池「車載用」と「その他」の生産金額とシェア



5-③. リチウムイオン蓄電池の生産能力指数の推移

- リチウムイオン蓄電池の生産能力指数の動向を見ると、2012年の98.0から、2015年は138.7と約40%上昇している。
- 生産能力指数とは、各種設備をフル操業した場合の生産能力を指数化したものである。次世代自動車の普及が進む中で、企業はリチウムイオン蓄電池の生産能力を増強し、スライド4-①、②で見たように「車載用」の生産を増加させている。

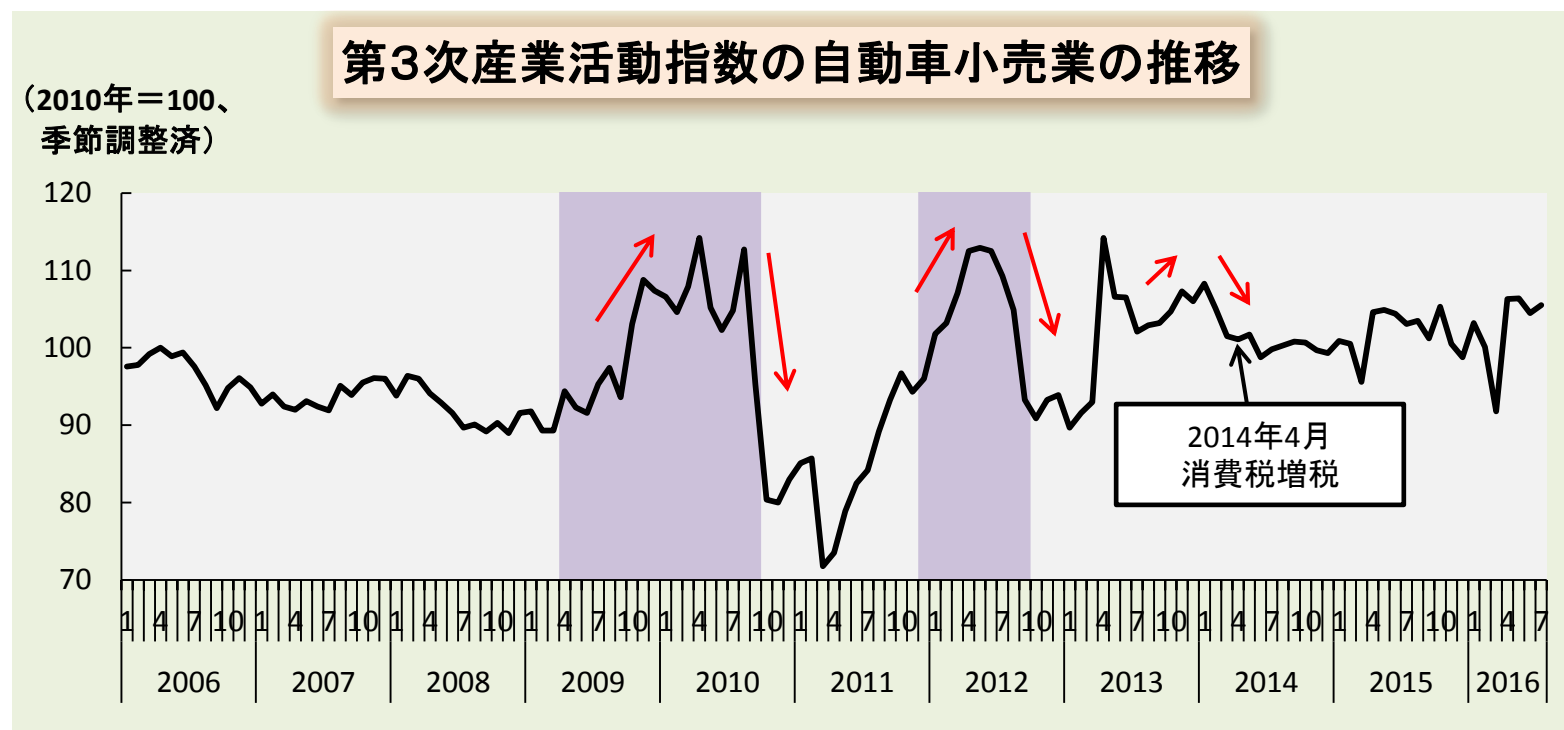
リチウムイオン蓄電池の生産能力指数の推移



資料：経済産業省「生産動態統計調査」から作成。

6-①. 自動車小売業活動指数の推移

- 第3次産業活動指数で、2006年以降の自動車小売業活動指数の推移を見ると、主な2回のエコカー補助金制度が実施された期間中（注）は、ともに指数が急上昇し、その後大きく落ち込むという現象が生じた。
- エコカー補助金による変動の大きさは、2014年4月の消費税増税を挟んだ、駆け込み需要と反動減の変動よりも大きかった。



