

世界乗用車メーカー一年鑑

～コロナ後の生残りへモビリティバリューチェーンの獲得強化～

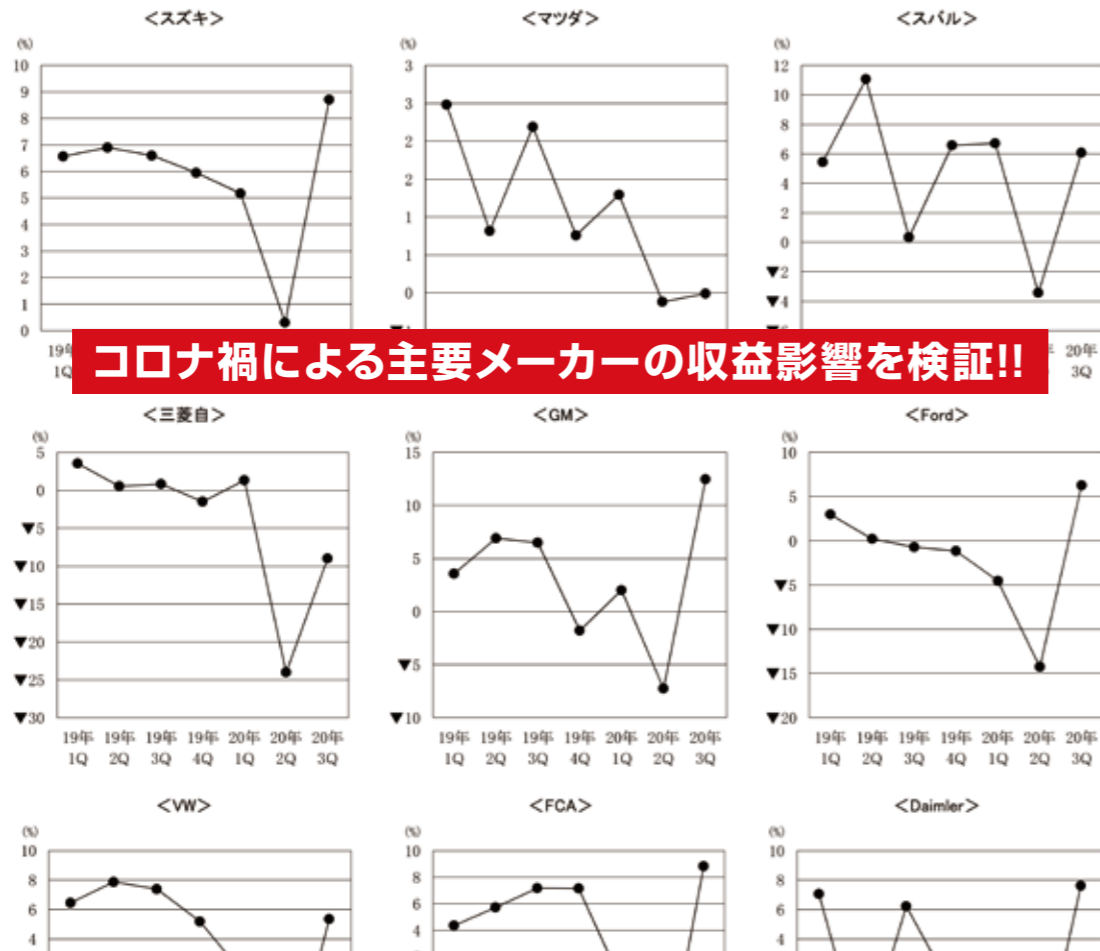
- ◆特集：乗用車主要メーカーの成長戦略を中期と長期の視点から比較し展望!!
- ◆特集：スマートシティ、MaaSなどモビリティ事業への各社の立ち位置を解説!!
- ◆総論：主要メーカーの中国合併における最新の収益等、各社の競争状況を報告!!
- ◆各社：経営/開発/製品/調達/CASEなど多様な視点から生き残り戦略を解説!!

■ 発刊：2020年12月25日 ■ 体裁：A4判、392頁 ■ 価格：150,000円+税 国内送料込

2020年の年初から世界中で猛威を振るうコロナ禍は、自動車生産・販売の停止による減収減益という形で世界の乗用車業界に財務の面で大きなマイナスの影響を与えています。世界の主要乗用車メーカーは近年、継続的にCASEへの対応に向けた巨額の投資資金を確保するため、生産・開発体制や人員の最適化、製品ラインの最適化、モジュール化などの事業の効率化に取り組んできました。今回のコロナ禍によりこれらの取り組みの一層の強化が求められますが、資金面で制約がある中でも将来の成長に向けた種まきが必要で、多くのメーカーは中期的な成長の軸として電動車に期待を寄せています。一方長期的には、自動車業界の収益源が、従来のメインストリームである自動車の製販事業と、移動にまつわるありとあらゆるサービスのバリューチェーンから収益の獲得を目指すモビリティ事業へ2極化することが想定され、世界の乗用車業界は中期・長期の両面において、成長の種の見極めが求められています。

