

20年には2,768万台に達する中国巨大自動車市場などを予想

世界の自動車用主要部品50品目の市場を調査

2020年世界予測

DCT* 5,948億円(09年比446.2%) 欧州の市場拡大へ
 アイドリングストップシステム 4,138億円(09年比1493.9%) 欧州排ガス規制、新興国に期待
 LEDリアコンビネーションランプ 611億円(09年比196.5%) 成熟化と価格低下で

*DCT:デュアルクラッチトランスミッション トルク抜けと変速ショックの小さい手動変速装置

マーケティング&コンサルテーションの(株)富士キメラ総研(東京都中央区日本橋小伝馬町 社長 田中 一志 03-3664-5839)は、10年3月から5月にかけて、次世代自動車と、中国・インドなど新興国向け自動車の動向を追い、既存部品と次世代自動車部品を調査し、今後の高機能化と低価格化自動車への業界の取り組み、対策、戦略を明らかにした。その結果を報告書「2010 新自動車部品マーケティング便覧」にまとめた。

調査では、世界市場における次世代自動車部品14品目、ローコストシフトの既存部品36品目を対象に、その世界規模推移、メーカーシェア、価格動向、コスト・調達・生産拠点戦略、将来見通しなどについて分析した。

<調査結果の概要>

1.世界の自動車市場の今後と方向性

自動車メーカー各社は、先進国向けにHEV及びEVの投入を予定しており、また今後需要拡大が予想される新興国向けにコンパクトカー、ローコストカー、ウルトラローコストカーの開発、投入を計画している。中国、インドなど新興国の自動車需要は当面堅調に増加する事から、注力地域として技術、人材を活かした戦略を積極的に展開していく事が求められる。

HEVは、北米ではピックアップトラックや大型SUVが復権し、大型車両へのハイブリッドシステム搭載が課題となる。欧州では高効率低燃費ディーゼルエンジンで実現するディーゼルハイブリッドの選択肢もあるが、限定的普及に留まると考えられる。HEVは、トヨタと本田が技術を確立し、世界に向けた新たな自動車の在り方を創り出したが、生き残る為には、更に技術開発を進め、究極の車FCVの実現が必要である。

EVは、日産・ルノーが積極的に世界展開しているが、現状のバッテリーやモータでは普及への課題は多い。エンジンを充電専用にするレンジエクステンダー型EVが新技術として、航続距離が長く、バッテリー切れもなく、広大な国土の国で段階的なEV普及の繋ぎ役を果たす可能性がある。

中国は、13年には2,000万台を超え、20年には2,768万台に達する巨大自動車の市場になると予想され、戦略車種の投入が必須である。インドも13年は600万台に近づき、20年には910万台の需要が予想される。中国との違いは、コンパクトカー中心の市場で、タタ自動車の「ナノ」のようなウルトラローコストカー需要が多いことである。このウルトラローコストカーと競合するより、高品質コンパクトカーモデルの展開が重要と考える。

世界主要自動車部品50品目市場

		10年見込	09年比	20年予測	09年比
エンジンルーム	8品目	2兆7,897億円	107.5%	4兆2,814億円	165.0%
駆動・足回り	6品目	1兆7,916億円	111.6%	3兆3,942億円	211.5%
吸・排気系	3品目	7,464億円	107.1%	1兆2,244億円	175.7%
内装	4品目	6兆463億円	108.8%	9兆7,092億円	174.8%
電装部品	9品目	6兆3,779億円	107.8%	8兆9,131億円	150.6%
外装	6品目	7兆4,430億円	109.0%	1兆1兆7,269億円	171.8%
次世代自動車構成部品	14品目	7,020億円	196.0%	7兆1,709億円	2002.5%
合計	50品目	2兆5兆8,969億円	109.9%	4兆6兆4,201億円	197.1%

2. 世界の自動車部品市場

20年の世界の自動車部品市場は、09年比197.1%の4兆4,201億円と予測する。世界の自動車生産台数は、09年一時的に減少したものの、各国のインセンティブ政策や新興国の底堅い需要により、10年以降は反転し、20年にかけて長期的に拡大を続けると見込まれる。(09年自動車生産実績：5,993万台、20年自動車生産予測：1億659万台)