資料：経済産業省「第3次産業活動指数」から作成。

注）紫色のシャドー部分は、主なエコカー補助金制度の実施期間（期間は新車登録又は新車届出を行う日付を基準）

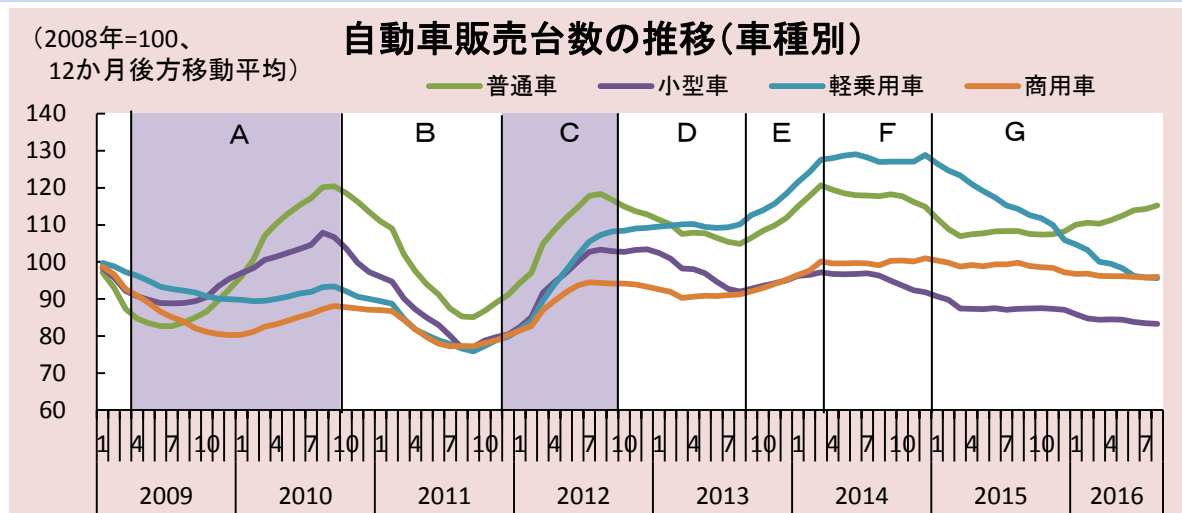
1回目：2009年4月10日～2010年9月7日まで

2回目：2011年12月20日～2012年9月21日まで

※エコカー補助金制度は、補助対象範囲や補助金額等は異なるが、平成28年度も「クリーンエネルギー自動車導入促進対策費補助金（CEV補助金）」として実施されている。

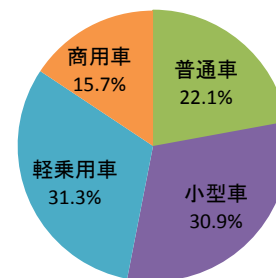
6-②. 自動車販売台数（2008年＝100）の推移

- エコカー補助金の影響を最も大きく受けたのは、助成額が大きかった「普通車」であった。2回目の補助実施後や消費税増税後に落ち込むこともあったものの、2016年は再び上昇傾向となっている。
- 「小型車」は消費税増税後に販売台数が減少し、水準は低いまま推移している。
- 「軽乗用車」は1回目の補助金制度の影響はあまり見られなかったが、2回目では販売台数が急増し、2014年まで伸びていた。しかしながら、2015年の軽自動車税増税を転換点に急減し続けている。

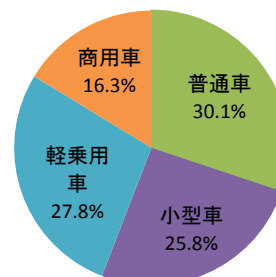


車種別販売台数シェア

2009年(1～6月)平均



2016年(1～6月)平均



各期間における自動車販売台数の動向 (車種別)

