



コラム

「柏原延行」の Market View

104 我が国の自動車産業の基礎知識を整理する

皆さま こんにちは。

アセットマネジメントOneで、チーフ・グローバル・ストラテジストを務めます柏原延行です。

いよいよ、ゴールデンウィークが迫って来ました。私は残念ながら、華々しい予定はなく「観葉植物の植え替え」、「テニスのフォームチェック」、「近場でのカメラ撮影」を計画しています。

さて、今回コラムのポイントは、以下の通りです。

- 「通商問題の進展状況」によっては、大きな影響を受ける可能性のある自動車産業に関する基礎知識を整理する。
- 米国は年間に自動車約1,800万台登録（販売）されているにもかかわらず、国内生産は約1,100万台に留まっている（2017年、なお、中国の登録台数は約2,900万台、日本自動車工業会 自動車統計月報 2018-3号から）。
- 我が国は1,000万台近い四輪車を生産しており、この内の約半分を輸出している（2017年）。また、輸出台数については、1990年代からは減少しているものの、2000年以降では、ほぼ横這い推移であり、「通商問題においてターゲットとなりやすい状況」が明らか（産業としての強さの裏返しでもある）。
- 自動車産業の「直接・間接に従事する就業人口は、我が国の全就業人口の約8%」、「製品出荷額は、全製造業の製品出荷額の約18%」、「設備投資額は、主要製造業の約22%」であり、通商問題の進展状況によっては、我が国の経済全体へ影響する可能性がある。

我が国における主要な製造業である自動車産業が、「通商問題のターゲット」になる可能性が取り沙汰されています（また、技術革新により根本的な変革が起こる可能性もあります。ただし、時間が掛かります）。

そこで、今回は自動車産業に関する基礎知識を整理したいと考えます。

2017年の我が国株式相場を振り返った場合に、日経平均株価は約2割も上昇したにも関わらず、輸送用機器業種（東証33業種分類で自動車産業が属する業種です）の上昇率は、約9%に留まっており、この業種に関する投資家の懸念が強いことが想像できます。

2018年に入ってから、日経平均株価は約6%下落していますが、輸送用機器業種は約9%と日経平均株価以上の下落率となっています（3月末時点）。

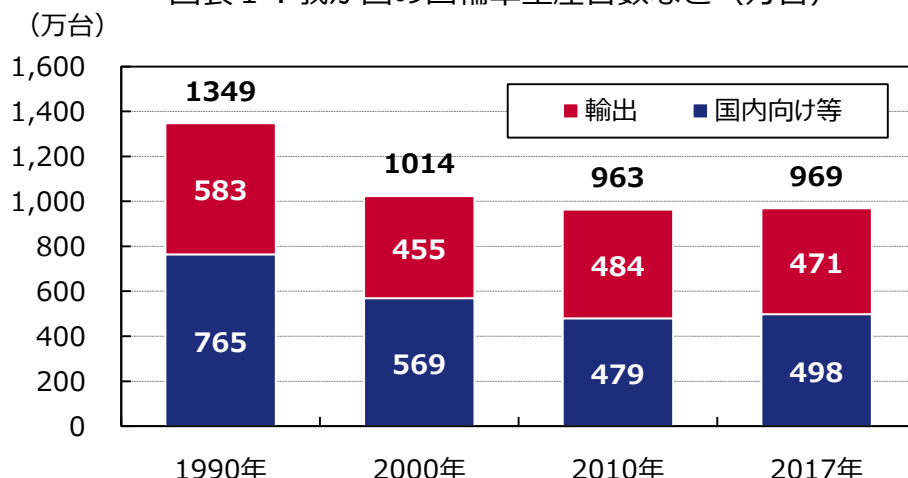
※本資料中の図表などは、将来の経済、市況、その他の投資環境にかかる動向などを示唆、保証するものではありません。

※巻末の投資信託に係るリスクと費用およびご注意事項を必ずお読みください。

米国から見た場合に、国民生活に身近な自動車に関して、米国内での需要は年間約1,800万台あるにも関わらず、米国内での生産は約1,100万台に留まっています。すなわち、単純に考えるとこの差の約700万台を海外から輸入している計算であり(2017年)、その分製造業、及び(製造業の)雇用が失われていると考えることもできます。

我が国の国内需要は年間約500万台ですが、国内生産は1,000万台近く、約500万台を輸出している状況です(2017年)。また、輸出台数については、1990年代からは減少しているものの、2000年以降ではほぼ横這いと評価できる状況です。

図表1：我が国の四輪車生産台数など(万台)



※国内向け等は生産から輸出を引いたもの
 出所：1990年と2000年は経済産業省「自動車産業を巡る構造変化とその対応について」
 2010年と2017年は日本自動車工業会「自動車統計月報」2011年3月号、2018年3月号

輸出超は一般的には、その製品の国際的な競争力が強いことを示し(海外の消費者に人気がある)、その分、ポイントに記載させていただいた通り、我が国の産業、とりわけ製造業に占める自動車産業の存在感は大きなものです。

