

目次

1. 問題意識
2. 日本の自動車産業の現状分析
3. 他国の自動車産業の状況
4. 自動車産業の新しい動向
5. まとめ

問題意識・研究目的

新型コロナウイルスの影響により 2020 年度の各社は減収となる見通しとなり、先行きが見えないために、まだ業界予想を発表していない企業もある。

そこで、日本の強みでもある自動車産業が今後どう動いていくか、日本を含む世界の自動車業界の現状はどうかを調べていきたくて日本の自動車産業の行方を占う。

内容

- ・日本企業の現状は、やはりどのメーカーも前年と比べ売り上げが平均約 8% 落ち込んでいます。しかし、スバルだけは主力が北米で、売り上げはプラス 6% であった。
- ・1990 年代以降、中国では自動車産業が急速に発展してきており、2009 年には自動車生産台数世界一であった日本を抜き 11 年連続で世界一の市場になった。
- ・2009 年には中国国内登録車数は 6200 万台だったが 2020 年には 2 億台を超えた。
- ・今現在の日本は販売台数、生産台数共に世界で三番目となっています。
- ・自動車市場の方針も変わってきており、日本では 2030 年までに H V や E V の販売台数を 50%~70% にする予定とされ、さらに 2030 年
- ・トヨタ自動車は電気自動車をタイとインドネシアで販売すると発表し、東南アジアに初めて電気自動車を投入した。トヨタとして初めて東南アジアに電気自動車を投入することになった。地球温暖化対策を強化するため、世界各国が将来的にガソリン車の販売を禁止する計画などを打ち出している。トヨタとしては、当面はハイブリッド車の販売を中心にしつつも、電気自動車への対応も進めるねらいである。東南アジアは、日系メーカーが高いシェアを持つ主力市場であるが、電気自動車では中国など海外メーカーが積極的に新車を投入していて、政府の環境規制などの動向に注意を払いつつ競争をしている。
- ・日本自動車工業会は 2020 年 12 月 17 日に政府の 2050 年までに温暖化ガス排出量を実質ゼロにする「カーボンニュートラル」目標を巡り、自動車業界としても取り組むことを決定した。日本は欧州諸国に比べて火力発電比率が高く、実質ゼロを優先させると生産過程で電力を使うため国内での自動車生産が不利になる。政府は 30 年代半ばに全ての新車を脱ガソリン車とする目標を掲げる方向で調整している。

結論

日本国内の自動車の生産台数は多いが、販売台数が少ないことが分かった。年々各社売上也減少しているところに今回の新型コロナウイルスで、さらに打撃を受けることになった。今後電気自動車はますます発展し主流となることが予測されるので日本の企業も積極的に電気自動車の開発に注力し、これまで培ってきた環境配慮型自動車技術の優位性を世界市場において早急に確立すべきであろう。