2026年2月12日掲載

経済透視図 ⑭⑦

日本の自動車業界 26年展望と課題

利益成長の阻害要因増

SMBC日興証券
産業・サステナビリティ戦略部
産業調査課
野口 正太郎

2つの重要課題

2025年の日本の乗用車メーカーの世界販売台数は前年比0・2%増にとどまり、シェアダウンが継続した。米国でのシェアは堅調に推移したものの、中国での苦戦と東南アジア諸国連合（ASEAN）市場の低迷などが主因となった。業界では、電動化計画の見直しや選択と集中が進む。その中で社会は「トランプ2・0」を含めた地政学的リスクやインフレ影響に対する社会課題の解決と持続的社会の実現を、ユーザーは「知能化・電動化」などにより多様化する価値観への対応を求めている。そのような環境下で、26年は「価値観変化への対応」と「新たなモノづくり革新」が重要課題になると考える。

中国勢と競合

世界の自動車市場に価値観の変化をもたらす可能性を秘めるものは、「中国発の商品競争」である。25年の中国の輸出台数は710万台（前年比21%増）となり、ロシアや中近東の国々のみならず、タイやインドネシア、豪州、ブラジルなどでも、中国車のシェアは10%から20%を超える市場も出始めている。

中国の自動車産業は、輸出拡大から海外現地生産にステージを進めつつある。日本の自動車産業にとって脅威となっているのは、プラグインハイブリッド車（PHEV）やバッテリー電気自動車（BEV）など電動車以上に、中国市場で普及が進むナビゲート・オン・オートパイロット（NOA）やハンズオフ機能付き先進運転支援システム（ADAS）など中国発の知能化技術の海外進出やそれら技術を支える中国サプライチェーン（供給網）の国際的な競争力向上だ。

日本勢のソフトウエア定義車両（SDV）領域での挽回が期待される。

DX成果に期待

一方、インフレなど外部環境の変動を背景に、自動車の価格上昇も続いている。もちろん、知能化・電動化のための先行投資負担も大きく、インフレに伴う材料市況の高騰や中小受託取引適正化法（取適法）に伴う労務費上昇の影響とともに、大幅なコスト上昇圧力が自動車メーカーの収益を圧迫している。加えて、トランプ米政権による関税引き上げは、26年3月期で3兆円規模の減益要因となっており、日本の自動車メーカーの利益成長の大きな阻害要因となりつつある。

現状では、価格転嫁による効果も寄与しているが、一方で、販売競争の激化や中国車の世界進出に伴う一部市場での低価格シフトも見られ、「価格転嫁の限界」がくれば、自動車業界はあらためて原価改善を含めた新たなモノづくり革新に取り組む必要に迫られることになる。

すでに一部の自動車メーカーは、仕様の見直しや部品点数削減、デジタル変革（DX）による開発プロセス見直しなどに取り組み始めており、価格転嫁とともに、今後、これら取り組みの成果も求められそうだ。

26年は、中国勢がけん引する価値観の変化への対応や、新たなモノづくり革新による価格対応などに注目したい。

（隔週水曜日に掲載）

無断転載・複写禁止

※日刊工業新聞社から著作権の許諾を受けています