期間 車種	A	B	C	D	E	F	G
	1回目(※)	1回目後(※)	2回目(※)	2回目後(※)	消費税増税前	消費税増税後	2015年以降
普通車	↑	↓	↑	↘	↗	→	↗
小型車	↑	↓	↑	↘	→	↘	↘
軽乗用車	↘	↓	↑	→	↑	→	↓
商用車	↘	↘	↑	→	↗	→	→

注) 紫色のシャドー部分は、主なエコカー補助金制度の実施期間。

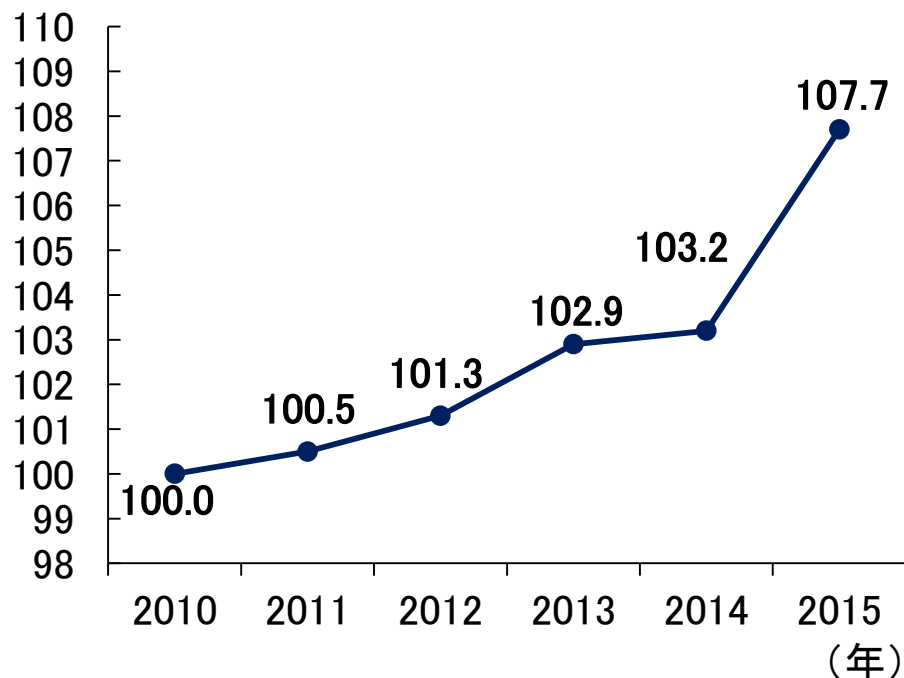
資料：日本自動車販売協会連合会、18
全国軽自動車協会連合会公表値から作成。

7-①. レンタカー、カーシェアリングの動向

- 特定サービス産業動態統計調査によれば、2015年の「自動車レンタル業（個人向け）」の売上高は992億6,100万円と前年比4.9%、契約台数は642万5,183台と同5.6%増加した。
- 第3次産業活動指数をみると、「自動車レンタル業（個人向け）」活動指数は上昇傾向で推移している。
- 需要側から、総務省の家計調査で、1世帯あたりの「レンタカー・カーシェアリング料金」の支出額の動向を確認してみると、2014年以降増加している。

