

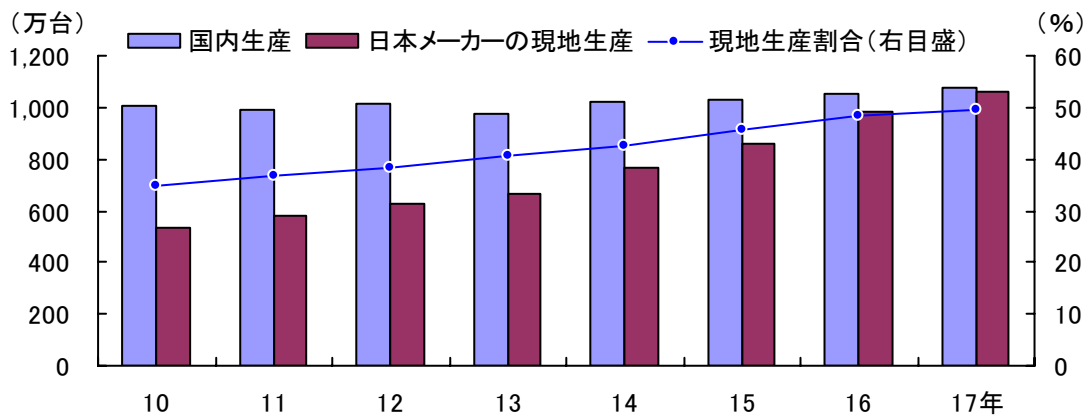
## 【自動車の海外現地生産と輸出入について】

### (1) 自動車の海外現地生産と国内生産の出荷動向

#### ～拡大する自動車の海外現地生産と輸出向け出荷～

我が国自動車メーカーの海外現地生産台数は、12年に600万台を超え、14年以降は毎年約100万台のペースで増加を続け、17年には1,061万台と初めて1,000万台を突破し、今や国内生産台数に迫る規模となっている。国内生産は、1,000万台をキープしながら4年連続で緩やかに増加しており、17年は1,080万台となっている。その結果、日系企業における自動車のグローバル生産(国内生産+海外現地生産)は2,141万台となった。なお、年度ベースでみると17年度の海外現地生産台数は1,093万台で、国内生産台数(1,089万台)を初めて上回った。ちなみに、日系企業における自動車のグローバル生産(16年)は、世界の自動車生産の約1/3を占めている<sup>注1)</sup>(第Ⅱ-3-8図)。

第Ⅱ-3-8図 自動車(完成車)の現地生産と国内生産の推移



(注)1. 現地生産は、原則として、日本ブランド車のみを対象としている。

2. 現地生産割合＝現地生産／(国内生産＋日本メーカーの現地生産)×100

資料：(社)日本自動車工業会調べ

一方、自動車の国内生産額<sup>注2)</sup>は、完成車が12年以降、6年連続の増加となり、自動車部品は14年以降、4年連続の増加となっている。

注1) 世界の自動車生産台数は17年が公表前であるため、16年でみると6,396万台(国際自動車工業連合会調べによる)であり、日系企業における16年の自動車グローバル生産2,031万台(日本自動車工業会調べによると、国内生産1,051万台、海外現地生産980万台)は、世界生産の約1/3を占める。