自動車部品市場も総じて拡大する。主に新興国向け低価格車を考慮し、各部品とも自動車メーカーから強いコスト低減の要望が出て、自動車部品メーカーも生産拠点の再編、構成部材の現地調達や共同購買に取り組みを強化して単価低減に努めている。その一方、高単価で高機能な製品の開発と普及にも注力しており、結果として既存のガソリン車やディーゼル車向けの部品も、調査対象部品に関しては、自動車生産数量に近い市場伸長率(20年の自動車生産数量は、09年比177.9%)を示すと予測する。更に次世代自動車部品市場の伸長が、市場全体の拡大を後押しする。20年の次世代自動車部品市場は、09年比2002.5%と大幅に拡大すると予測する。

20年の国内の自動車部品市場予測は、09年比195.1%の9兆74億円である。国内の自動車生産台数は大幅に減少した09年以降、徐々に回復するものの、07年以前の水準に回復することは困難と見られる。国内における自動車需要は弱含みながら新興国の需要が旺盛なことから、各メーカーとも海外生産に移行すると見込まれる。部品の市場が金額ベースで95.1%増という背景には、09年の実績が不況の影響で大きく低下したこともあるが、駆動・足回り系のシステムが順調に市場を拡大することと、次世代自動車向けの部品が急増する影響が挙げられる。特に次世代自動車向け部品は、20年に3兆4,615億円と、20年の国内自動車部品市場の38.4%を占めると共に、全世界の次世代自動車部品市場の約50%を占めると予測する。この分野で日本企業が優位を維持出来るか否かが、日本の自動車産業の浮沈を左右すると考える。

3. 注目される部品

DCT

世界10年見込 1,568億円(09年比117.6%) 20年予測 5,948億円(09年比446.2%)

日本10年見込 54億円(09年比145.9%) 20年予測 435億円(09年比1,175.7%)

DCT(Dual Clutch Transmission:デュアルクラッチトランスミッション)は、クラッチを2枚利用し、前後の変速段への切り替えを予め別々のクラッチで制御するためトルク抜けを抑え、変速ショックも小さい。部品点数の増加による高コスト化がデメリットである。

DCTは海外、特に欧州市場が牽引しており、09年の数量実績は海外では79万基であり、世界全体で81万基の市場となった。海外と国内の差は、トランスミッションに対する考え方が影響している。日本や北米ではAT需要が高いが、欧州ではもともとMT需要が高く、MT機構から発展したDCTに対する受け入れがスムーズに進んだ。国内では日産、三菱のスポーツモデルに採用され、今後もスポーツモデル中心に搭載される。北米では、Fordを筆頭にGM、ChryslerがDCTを搭載、または予定をしているが、いちど根付いたAT文化を急激に変化させることは困難と予測される。Volkswagenグループを中心に欧州メーカーは積極的にDCT搭載モデルのラインアップを予定しており、今後も堅調な伸びが期待できる。今までのドイツ系メーカーに加えRenaultも採用するなど拡大が続いている。また、中国市場でもDCT開発や搭載を考えている自動車メーカーが増加しており、中国での拡大も十分に期待できる。実際にVolkswagenは12年からDCT生産の第2拠点として中国で生産を開始すると発表しており、年間数十万基の量産を開始する。クラッチメーカーも中国に拠点を構える計画であり、Volkswagen向け、中国の現地自動車メーカーとの共同開発や供給を予定している。中国ではある程度DCTを受け入れる土壌があると考えられ、低コスト化を重視した開発により、比較的安価な新興国向け車両にも製品が投入されると期待される。今後はディーゼルとの組み合わせ、ハイブリッドシステムとの組み合わせも進展すると考えられる。

アイドリングストップシステム

世界10年見込 513億円(09年比185.2%) 20年予測 4,138億円(09年比1493.9%)

世界10年見込 223万台(09年比184.3%) 20年予測 1,880万台(09年比1553.7%)