当調査報告書「世界乗用車メーカー一年鑑2021」は、先進国・新興国の主要乗用車メーカーが、グローバルの事業戦略、生産、販売、調達、製品、提携、CASEなどの分野ごとに、成長に向けていかに取り組みを進めているかを解説しています。また特集では乗用車メーカー各社の事業戦略を多面的に比較・分析し、中期的と長期的な成長の方向性を展望しています。当案内をご高覧頂き、昨今の厳しい経営環境下での生き残りに向けた事業戦略の策定などのための基礎資料として、ご採用賜りますようお願い申し上げます。

【世界主要乗用車メーカー15社、メーカー別連結営業利益率推移(2019年第1四半期～2020年第3四半期)】(つづき)



コロナ禍による主要メーカーの収益影響を検証!!

申込方法

当調査報告書は書店では取り扱っておりません。お申し込み、お問い合わせは、申込書に必要事項をご記入の上、FAX または郵送下さい。また E-mail による受付も行っております。

世界自動車産業専門調査会社



〒464-0025 名古屋市千種区桜が丘 292 フォーインビル
TEL : 052-789-1101 FAX : 052-789-1147
https://www.fourin.jp E-mail : info@fourin.jp

申込書 □ 世界乗用車メーカー一年鑑2021

価格：150,000円(税別、国内送料込)

検討用本誌の送付を希望します

(株)フォーイン 行 フリーダイヤル Fax: 0120-0000-73

年 月 日

御社名

御利用部署名

〒 御住所 (送付先)

T E L 番号 F A X 番号

E-mail address

(フリガナ) 御担当者氏名 御役職

通信欄

検討用本誌のご紹介 フォーインでは、調査報告書のご採用可否の検討用として、お客様のご要望に応じて実際の調査報告書をお送りしております。案内書やホームページだけでは、採用を決めかねているお客様が採用の可否を決定して頂くために必要な期間、ご覧頂くことが可能です。上記の検討用本誌希望にチェックを入れてお問い合わせ頂ければ宅急便にて実際の報告書をお送り致します。詳細は、営業部(TEL:052-789-1101)までお問合せ下さい。

長期的なトレンドである収益源の2極化への立ち位置



(FOURIN作成)

◆ 目次 ◆

特集 世界乗用車メーカーの成長戦略比較

- コロナ禍で傷んだ財務の回復を図りながら、収益源の2極化への向き合い方を模索する乗用車業界
- ◇モビリティ事業と自動車製販事業への収益源の2極化が長期トレンド
- ◇コロナ禍により2020年第2四半期に大部分が営業赤字転落も、第3四半期に概ね黒字を回復
- ◇手元流動性確保の取り組みにより、2020年に入り短期支払い能力は向上
- ◇経営戦略：コロナ禍への対応で収益力の回復が当面の課題、電動車を成長の軸に据えるメーカーが多い
- ◇組織・人事：意思決定のスピードアップやモビリティ事業への対応強化を狙う組織改編が続く
- ◇製品：量販BEV/PHEVの本格投入が始まる
- ◇生産：デジタル技術を活用した生産効率化が進展
- ◇部品・調達：ホンダ/GM提携、PSA/FCA経営統合など調達スケールメリット狙う提携関係が拡大
- ◇研究・開発：イノベーションに軸足を置く新たな研究開発体制が始まる
- ◇販売：コロナ禍への対応でデジタル販売の導入が一気に進む
- ◇海外事業：収益性を軸に事業形態の選別が進展
- ◇提携：部分提携から深みのある提携へ、ホンダが協業方針を転換
- ◇CASE：先進技術のパッケージ化が進展

第1章 世界乗用車メーカーの競争状況

1. 世界乗用車メーカーの業績比較
2. 世界自動車メーカーの生産・販売ランキング
3. 世界乗用車メーカーの主な資本提携関係

第2章 北米乗用車メーカー

- GM：米国No.1メーカー、自動運転やBEV技術への投資確保に向け選択と集中加速
- Ford：米国No.2メーカー、業績改善に向け小型トラックなど高収益事業に集中
- Tesla：米国新興BEVメーカー、赤字体質から脱却し生産体制の拡充図る