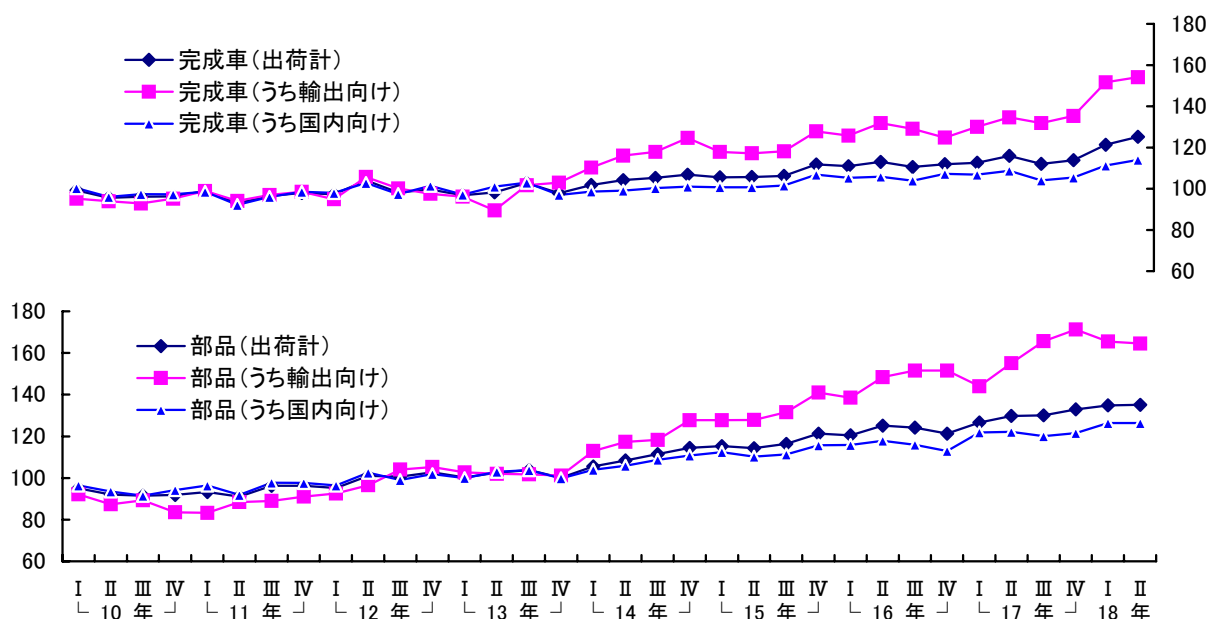
注2) ①「経済産業省生産動態統計」による。

②完成車は、乗用車(シャシーのみを含む)、バスシャシー(完成車を含む)、トラックシャシー(完成車を含む)、特殊自動車、トレーラとした。

③自動車部品は、乗用車ボデー、バスボデー、トラックボデー、特装ボデー、エンジン、機関部品、駆動伝動及び操縦装置部品、懸架制動装置部品、シャシー及び車体部品、その他の自動車部品、内燃機関電装品(自動車用以外のものを含む)とした。

次に、鉱工業出荷内訳表により数量ベースの出荷推移を内外需別にみると、完成車は、13年10～12月期以降、国内向けに比べて輸出向けが急速に増加している。自動車部品も、輸出向けが14年1～3月期以降、急速に伸張している。つまり、日本の自動車出荷は、国内向けは完成車を中心に頭打ちに近い状態であるが、好調な輸出向けのけん引によって増加している(第Ⅱ-3-9図)。

第Ⅱ-3-9図 自動車の出荷内訳(完成車、部品)の推移  
(12年=100、季節調整済)



(注) 1. 完成車は、普通乗用車、小型乗用車、軽乗用車、普通トラック、小型トラック、軽トラック、バス(小型・大型)とした。  
2. 自動車部品は、機関部品、駆動伝導・操縦装置部品、懸架制動装置部品、シャシー・車体部品、乗用車用エアコンとした。  
資料:「鉱工業出荷内訳表」(試算値)

このように、我が国自動車メーカーの自動車生産は、輸出向けが好調に推移し、その一方で、海外現地生産も急速に拡大している。そこで本稿では、自動車の海外現地生産と輸出入の動向について概観したうえで、活発化する海外現地生産を受けて我が国の自動車及び同部品の貿易取引がどう変化したかを考察する。

