

金融経済 ニュースの着眼点

株式会社大和総研
金融調査部 主任研究員
長内 智



第29回 トヨタとテスラの時価総額に環境ブームの影

新型コロナの影響が長期化して日本経済の回復が遅れる中、日本企業の中で最も時価総額の大きいトヨタ自動車の株価が歴史的な高値を記録しました。トヨタ株は、2021年5月に過去最高値を更新した後、翌6月には1万円を初めて超える場面もありました。今回は、トヨタ株が上昇した背景を整理するとともに、米テスラ社との時価総額競争と今後の注目点を取り上げます。

トヨタの株価が過去最高値を更新 ～今後も堅調な業績回復を見込む

2021年5月18日、トヨタ自動車（以下、「トヨタ」）の株価が終値で8819円となり、2015年3月23日に記録した過去最高値（8741円）を約6年2カ月ぶりに更新しました【図表】。トヨタ株はその後も上昇が続き、6月15日の終値は1万75円と、1万円を初めて超えました。

株価上昇の主な背景としては、新型コロナ下での業績回復が鮮明であり、今後の業績見通しも良好であることが挙げられます。自動車メーカーは、世界的な半導体不足の長期化に伴う相次ぐ減産により、今期（2021年度）の業績下振れリスクが一部で懸念されています。しかし、トヨタは5月12日の決算発表の際、今期は自動車販売台数の回復が続いて増収増益になるという堅調な業績予想を示しました。

【図表】 株式市場におけるトヨタとテスラ



出所：Bloombergより大和総研作成

また、同日、電気自動車（EV）やハイブリッド車（HV）を含む電動車の世界販売を2030年に約800万台とする新たな目標を明らかにしました。世界的に「脱炭素」の機運が高まる中、二酸化炭素（CO₂）排出量の少ない電動車など次世代技術にも着実に手を打っていく方針を示したことが投資家の間で評価され、株価上昇につながりました。

他には、自己株式取得による株主還元策の強化や、1株を5株に分割する株式分割の発表も株価に対してプラスに働きました。一般に、株式分割が株価上昇要因となるケースとしては、最低投資金額が下がることでその株を買いやすくなり、個人投資家を中心に買い需要が膨らむとの期待感が高まる場合が挙げられます。現在のトヨタ株の売買単位（単元株数）は100株です。そのため、株価が1万円の場合に必要な最低投資金額は100万円となりますが、この金額は一般の個人投資家にとってかなり敷居が高いと思われます。トヨタは、2021年9月末を基準に1株を5株に分割する予定であり、分割後の最低投資金額は従来の5分の1に抑えられます。

時価総額でテスラがトヨタ越え ～環境ブームで巨額の資金が流入

トヨタ株の上昇に伴い、その時価総額も大きく膨らんでおり、株価を1万円の台に乗せた6月15日には、過去最高の32兆8747億円を記録



しました。新型コロナの影響で株価が低迷していた1年前の時価総額を約10兆円も上回る水準です。ちなみに、企業の時価総額とは、「株価×発行済株式数」で計算されるもので、市場の期待を反映した企業規模を示す重要な指標の一つとして利用されます。

トヨタは、日本企業の中で最も時価総額が大きい企業ですが、世界の自動車メーカーの中では第2位に位置します。世界首位は、大手電気自動車メーカーの米テスラ社（以下、「テスラ」）です。同社は2020年4月以降の株価急騰により、同年7月1日にトヨタの時価総額を抜いて首位に躍り出ました【図表】。

ただし、テスラが時価総額でトヨタを抜いたからといって、名実ともに世界の自動車メーカーになったと評価するのは少し早計です。2020年の年間自動車販売台数を確認すると、トヨタ（グループ全体）が952万8438台であるのに対し、テスラは49万9550台にすぎません。両者の販売台数の差は歴然です。

それでは、なぜテスラが時価総額で世界首位になったのでしょうか。その理由としては、企業の株価形成に、投資家の将来の期待が強く反映されることを指摘できます。つまり、世界的な環境ブームを背景に、電気自動車で先行している同社の収益が長期的に大きく拡大するとの思惑から、投機マネーも含め巨額の投資資金が流入して株価が急上昇したと考えられます。

電気自動車に限ると、テスラの販売台数は世界トップであり、トヨタはトップ10圏外です。環境に優しいプラグインハイブリッド車と燃料電池車を含めても、トヨタの販売台数はテスラに遠く及びません。

③ 大きな変革期を迎える自動車産業 ～企業の将来性が見極めが鍵

現在、世界の自動車産業は大きな変革期を迎えており、「CASE（ケース）」と呼ばれる新たな領域への対応が重要課題となっています。これは、Connected（コネクティッド、連結化）、Autonomous（自動化）、Shared（シェアリング）、Electric（電動化）の頭文字を取ったものです。電気自動車に強みを持つテスラに投資家の関心が集まり、株価が急騰したことは理解できる面もあります。しかし、株式市場では、足元のテスラの株価は、その将来性を考慮しても過熱気味であるとの声が多く聞かれます。

テスラが電気自動車分野で着実に実績を積み上げてきたことは確かですが、各国の脱炭素政策を背景に、他の自動車メーカーも急速に電動化シフトを進めており、今後、開発競争が一層加速すると見込まれます。それに伴い、投資家が見込むテスラの将来的な期待収益が低下すれば、テスラ株は大きく調整し、トヨタの時価総額を下回る可能性もあります。

その反対に、テスラの販売台数が今後も急速に増加し続け、世界の自動車市場を席巻していくような状況になれば、テスラ株の株価は上昇傾向で推移し、時価総額がさらに増加するというシナリオも想定されます。

いずれにせよ、企業の株式時価総額を比較する際には、その表面的な数字を単純に比べるだけでなく、企業の財務データを多面的に分析するとともに、企業の将来性をしっかり考察することも非常に重要です。

P

おさない さとし 2006年早稲田大学大学院経済学研究科博士課程単位取得退学、大和総研入社（金融資本市場担当）。2008～10年大和証券に外向（海外市場担当）、2010年大和総研に帰任（新興国、日本経済担当）。2012～14年内閣府参事官補佐として経済財政白書、月例経済報告などを担当。2014年大和総研に帰任（日本経済担当）、2018年より現職（金融資本市場担当）。CFP®認定者。執筆書籍：『デジタル化する世界と金融—北欧のIT政策とポストコロナの日本への教訓』金融財政事情研究会、2020年、共著。『トランプ政権で日本経済はこうなる』日本経済新聞出版社、2016年、共著。『リーダーになったら知っておきたい 経済の読み方』KADOKAWA、2015年、共著。