

世界の自動車需要～販売急減と先行き

渡部 喜智

過去 10 年の成長と 08 年の急変

過去 10 年の間、世界の自動車産業は先進国での堅調な需要に加え新興国・途上国市場でも販売が急増し、成長をたどった。不況知らずとまでは言えないものの、循環的な落ち込みも小さく、世界の自動車生産は 97 年の 52.9 百万台から 07 年には 73.1 百万台へ、4 割近く増加した(図 1)。しかし、08 年は 7 年ぶりの減少となった。

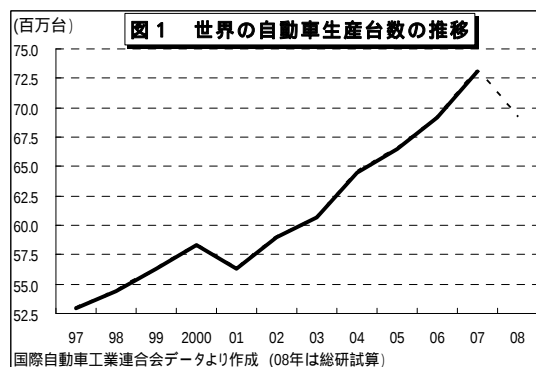
しかし、08 年は自動車産業にとっても急変の年となった。前半は原油暴騰に伴い自動車の維持コストが上昇。年後半は地球規模での金融危機が進行し雇用・所得環境が急激に悪化した。これらが消費者心理を低迷させ自動車需要は激減し、今回の世界同時不況が自動車不況と呼びうるほどに自動車関連産業の打撃は大きいものとなった。

米国では日系メーカーも販売急減

米国の 09 年 2 月の自動車販売台数は前年同月比 41%へ減少率が拡大、年率換算でも 9.1 百万台となった。大幅な値引や割安ローンの提供が後押しした面は大きかったが、米国の自動車販売は IT バブル崩壊後の 02 年でさえ 16.8 百万台あり、99 年～07 年の間の年間販売台数は 16 百万台を上回って推移。このような 16 百万台の販売が常態化し、当たり前という感覚があったことも否めない。

しかし、08 年は年後半の急失速から通年販売台数が 13.2 百万台へ減少し、直近では上述のように 10 百万台を割り込んだ。

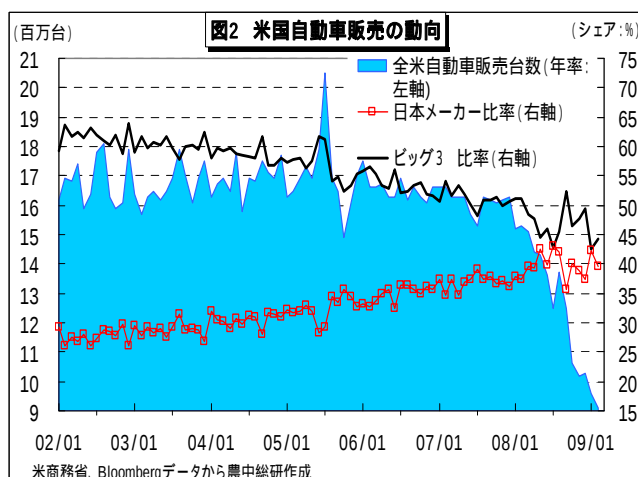
自動車の販売減少の内訳を見ると、GM を中心する米ビッグスリーの 3 社、車種的



には燃費の悪いピックアップ・トラックやSUVなどの大型車の販売不振が先行して大きかった。これは、全米平均のレギュラー・ガソリン価格が昨年7月には1ガロン(3.785ドル)当たり4.1ドル台(1ドル=1.085ドル)へ上昇したことが影響したことは間違いない。

しかし、昨年第4四半期からは金融危機の進行のもとで、日本車メーカーも一部を除きトヨタ、ホンダなどもビッグスリーと殆ど変わらない販売急減に見舞われている。とはいえ、日本メーカーの販売シェアは昨年7月にビッグスリー上回り、以後4割前後で推移している(図2)。

先行きは消費者の耐久財の買い時判断が慎重であることのほかに、自動車ローンが金利と借り易さの両面で厳しい状態にあるこ



とが痛手だ。カンファレンス・ボード・消費者信頼感調査の「先行き6ヵ月の新車購入意向」は昨年末の1%台からやや持ち直しているが、直近2%程度にとどまり、購入意欲は歴史的な低迷状態にある。また、消費者ローン証券化の市場機能が低下するとともに、金融会社の資金調達難により、自動車ローンの貸出が減少し、かつ自動車ローン金利も昨年末に急上昇した。これに対し、連邦準備制度はタム物資担保証券貸出(TALF)で自動車ローンなどの流動性を高め消費者ローンの資金調達の円滑化を進める姿勢だ。

中国、インドはてこ入れ策で販売反転へ

中国は06年には日本を抜き、世界第2位の自動車販売国となった。

しかし、世界同時不況の様相が強まるなかで、中国でも輸出産業を中心に業況悪化が深まったことを背景に、自動車販売も減少に転じた。昨年11月からは3ヵ月連続で前年比二桁減少となった。

また、中国のガソリンは政府の統制下に置かれ基準価格は従来、割安に抑えられてきたが、08年前半は原油高に伴い基準価格の大幅な引き上げが行われた。年後半に国際石油市況が急落した後も、中国政府は基準価格を据え置いたことから、小売価格には割高感が強まっていた。

これに対し、中国政府は浮揚策の一環として、1月下旬から排気量1,600cc以下の自

動車に対する購入税を10%から5%へ下げるとともに、ガソリン価格を合計で30%程度値下げし、テコ入れをはかった。また、貸出が大幅に伸びており、金融緩和の効果も出ている。これにより、2月の販売台数は前年比24.7%の増加に転じた。

インドも事情は同じだ。自動車販売(三輪車以上)は07年11月から二桁減少が続いたが、2月は前年比2.4%増、乗用車は同23.4%増となった(以上、図3)。この反転には、総選挙を前にした政府の景気刺激策の効果が大きい。政府は昨年12月に付加価値税を4%カットするとともに公務員給与の大幅引上げを実施。政策金利引き下げでローン金利も大幅に下がるとともに国営銀行を中心に貸出の積極化を指示したことが、自動車の買い意欲を刺激したようだ。3月下旬からタタ・モーターズが10万ルピー(約19万円)の「ナノ」の販売を開始することも期待材料だ。

欧州でもドイツなどが高環境性能車への買い替え補助を実施。これによりドイツでは2月の販売台数が22%増となった。

以上のように、世界の自動車需要には少し明るさも見えてきたが、年後半にかけて需要回復が持続するかは、不透明である。少なくとも自動車需要が全体的に底上げされる可能性は小さいだろう。

ガソリン価格は急落したが、先進国では消費者の燃費や環境を重視した車選びの感覚は鋭敏になっている。低燃費・高環境性能車が需要回復の主軸となる公算が大きい。

わが国でも、ハイブリッド車や軽自動車の需要は比較的底堅い。4月からは環境対応車を対象に自動車取得税と自動車重量税(当初3年分)の減・免税措置が実施されるが、排出ガス規制への対応の点からも、この当たりの政策の後押しを、技術投資面を含め一層強化することが重要だ。