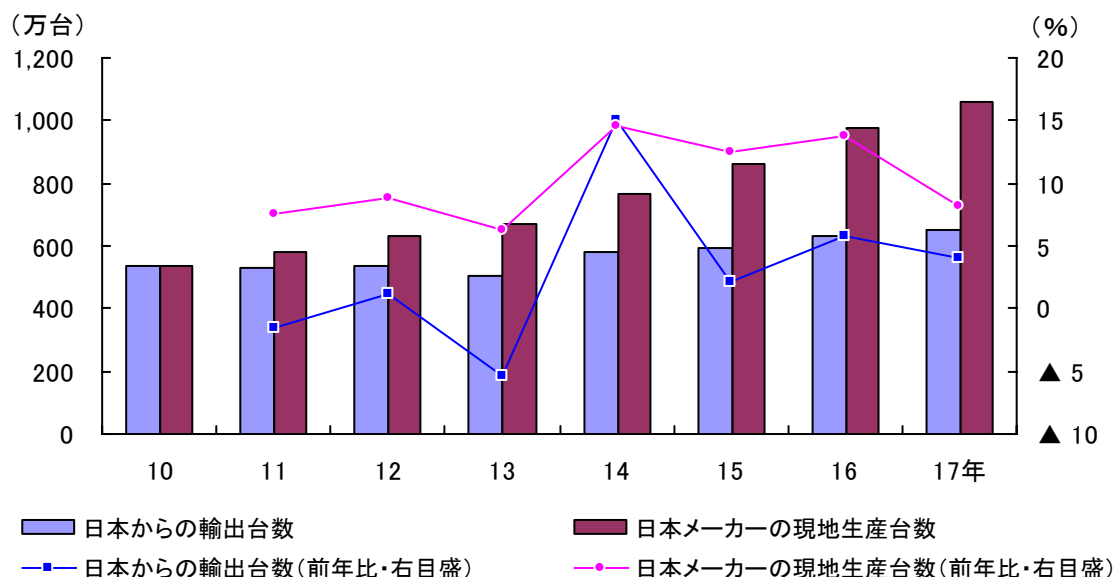
なお、国内の自動車生産台数の伸びが、海外現地生産台数の伸張に比べて緩やかになっている要因をここで確認しておくこととする。我が国の一般世帯への自動車普及率は、直近で 83.9%<sup>注1)</sup>と高水準であり、また所得の伸び悩み<sup>注2)</sup>などを背景として、買い換えサイクルの長期化<sup>注3)</sup>など環境の変化がみられている。これらの影響によって、国内市場向けの自動車生産の伸びが小さくなっていることが考えられる。

## (2) 自動車の海外現地生産の地域別動向

### ～海外現地生産台数はアジアが急拡大し、トップの北米に接近～

自動車の海外現地生産台数は急増しているが、輸出台数も増加基調で推移している。これは、好調な海外現地生産を上回る規模で、日本車の海外需要が活発であることを示唆している。日系自動車メーカーは現地生産を拡大させているものの、旺盛な外需に追いつかず、日本からの輸出が増えている姿がみてとれる。日本車の海外需要が好調である要因としては、車両性能への信頼、良好な燃費効率、市場のニーズに対応した低価格車及びハイブリッド車など多様な車種展開などが挙げられよう(第Ⅱ-3-10図)。

第Ⅱ-3-10図 自動車(完成車)の海外現地生産と輸出台数の推移



(注) 現地生産は、原則として、日本ブランド車のみを対象としている。

資料:「貿易統計」(財務省)、(社)日本自動車工業会調べ、

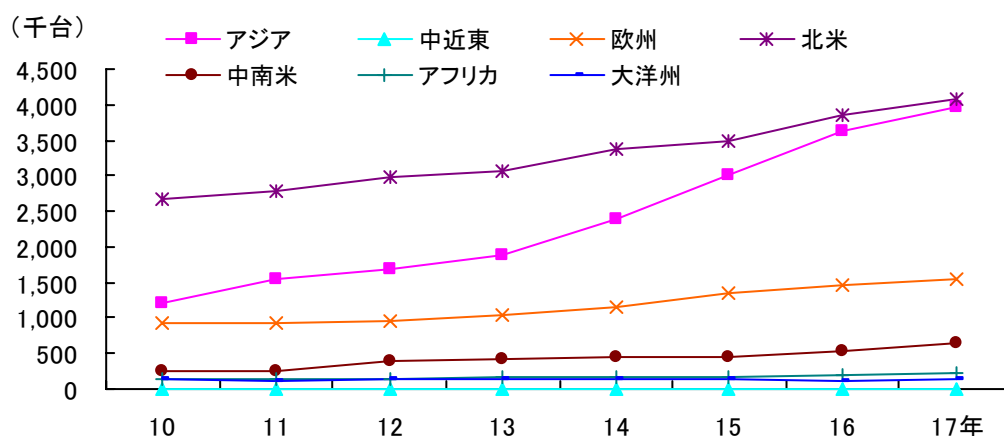
注1) 「消費動向調査」(内閣府)の「主要耐久消費財等の普及率(一般世帯)」によれば、乗用車(新車・中古車)の普及率は、10年3月末で 83.1%、18年3月末現在 83.9%である。

注2) 実質賃金指数は、「毎月勤労統計調査」(厚生労働省)による現金給与総額(5人以上)の調査産業計をみると、10年平均は 100.1、17年平均は 97.3 である。