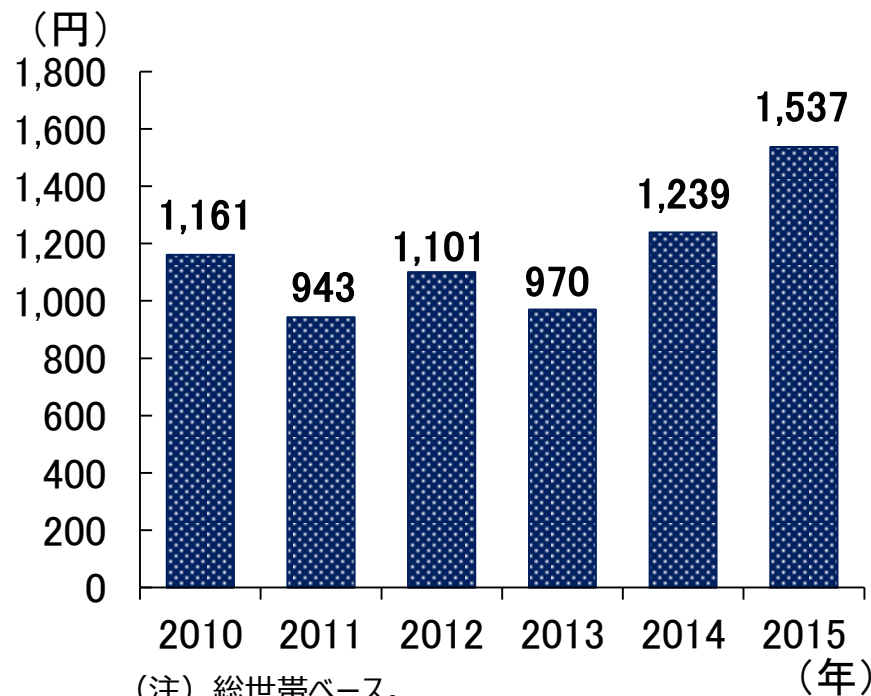
「自動車レンタル業（個人向け）」活動指数の推移

(2010年=100)



資料：経済産業省「第3次産業活動指数」から作成。

1世帯当たり「レンタカー・カーシェアリング料金」支出額の推移

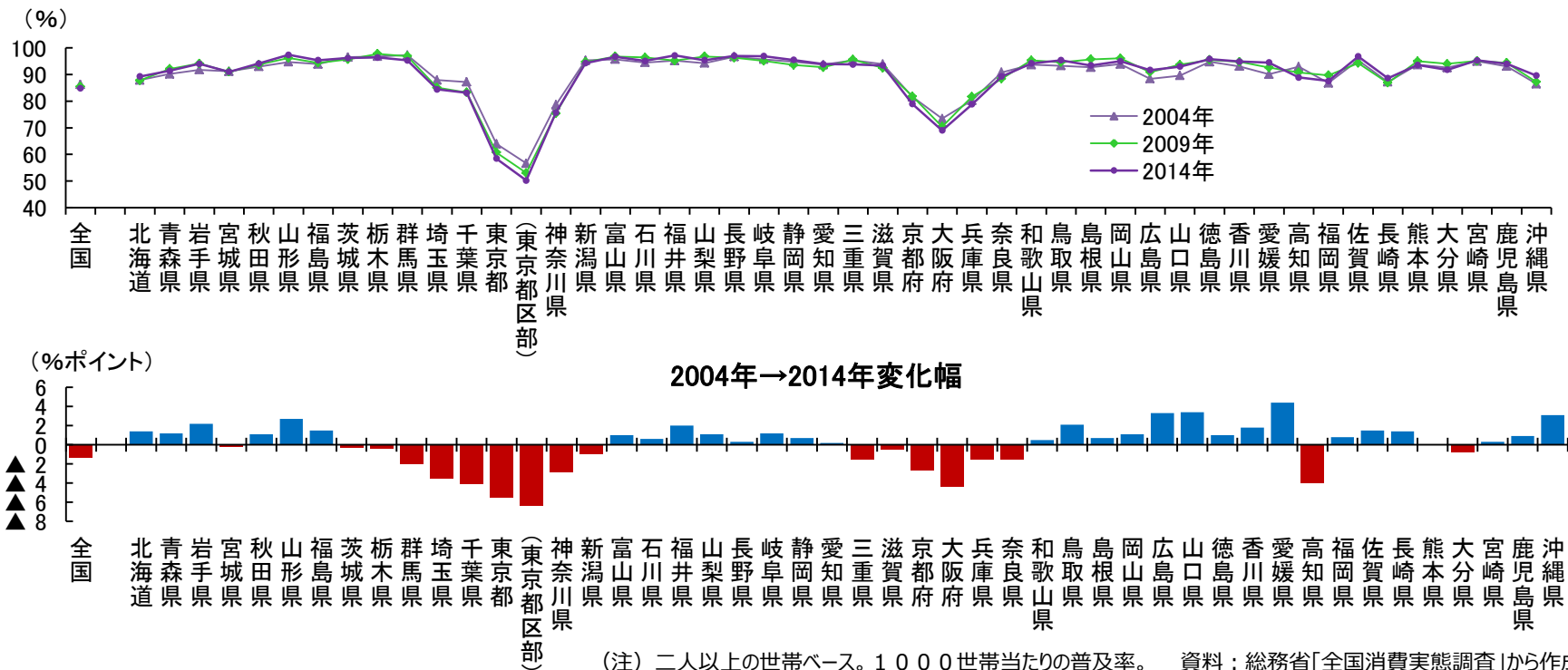


資料：総務省「家計調査」から作成。

7-②. レンタカー、カーシェアリングの動向

- 「自動車レンタル業（個人向け）」は好調に推移し、1世帯あたりの「レンタカー・カーシェアリング料金」は増加しているが、この背景の一つとして、都心部を中心に自動車普及率が低下していることが挙げられる。
- 総務省の全国消費実態調査によれば、2014年の自動車普及率（2人以上世帯、1000世帯当たり）は84.8%と、5年前と比較して▲0.7%ポイント、10年前と比較して▲1.4%ポイント低下している。
- 都道府県別では、東京都、大阪府の低下幅が大きく、特に東京都区部では10年前と比較して▲6.4%ポイント低下している。

