

(1 1) 自動車工業

19 / 18 20 / 19

伸び率10%以上 ● 伸び率0 ~ 10%

: 天気図マーク;

伸び率0 ~ 10%

伸び率 10%以下

1 . 企業経営動向

(1)需要

四輪車の平成19年度の国内販売台数は、軽自動車の需要は小幅な減少にとどまり、普通乗用車は微増となったものの、原油高の影響や自動車NOx・PM法による新車代替が落ち着いたことなどから、小型乗用車、トラック、バスの需要が大きく減少し、対前年度比5.3%減の532万台と前年度を大きく下回った。

輸出については、サブプライムローン問題、原油価格の高騰等の影響から、米国経済の景気後退等により、北米向け輸出が減少したものの、北米以外が全て増加したことにより、対前年度比10.4%増加し、堅調に推移している。

先行きについては、国内販売は、国内市場の成熟化や平均使用年数の長期化、更なる原油価格の高騰の影響などにより、需要の低迷は続くと考えられる。また、輸出については、欧州や中近東を中心に、引き続き堅調に推移することが見込まれる。

二輪車の平成19年度における国内出荷台数は、原付第二種(51~125cc)が増加したものの、小型二輪車や軽二輪車、原付第一種が減少したことにより、対前年度比4.0%減少の66万台となり、前年度を下回った。

一方、輸出については、アジア、大洋州、南米向けなどが増加したものの、北米向け輸出が大幅に減少したことにより、対前年度比13.3%減少の118万台となり、前年度を下回った。

(2)生産・設備稼働

生産

四輪車の平成19年度の国内生産台数は、対前年度比2.5%増加の1,179万台と微増ではあるものの、6年連続の増加となり引き続き1,100万台を維持している。

二輪車の平成19年度の国内生産台数は、原付第二種が増加したものの、小型二輪車や軽二輪車、原付第一種の減少により、対前年度比11.9%減少の156万台となった。

生産能力・設備稼働率

海外生産へのシフトが進展しているものの、国内においても新工場の立ち上げや既存設備の増強などの動きが見られる。

(3)企業収益

自動車メーカー10社の平成19年度決算(連結)では、主として海外での売上が増加したことによって、対前年度比売上高で8.5%の増収となった。また営業利益については、原材料価格の高騰などの要因があったものの、原価低減等合理化の推進の影響、為替差益等により、対前年度比5.8%の増益となった。平成20年度決算の見通しは、原材料価格の高騰と為替差損等の影響により、各社の収益は厳しいもの

と推測される。

(4)財務

各社とも財務体質の強化に向けた取り組みを行っているものの、有利子負債は増加傾向で推移している。

2．設備投資動向（グラフ1参照）

(1)これまでの設備投資の推移

自動車工業（自動車車体製造業を含む）の平成19年度の設備投資実績見込額は、生産能力増強や合理化・省力化、研究開発に係る設備投資を中心に行い、対前年度比+5.3%の総額9,388億円となった（18年度 - 19年度共通回答企業ベース19社）。構成比では、生産能力増強の割合が高く、次いで更新・維持・補修となっている。

(2)平成20年度の設備投資計画

平成20年度の設備投資計画は、総額1兆38億円と前年度に比べ10.0%の増加となった（19年度 - 20年度共通回答企業ベース18社）。構成比では、生産能力増強、研究開発、更新、維持・補修に係る設備投資の割合が高くなっている。

3．長期資金調達・運用動向

(1)長期資金運用動向

平成19年度の長期資金運用動向は、短期資金への振り替えを抑制するとともに、設備投資、投融資額を横ばいとして、抑制姿勢。平成20年度計画においては、設備投資資金、投融資額をともに増加させ、短期資金への振り替えを絞り込む傾向が見られる。

(2)長期資金調達動向

平成19年度の長期資金調達動向は、社債や借入金による調達を絞り込む一方、株式により賄う傾向が見られる。平成20年度計画においては、内部資金が主要ではあるが、あらたに借入金による調達により賄う傾向が見られる。

（グラフ1：設備投資の前年度比の推移）