注3) 「消費動向調査」(内閣府)の「主要耐久消費財の買替え状況」によれば、乗用車(新車)の平均使用年数は10年3月調査時点で 6.3 年、18年3月調査時点で 6.7 年である。

自動車の海外現地生産台数を地域別にみると、旺盛な日本車需要と現地生産拠点の増強を背景に、北米、アジア、欧州などで生産が拡大している。北米がトップの位置を占めるが、アジアが急拡大し、北米と肩を並べるまでに成長していることが注目される(第Ⅱ-3-11図)。

第Ⅱ-3-11図 自動車(完成車)の地域別現地生産台数の推移



(注)原則として、日本ブランド車のみを対象としている。メキシコは中南米に、トルコは欧州に含まれる。  
資料:(社)日本自動車工業会調べ

### (3) 自動車の輸出入動向

#### ～自動車部品の輸出入額は、中国、タイを中心にアジアが急増～

前述のように日本車に対する旺盛な外需を反映して、自動車は海外現地生産台数だけでなく輸出台数も増加となっている。そこで、「貿易統計」により自動車(完成車及び部品)の貿易額を確認しておくこととする。

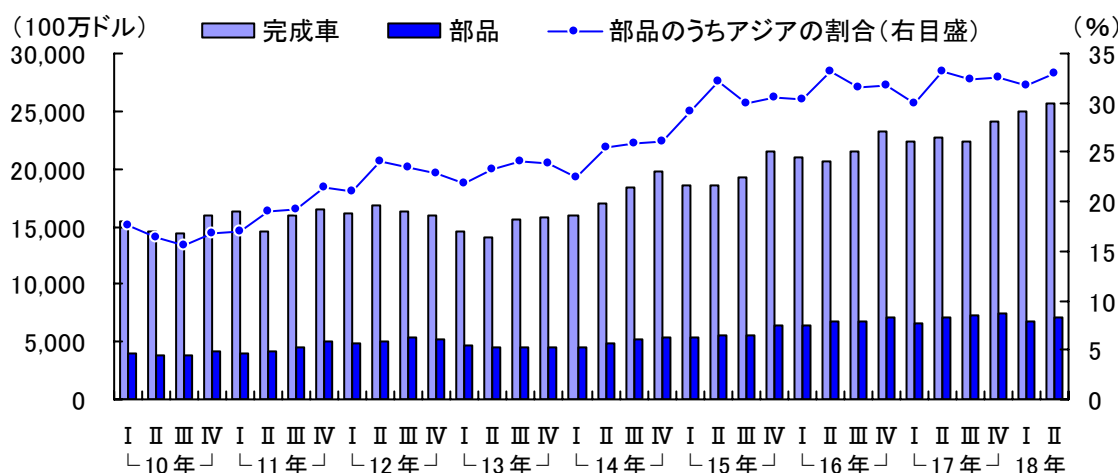
輸出額をみると、完成車は14年7～9月期に 180 億ドルを突破した後、18年4～6月期は 257 億ドルと増加が著しい。また自動車部品も増加傾向で推移している。自動車部品について地域別に輸出額をみると、10年以降一貫して北米向けが最も多いが、近年は中国、タイなどのアジア向けが急増している(17年構成比は、北米が 39.3%、アジアが 32.1%となっている)。

一方、輸入額をみると、完成車は期によりばらつきがあるが14年1～3月期に 15 億ドル、18年4～6月期に 19 億ドルと増加傾向で推移している。自動車部品も13年1～3月期は 8 億ドルであったが、18年4～6月期は 17 億ドルと5年間でほぼ倍増となり、完成車輸入額に接近している。自動車部品について地域別に輸入額をみると、中国、タイ、韓国などを中心とするアジアが近年急増しており、17年はアジアが 50.4%を占めている(第Ⅱ-3-12図)。