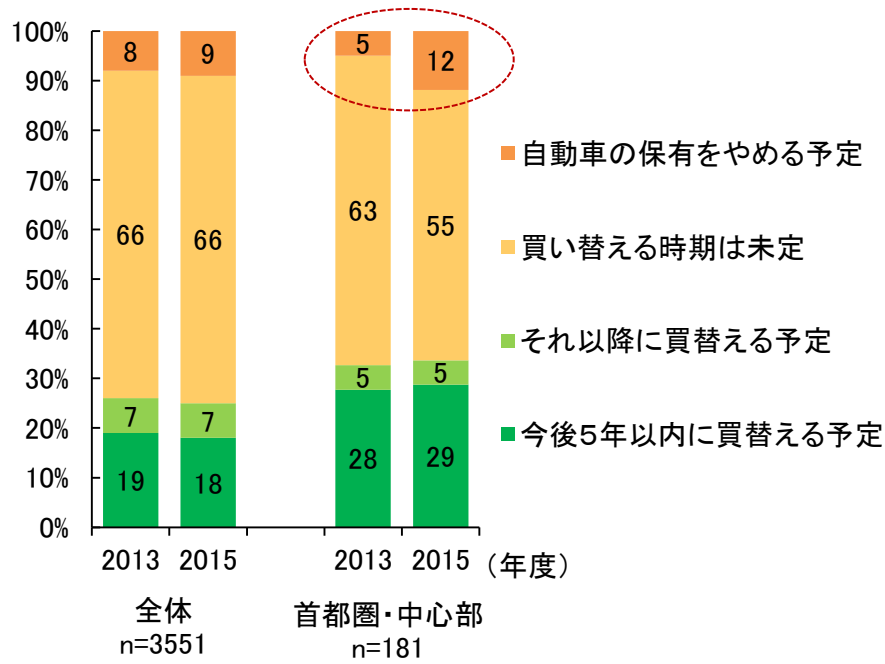
都道府県別に見た自動車普及率の変化



7-③. レンタカー、カーシェアリングの動向

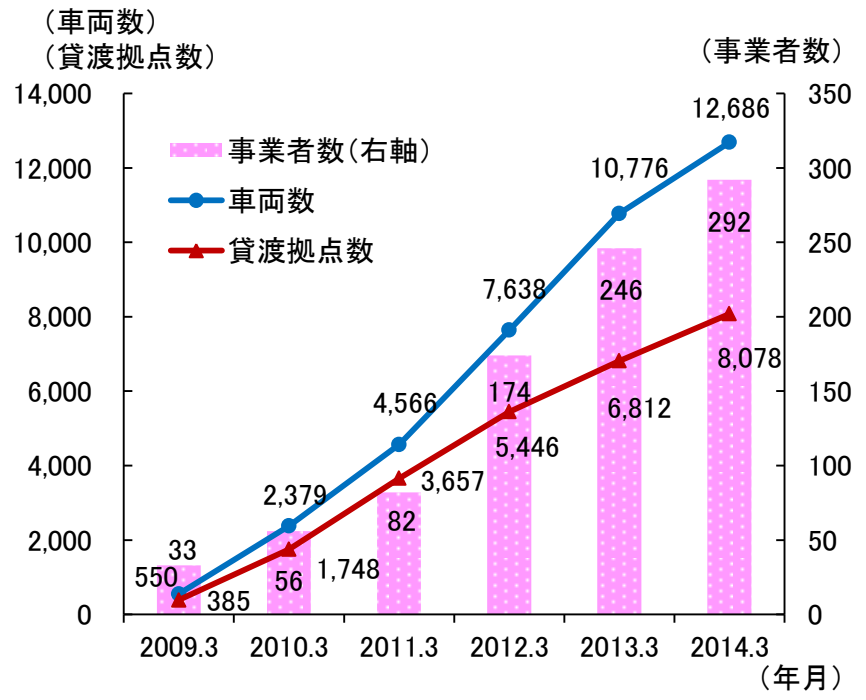
- 一般社団法人自動車工業会の「2015年度乗用車市場動向調査」によれば、自動車の今後の買替え・保有意向について、「自動車の保有をやめる予定」と回答した率は上昇している。特に、首都圏・中心部における上昇幅が大きい。
- 国土交通省によれば、レンタカー型カーシェアリング（※）は、事業者数、車両数、貸渡拠点数とも年々増加傾向にある。