第3章 欧州乗用車メーカー

- VW：ドイツ自動車最大手、電動車シフトに向けID.シリーズ世界展開開始
- Audi：VWグループの高級車メーカー、技術リーダーシップの回復を目指す
- Daimler：ドイツプレミアムブランド、サブブランド活用やデジタル化により収益力強化図る
- BMW：ドイツのプレミアム自動車メーカー、BEVのiXとi4を2021年に発売
- Porsche：VW Gr.の高級スポーツカーメーカー、電動化とデジタル化を軸にブランド力強化
- Renault：仏大衆車メーカー、de Meo新CEO就任、能力適正化急ぐ
- PSA：欧州販売2位グループ、収益力回復を遂げFCAと合併
- FCA：伊と米に本拠を持つグローバルメーカー、PSAと統合し収益率の改善を目指す
- SEAT：VW傘下のスペインメーカー、SUVとBEV/PHEVの両輪で成長を目指す
- Skoda：VW傘下チェコメーカー、BEVのEnyaq iVを2021年に発売し自社で生産
- Volvo Car：吉利Gr.のスウェーデンメーカー、安全と電動化、自動運転を軸にブランド力強化
- Jaguar Land Rover：Tataグループ傘下の英国高級車メーカー、業績悪化が続く
- AvtoVAZ：Renault傘下のロシア乗用車最大手、Ladaブランドで展開

第4章 日本乗用車メーカー

- トヨタ：世界販売大手、「選択と集中」で経営効率高めコロナ下でも収益確保
- 日産：Renault・三菱自とアライアンスを形成する日系メーカー、e-POWER・BEVで電動化を促進
- ホンダ：日本の二輪・四輪車大手メーカー、GMとの提携領域を拡大
- スズキ：日本の小型車メーカー、インドでシェア50%維持に向け経営資源を集中
- マツダ：日系中堅乗用車メーカー、早期の在庫調整でコロナ禍に対応
- 三菱自：SUVが主力の日本自動車メーカー、PHEV技術・ASEANを軸に成長を目指す
- ダイハツ：軽・小型自動車メーカー、Rockyで小型車市場を開拓
- スバル：トヨタと協業してCASE対応を本格化する日本の乗用車メーカー

第5章 アジア乗用車メーカー

- 現代自：韓国トップメーカー、新会長体制で電動車など次世代事業を強化
- 起亜：現代自傘下の韓国2位メーカー、電動車とモビリティソリューションに注力
- 上汽集団：中国乗用車最大手、MGブランドの海外進出が加速
- 中国一汽：中国自動車大手、自主ブランド事業を再編
- 東風汽車：中国大手国有自動車メーカー、合併事業が低迷
- 中国長安：2025年までにICE販売を終了、グループ販売600万台を目指す
- 北汽集団：北京地盤の中国自動車大手、2025年までに完全にNEVにシフト
- 广汽集団：2019年製販は200万台超、2020年は販売台数3%増を目指す
- 奇瑞汽車：中国中堅乗用車メーカー、CASE対応の技術開発を推進、海外進出を加速
- BYD：中国民族系メーカー、中国内外市場で事業拡大
- 吉利汽車：中国民族系乗用車メーカー、M&A活用し海外事業拡充
- 長城汽車：SUV事業を主力とした中国メーカー、中国内外で事業拡大
- Tata Motors：インド大手自動車メーカー、乗用車事業立て直しの過程で分社化に着手
- Mahindra & Mahindra：ユーティリティ車が主力のインド系メーカー、事業体のスリム化を推進
- Proton：マレーシアの国民車メーカー、吉利によるテコ入れで国内市場2位に回復