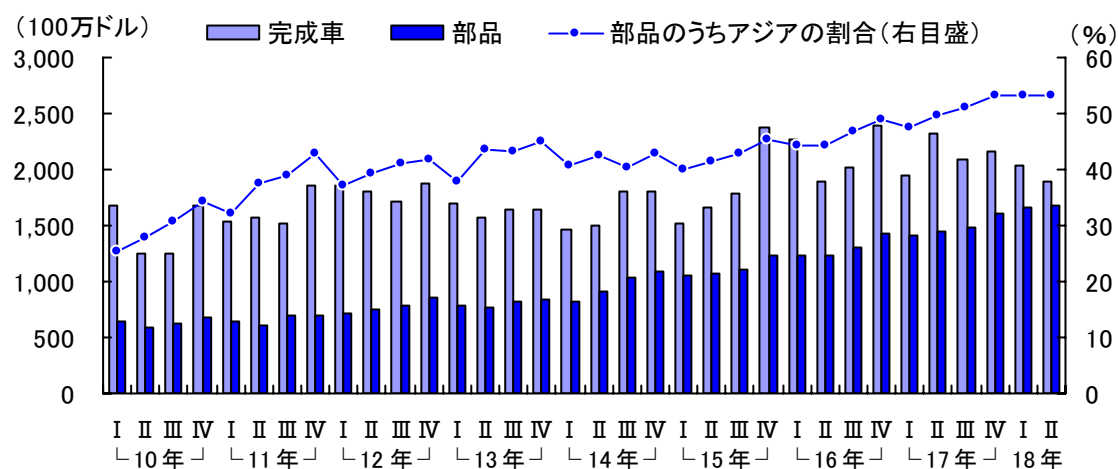
ちなみに、輸出及び輸入依存度(名目 GDP に対する輸出額及び輸入額の割合)が  
 上昇傾向で推移しているアジアの中国、タイ、韓国の各国では、日本との自動車部品の  
 貿易額の拡大がみられる。

第Ⅱ-3-12図 自動車の輸出入額(完成車、部品)の推移

①輸出



②輸入



- (注) 1. 完成車は、HSコードの 8701、8702、8703、8704、8705、871610～871640 を使用した(以下、貿易統計の完成車はこれと同様である)。  
 2. 自動車部品は、HSコードの 700721010、840991010、840999010、841430100、841459010、841520、841590010、848310010、848320010、848330010、848390010、851220、851999110、852721、852729、853910010、853910100、853929100、853990010、8706、8707、870810、870821、870829、870831、870839、870840、870850、870860、870870、870880、870891、870892、870893、870894、870899、871690、940120、940190021 を使用した(以下、貿易統計の自動車部品はこれと同様である)。

資料:「貿易統計」(財務省)

#### (4) 対外直接投資累積額と自動車部品輸出入

～対外直接投資累積額の増加に伴って、自動車部品貿易額も増加傾向～

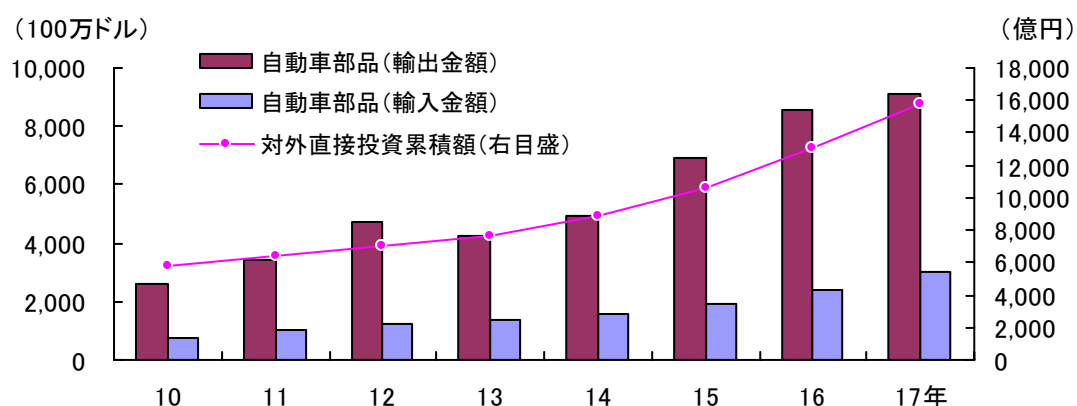
海外現地生産が特に多い3地域(北米、アジア、欧州)について、我が国との自動車部品貿易額と、我が国からの対外直接投資累積額(輸送機械器具製造業)を比較してみる。