自動車の今後の買替え・保有意向



資料：一般社団法人自動車工業会「2015年度 乗用車市場動向調査」から作成。

レンタカー型カーシェアリングの推移



資料：国土交通省

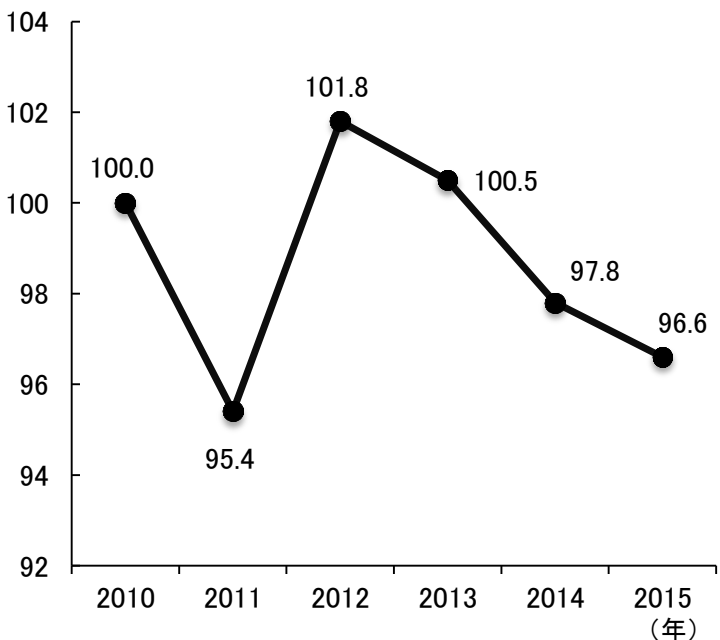
※「レンタカー型カーシェアリング」とは、道路運送法第80条第2項の許可を受け、会員制により特定の借受人に対して、自家用自動車を業として貸渡すことをいう。

8. 自動車関連産業活動指数の推移

- 自動車に関連するサービス7業種から作成した「自動車関連産業」活動指数は、2013年以降低下している。

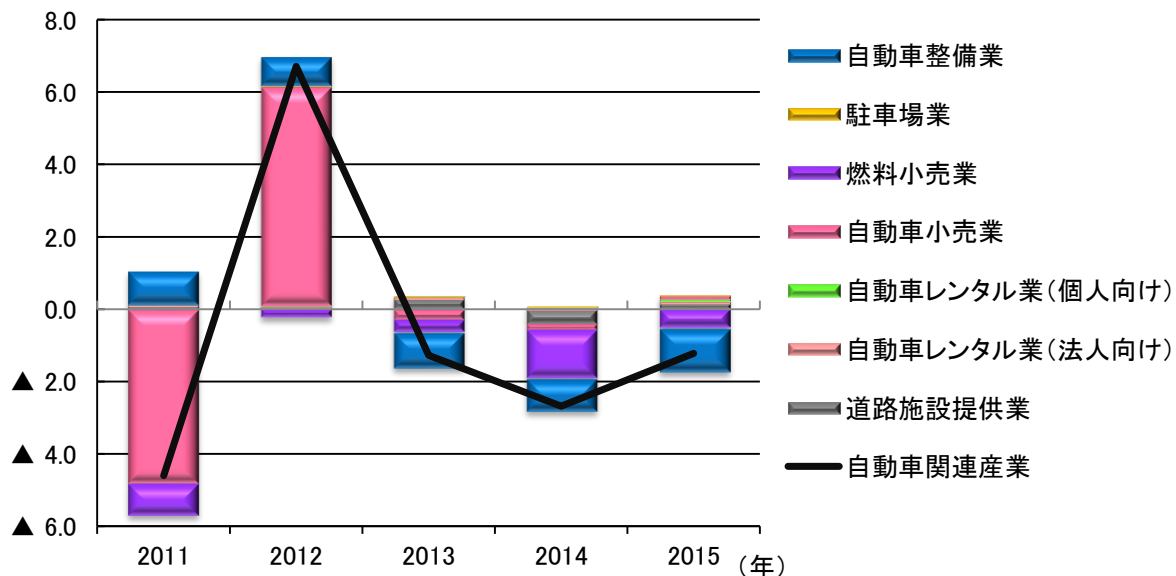
「自動車関連産業」活動指数の推移

(2010年=100)