停車時にエンジンを停止させ、発進時に再始動させるシステムを指す。今回はHEVは調査対象に含めず、アイドリングストップエンジンのみを搭載する車両を調査対象とする。欧州ではCO₂排出量規制および低燃費車に対する税制優遇により通常のガソリン車、ディーゼル車の燃費対策が求められ手いる。既存部品技術を活用し、低コストで開発可能である同システムに対する需要は高く、先進国の中では欧州が普及の中心になると予測される。

新興国では未だ搭載車種は少ないが、アイドリングストップシステム自体が既存の技術を利用できるコストのわからない燃費改善方法であるため、ハイブリッドシステムではなく、このシステムを今後、採用することが予想さ本件に関するお問合せ:広報部 (Tel.03-3664-5697 Fax.03-3664-5842またはmail address:koho@fk-m.co.jp)

れる。軽自動車や小型車などはハイブリッドシステムよりも低コストで小型化が可能なアイドリングストップシステムの搭載が進むと予測される。欧州では12年に130g/km以下という厳しいCO₂排出規制が適用されることが要因の1つと考えられる。

アイドリングストップシステムは幅広い車種に適用可能であるため、今後も欧州市場でのニーズは続くと思われる。北米市場は走行距離が長く、頻繁に停車するケースが少なく、一部の都市部での普及に限られる。新興国では、アイドリングストップシステムはコスト増につながってしまうため、直近での需要は期待できない。しかし小型車、低価格車にも搭載可能な燃費改善技術であることから、今後環境規制が厳しくなるに従い、普及が進むと思われる。各部品に関しては、耐久性などアイドリングストップに適した部品の需要も出てくると期待される。しかし、そのような部品は従来の部品よりも高価格であることが予測され、新興国の低価格車などには既存部品が使用され、専用部品は欧州など一部地域にのみ適用されるといった部品の使い分けが進むと考えられる。

LEDリアコンビネーションランプ

世界10年見込 348億円(09年比111.9%) 20年予測 611億円(09年比196.5%)

LED素子光源のハイマウントストップランプ、ストップ&テールランプ、ターンランプ、バックランプなどに分かれる。LEDリアランプの利点は低消費電力と長寿命、視認性の良さであるが、価格はタングステンランプ製品の方が安価である。そのため、現状ではコスト、視認性、消費電力、寿命を考慮し、各車両のリアランプの光源としてLEDとタングステンランプから最適なものを選択する。LEDヘッドランプと違って、リアランプは後方車両の運転者に認識出来れば良いため高輝度のものは求められない。技術的成熟度の高まりとともに、本格的な価格競争の段階に突入している。

今後需要の拡大が予測される新興国向けのローコストカーでは、価格を優先してタングステンランプを使用し続けると見られる。そのためLEDリアランプは、先進国を中心に普及が進むものの、20年の段階でも全世界で生産される車両の50%前後に搭載されるにとどまると予測される。20年までに世界におけるLED化率が比較的高まるのはハイマウントストップランプとストップランプ、テールランプである。その他のランプのLED化向上には、低価格化が必要となる。

以上

<調査対象品目>

既存部品・システム			
エンジンルーム	8品目	駆動・足回り	6品目
吸・排気	3品目	室内	4品目
電装部品	9品目	外装	6品目
次世代自動車構成部品			14品目

<調査期間> 2010年3月～5月

<調査方法> 富士キメラ総研専門調査員による調査対象・関連企業・団体に対する直接面接取材及び社内保有データベース、ならびに外部関連情報の活用による調査・分析

資料タイトル:「2010 新自動車部品マーケティング便覧」

体裁 : A4判 364頁

価格 : 97,000円(税込み101,850円)

調査・編集 : 株式会社 富士キメラ総研 研究開発本部 第一研究開発部門

TEL:03-3664-5847 FAX:03-3661-6920

発行所 : 株式会社 富士キメラ総研

〒103-0001 東京都中央区日本橋小伝馬町2-5 F・Kビル

TEL03-3664-5839(代) FAX 03-3661-1414 e-mail:info@fcr.co.jp

この情報はホームページでもご覧いただけます。

URL:<http://www.group.fuji-keizai.co.jp> URL:<http://www.fcr.co.jp>