アジア(輸出、輸入)、北米(輸出)、欧州(輸入)では、自動車部品貿易額が、対外直接投資累積額の伸びとほぼ並行して増加する傾向がみられる。これは、日系自動車メーカーの海外進出を背景として、海外現地法人への部品輸出が増加したためと考えられる。輸入については現地生産品の逆輸入動向の存在も見受けられる。

なお、北米(輸入)、欧州(輸出)については、対外直接投資累積額の伸びに伴い、自動車部品貿易額が増加となる傾向は特にみられない。このうち北米の要因については、輸入車新規登録台数(米国ビッグ3)でみると、14年以降、米国メーカー製自動車の日本国内での販売不振が観測されており<sup>注)</sup>、北米製自動車部品に対する日本国内の需要が低下したことが考えられる。なお、17年は完成車の輸入、輸入車新規登録台数とも増加に転じている。欧州は、(5)で後述するように近年、域内調達額が大幅に増加していることが影響しているものと考えられる(第Ⅱ-3-13図)。

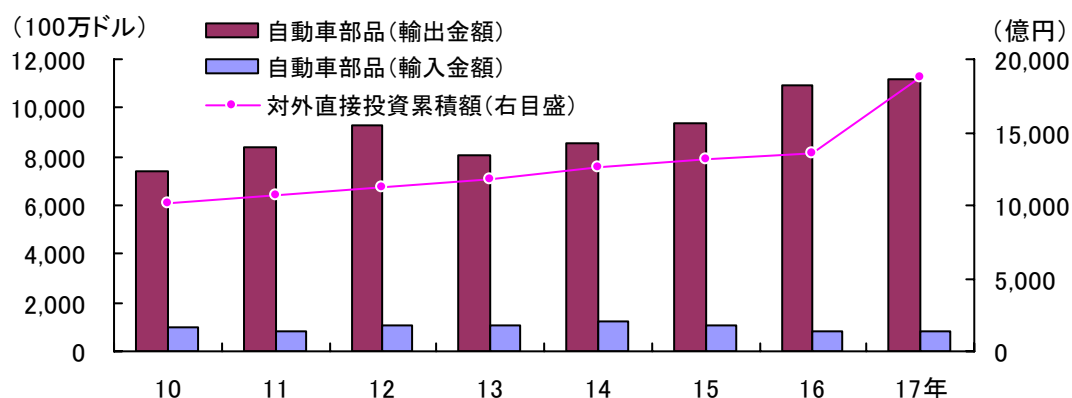
第Ⅱ-3-13図 対外直接投資累積額と自動車部品の輸出入額の推移

##### ①アジア

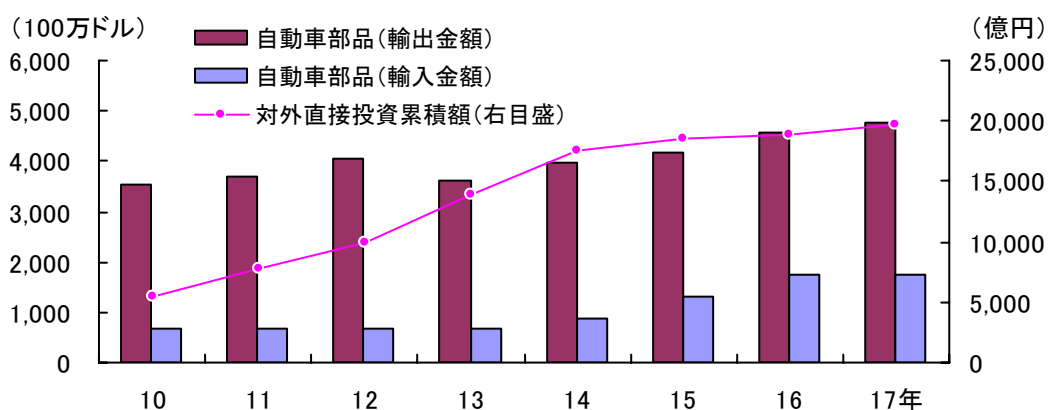


注) 日本自動車輸入組合資料により、輸入車新規登録台数(米国ビッグ3)をみると、13年は前年比 2.1%の増加だったが、14年は同▲15.6%減、15年は同▲10.7%減、16年は▲5.3%減、17年は 3.6%増となっている。なお、GM社は、Buick、Cadillac、Chevrolet、GMC、Opel、Pontiac、Saab、Saturnの計。Ford社は、Ford、Aston Martin、Jaguar、Land Rover、Volvoの計。Chrysler社は、Chrysler、Jeep、Maybach、Mercedes-Benz、smartの計。