第3次産業活動指数の再編集系列「自動車関連産業」の内訳業種の前年比寄与度

(2010年=100)



資料：経済産業省「第3次産業活動指数」から作成。

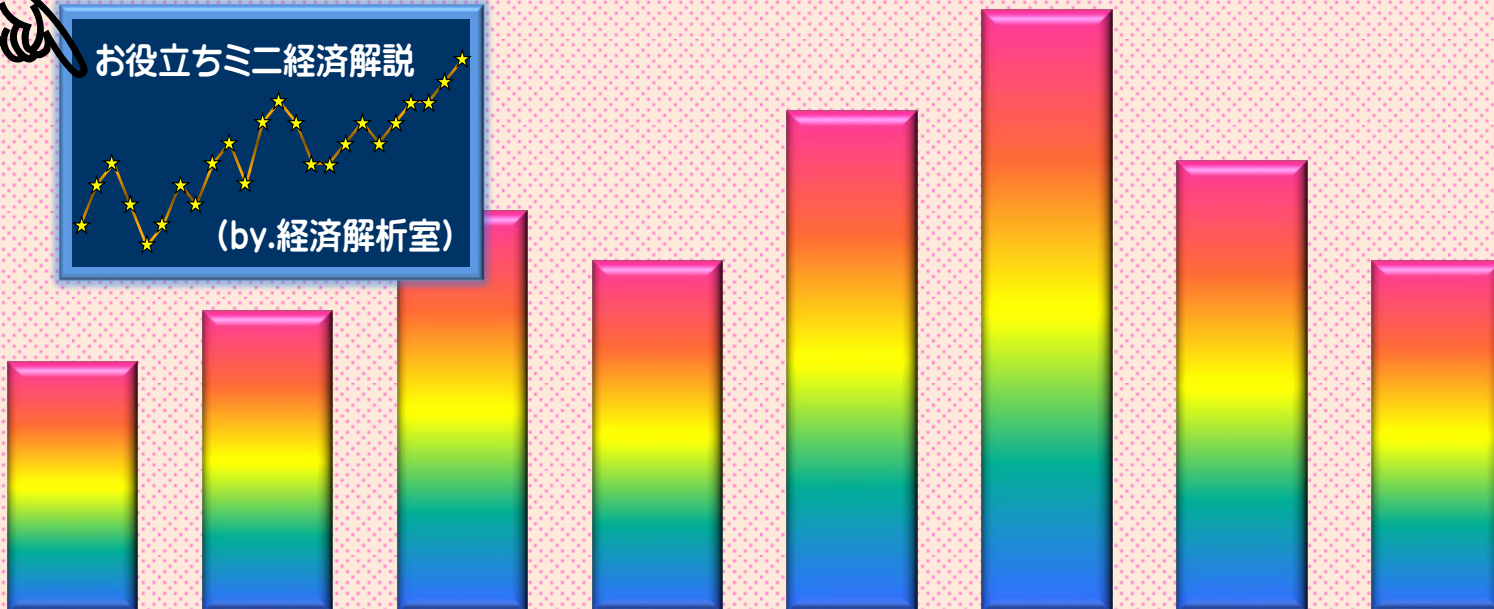
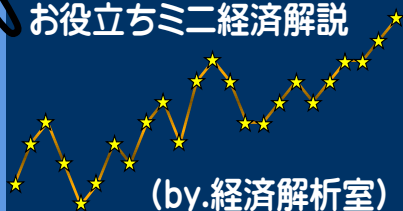
こちらも是非御覧下さい！

◎ ミニ経済分析：色々なテーマあります

◎ お役立ちミニ経済解説：総合ポータルサイトです



お役立ちミニ経済解説



経済産業省大臣官房調査統計グループ
経済解析室

お役立ちミニ経済解説、ミニ経済分析、動きで見る経済指標、
ミニ経済解説など