

自動車製造業の現状と課題

中島 久夫 (なかしま ひさお) (株)産業構造総合研究所 エネルギー・素材事業本部 上級研究員

1. 自動車産業と自動車製造業

自動車産業は、誰もが認める日本の基幹産業であり、その事業規模はしばしば国家予算と比較される。

たとえば、トヨタ自動車の2006年3月期(2005年度)の年間連結売上高は、21兆369億円(日野自動車、ダイハツ工業の売上を含む)であり、2005年度の日本の一般会計予算額82兆1,829億円の1/4を超える額となっている。

このように、トヨタ自動車1社の売上高を見るだけで、その事業規模がいかに巨大なものであるかが判るが、かくも巨大なトヨタ自動車でも、自動車産業の全てを担っている訳ではなく、自動車の製造部門を代表する1メーカーであるに過ぎない。

自動車産業という場合、その裾野は大変広く、日本自動車工業会では、(図1-1)に示すように、「製造部門」「利用部門」「関連部門」「資材部門」「販売・整備部門」に分けて、その就業人口を示している。

これによると、日本の自動車産業の就業人口は486万人で、全就業人口の7.7%を占めているが、このうち製造部門の就業人口は74万6千人で、全自動車産業の15.3%を占めているに過ぎず、全就業人口に対する割合は1.1%に過ぎない。

その一方、2005年度の日本国内の自動車の生産額が21兆238億円、4輪車部品生産額が8兆2594億円、2輪車及び2輪車部品生産額が1兆747億円(いずれも経済産業省「2005年 機械統計(2) 製品年表」のデータ:(表1-1)参照)で、自動車製造業関連品目の生産額の合計は、30兆3579億円となっている。但し、これに含まれていない自動車付属品等が多数存在するし、タイヤメーカーやガラスメーカー等は、一般に自動車部品メーカーには含まれない。

しかも、ここに示されている値は国内事業所のみでの生産額であり、グローバルな観点でみた場合、日本国籍を持つ自動車メーカーの売上高は52兆3,476億円

と、国内における自動車製造業関連品目の生産額をはるかに凌駕している。

このような自動車メーカーに代表される自動車製造業こそが狭義の自動車産業と見なすことができるが、自動車産業を広く捉える場合には、先に示したように、「利用部門」「関連部門」「資材部門」「販売・整備部門」等も含めて考えるべきであろう。

本稿では、自動車部品製造業を含む自動車製造業を自動車産業の中核を占める業種と捉え、その概要を示すこととする。

2. 世界の自動車メーカー

マークラインズ(<http://www.marklines.com>)の調査によると、2005年(暦年)における世界の自動車生産台数は、64,746,117台である(図2-1)。これで2001年以降、5年間連続で世界の自動車生産台数は増加していることになる。

現在、世界の自動車メーカーは幾度目かの再編期にあり、分離、合併、買収、売却等を繰り返している。

(図2-2)は、2006年10月現在における世界の主要自動車メーカーのグループ関係を示したものであるが、グループとしての自動車販売台数シェアトップは、ゼネラルモーターズ(GM)グループであり、以下トヨタグループ、フォードグループ、ルノー/日産グループと続いている。

現在の自動車メーカーの再編は、米国の2大メーカーであるGMとフォードの不振を軸としており、GMは、2005~2006年にかけて、フィアット、富士重工業、いすゞ自動車への出資を全て解消し、スズキについても、3%の株式以外は全てスズキへ売却した。

これにより、フィアット、スズキ、いすゞ自動車は独立勢力となり、富士重工業はトヨタから8.7%の出資を受けてトヨタグループのメンバーとなった。

一方、フォードは2006年8月にアストンマーチン