しかし、米国から見た場合、我が国が年間約500万台の自動車(四輪車)を輸出する状況が2000年頃から継続していること自体が問題視される可能性があります。加えて、自動車の輸出超はこれだけの長い期間続いている問題であるが故に、本格的に自動車の対外貿易不均衡を是正する措置が必要になった場合には、その影響が大きくなることにも注意が必要です。

なお、私自身は、通商問題は特定の産業ではなく、産業全体として考える問題であると思っておりますが、交渉の進捗などに対する注意深い状況把握が必要であることもまた確かであり、(必要に応じて)交渉の進捗を本コラムでもご説明したいと考えます。

(2018年4月20日 9:00執筆)

【当資料で使用している指数についての留意事項】

「日経平均株価」は、株式会社日本経済新聞社によって独自に開発された手法によって、算出される著作物であり、株式会社日本経済新聞社は、「日経平均株価」自体および「日経平均株価」を算定する手法に対して、著作権その他一切の知的財産権を有しています。東証輸送用機器株価指数は、株式会社東京証券取引所(株東京証券取引所)の知的財産であり、指数の算出、指数値の公表、利用など同指数に関するすべての権利は、(株東京証券取引所)が有しています。

※本資料中の図表などは、将来の経済、市況、その他の投資環境にかかる動向などを示唆、保証するものではありません。

※巻末の投資信託に係るリスクと費用およびご注意事項を必ずお読みください。

投資信託に係るリスクと費用およびご注意事項

【投資信託に係るリスクと費用】

● 投資信託に係るリスクについて

投資信託は、株式、債券および不動産投資信託証券（REIT）などの値動きのある有価証券等（外貨建資産には為替リスクもあります。）に投資をしますので、市場環境、組入有価証券の発行者に係る信用状況等の変化により基準価額は変動します。このため、投資者の皆さまの投資元本は保証されているものではなく、基準価額の下落により、損失を被り、投資元本を割り込むことがあります。ファンドの運用による損益はすべて投資者の皆さまに帰属します。また、投資信託は預貯金とは異なります。

● 投資信託に係る費用について

[ご投資いただくお客さまには以下の費用をご負担いただきます。]

■ お客さまが直接的に負担する費用

購入時手数料：上限3.78%（税込）

換金時手数料：換金の価額の水準等により変動する場合があるため、あらかじめ上限の料率等を示すことができません。

信託財産留保額：上限0.5%

■ お客さまが信託財産で間接的に負担する費用

運用管理費用（信託報酬）：上限 年率2.6824%（税込）

※上記は基本的な料率の状況を示したものであり、成功報酬制を採用するファンドについては、成功報酬額の加算によってご負担いただく費用が上記の上限を超過する場合があります。成功報酬額は基準価額の水準等により変動するため、あらかじめ上限の額等を示すことができません。

■ その他費用・手数料

上記以外に保有期間等に応じてご負担いただく費用があります。投資信託説明書（交付目論見書）等でご確認ください。その他費用・手数料については定期的に見直されるものや売買条件等により異なるため、あらかじめ当該費用（上限額等を含む）を表示することはできません。

※ 手数料等の合計額については、購入金額や保有期間等に応じて異なりますので、あらかじめ表示することはできません。

※ 上記に記載しているリスクや費用項目につきましては、一般的な投資信託を想定しております。

費用の料率につきましては、アセットマネジメントOne株式会社が運用するすべての投資信託のうち、徴収するそれぞれの費用における最高の料率を記載しております。

※ 投資信託は、個別の投資信託ごとに投資対象資産の種類や投資制限、取引市場、投資対象国が異なることから、リスクの内容や性質、費用が異なります。投資信託をお申し込みの際は、販売会社から投資信託説明書（交付目論見書）をあらかじめ、または同時にお渡ししますので、必ずお受け取りになり、内容をよくお読みいただきご確認のうえ、お客さまご自身が投資に関してご判断ください。

※ 税法が改正された場合等には、税込手数料等が変更となることがあります。

【ご注意事項】

● 当資料は、アセットマネジメントOne株式会社が作成したものです。

● 当資料は、情報提供を目的とするものであり、投資家に対する投資勧誘を目的とするものではありません。

● 当資料は、アセットマネジメントOne株式会社が信頼できると判断したデータにより作成しておりますが、その内容の完全性、正確性について、同社が保証するものではありません。また掲載データは過去の実績であり、将来の運用成果を保証するものではありません。

● 当資料における内容は作成時点のものであり、今後予告なく変更される場合があります。

● 投資信託は、

1. 預金等や保険契約ではありません。また、預金保険機構および保険契約者保護機構の保護の対象ではありません。加えて、証券会社を通して購入していない場合には投資者保護基金の対象ではありません。
2. 購入金額について元本保証および利回り保証のいずれもありません。
3. 投資した資産の価値が減少して購入金額を下回る場合がありますが、これによる損失は購入者が負担することとなります。