特集

【世界主要乗用車メーカー、ロボタクシー関連の最近の主な取り組み】

| メーカー | 項目 | 詳細 |
|---------|----------------------------------|--|
| GM/ホンダ | ロボタクシー向け車両システムの共同開発 | <ul style="list-style-type: none"> ・2018年10月に計27.5億ドル(約3,100億円)を投じて、次世代技術を共同開発する方針を発表。 -ホンダがGMの自動運転車開発子会社GM Cruiseに7.5億ドル出資。発行済み株式の5.7%を取得してGM、ソフトバンクに次ぐ株主となった。GM CruiseはCruise Automationが母体で、2016年にGMが買収。 -今後12年間にホンダが20億ドルの資金を提供し、無人ライドシェア専用の自動運転車両を共同開発する。GMが車両プラットフォーム、GM Cruiseがセンサーやソフトウェアなど、ホンダは内外装のデザインの開発などを担う。北米市場でライドシェアサービスを展開する見通し。 |
| GM | ロボタクシー向け車両の開発 | <ul style="list-style-type: none"> ・2018年1月、ステアリングホイールやアクセルペダルなどの無い完全自動運転車Cruise AVの走行許可申請(VSSA)を米国運輸省(DOT)に提出した。 -Chevrolet Bolt EVをベースに開発。自動運転用のルーフモジュールはMichigan州のBrownstown工場で製造し、車両の量産は同州Orion工場で行う。 -システムの設計・試作を行い、シミュレーションおよびフィールドにおけるテストを実施し、その結果を設計プロセスにフィードバックするという反復設計プロセスを強化。これにより、多様な技術と高い信頼性を備えた車両を構築した。 ・2020年1月、完全自動運転車となる、ハンドルのない6人乗り小型バン「Origin」を発表した。Cruiseが開発した初の自動運転車となる。 |
| | ロボタクシーサービス | <ul style="list-style-type: none"> ・2019年7月、自社開発の自動運転車によるオンデマンドライドシェアサービスの延期を発表。2017年11月に、2019年内に自動運転車をライドシェアサービスに投入するとの見込みを示していた。 -安全面の懸念からテストを続ける必要があると判断したとみられる。延期後の目標時期は明らかになっていない。 |
| Ford | レベル4の自動運転車の事業計画 | <ul style="list-style-type: none"> ・2022年から物流やモビリティサービス向けにレベル4の自動運転車を、限られたジオフェンス内で展開する計画。 -2020年4月、自動運転車による商用サービス(ライドヘイリング、物流サービス)の開始時期を当初予定の2021年から2022年に延期すると発表した。 -コロナ禍により、顧客の嗜好に変化が生じており、それを精査してからのサービス開始を予定する。 ・子会社のArgo AIがレベル4システムの開発を主導。Argo AIにVWも出資し、開発費用の負担を |
| | | <ul style="list-style-type: none"> Argo AIの一部株式を取得。2020年第2四半期決算で31.8億ドルの特許収入となり、Fordの最終損益での赤字回避につながった。 |
| Tesla | レベル5の自動運転技術の開発 | <ul style="list-style-type: none"> ・2019年4月、自動運転機能を制御するコンピューターを自社製AIチップであるFSD(Full Self-Driving)に切り替えたと発表した。 -完全自動運転(レベル5)に対応していることなどが特長。従来のシステムと同様にOTA(Over the Air)によりプログラムを更新する。 -従来のNVIDIA製から切り替えた。 ：Teslaによると、自社製品とすることで単価が20%安くなり、処理速度は従来製品に比べ21倍速くなったという。 -2019年3月にModel SとModel X、同年4月にModel 3への搭載を開始した。 ・2020年10月時点で、既に完全自動運転が可能なシステムを搭載済みで、法整備が整えばTesla車をロボタクシー事業に利用することが可能。 -OTAにより機能を作動可能とする(各国の規制状況により、変更内容は異なる)。法規制の変更により、利用できる機能が増えた時に、OTAにより機能を更新し対応する。 |
| VW | イスラエルなどでのロボタクシー事業でMobileyeと提携 | <ul style="list-style-type: none"> ・Mobileyeが世界的に事業展開を予定するロボタクシー事業に関して2018年より提携関係にある。 -2022年をめぐりにロボットタクシーを活用したモビリティサービスを世界で展開する計画。 -2022年にイスラエルやフランス、中国でサービスを開始し、2023年には米国でも展開する模様である。 |
| | レベル4搭載車の実証実験 | <ul style="list-style-type: none"> ・2019年4月、ドイツHamburgで高度自動運転の実証実験を開始した。 -レベル4の自動運転機能を搭載するVW e-Golfを使用。 |
| Daimler | 米国で自動運転車のモビリティサービスの実験 | <ul style="list-style-type: none"> ・2019年12月、米国California州San Joséで、Boschと共同でレベル4及び5の自動運転車を使用したモビリティサービスの実証実験を開始したと発表。 -自動運転車によるライドヘイリングの実用化のほか、カーシェアリング、マルチモーダルサービスをモビリティ事業としてどのように活用していくかを検証する。 -試験車両にはMercedes-Benz Cクラスを使用。 -両社が共同開発した自動パーキングシステムは、世界初のレベル4(SAE基準)の自動運転駐車機能として2019年7月にドイツ当局から承認された。 |
| Renault | Waymoなどと自動運転モビリティサービスの事業展開について検討 | <ul style="list-style-type: none"> ・2019年10月、RenaultはWaymo、Region Ile-de-France当局と共同でRoissyとCharles De Gaulle空港・La Defense間を結ぶ自動運転モビリティサービスの展開を検討することを発表した。 -フランス政府は、自動運転車両の開発を同分野のプレーヤー、国、地方当局を巻き込んだ国家戦略と位置付けており、政府がサポートしている実験プログラムEVRA(Expérimentation du Véhicule Routier Autonome)が進行中。 -Region Ile-de-France当局は自動運転車両の運行のためのインフラ整備に1億ユーロを投資している。 |

主要メーカーのモビリティ事業の最新の取り組みを報告!!