## ②北米



## ③欧州



(注) 1. 輸出入額は暦年、対外直接投資実績額は年度である。

2. 対外直接投資累積額は、平成元年度以降の対外直接投資実績額(輸送機械器具製造業)累積値である。

3. 対外直接投資実績額は、その内訳である再投資収益(資産)の外貨から円貨への換算方法が、17年度データから変更されている。

4. 17年度の対外直接投資実績額の欧州は、EUの値である。

資料:「貿易統計」(財務省)、「対外及び対内直接投資状況」(財務省)、「国際収支統計」(日本銀行)

## (5) 海外現地生産の仕入高、販売高内訳

### ～日本向け、第3国向け輸出の多いアジア～

これまでの内容で、日系自動車メーカーの海外進出を背景にして自動車部品の貿易額は増加傾向であることがみてとれた。ここでは自動車(完成車、部品)を含む輸送機械製造業に格付けされた海外現地法人について、日本や進出地域などとの取引がどのように変化しているかみてみることにする。結果をみると、アジアは現地生産台数が北米の規模に接近しているが、仕入高及び販売高が小さいことがわかる。輸送機械製造業には自動車以外も含まれるため一概にはいえないが、アジア製自動車(完成車、部

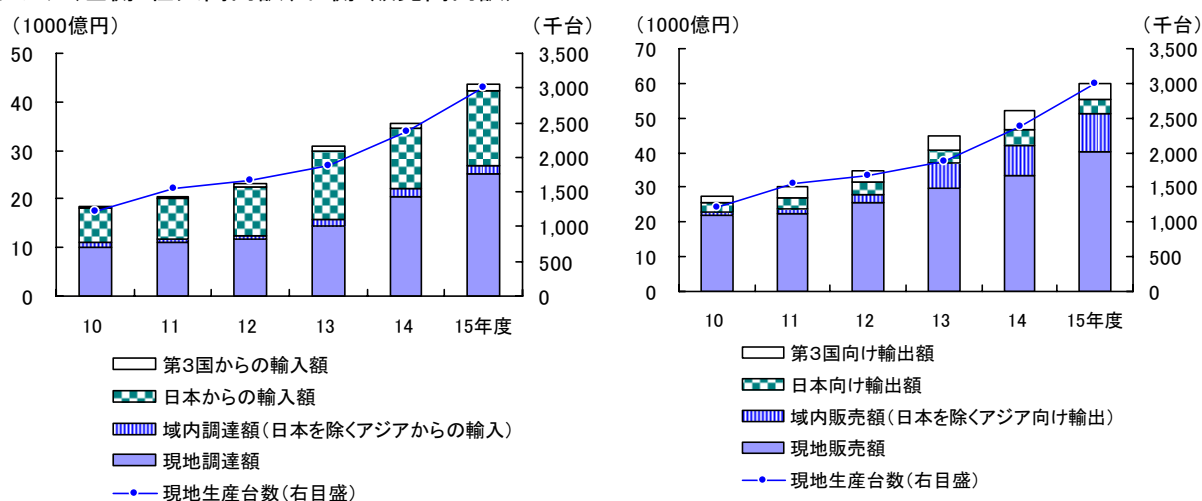
品)単価が他地域に比べ安価<sup>注)</sup>なことがこれを裏付けていると考えられる。

海外現地法人について、仕入高内訳により、自動車(完成車、部品)の現地生産のための部品の調達先を概観してみると、現地調達額が北米、アジア、欧州ともに増加している。この要因は、日系完成車メーカーの海外進出に対応して日系自動車部品メーカーの海外進出も進展しているため、仕入れコストの安価な現地調達が進行していると考えられる。また、域内調達額は、欧州及び北米が増加傾向で推移しており、コスト及び品質面などにおいてより優れた部品を調達するために仕入れ先の選択肢を拡大していることが推測される。

また、販売高内訳により、現地生産された完成車及び自動車部品の仕向先を概観してみると、域内販売額が3地域ともに13年度以降、急増の傾向がみられる。特に欧州の現地法人は、販売高に占める域内販売割合が51.2%(15年度)と高いことから、進出国市場だけでなく欧州市場をターゲットとした生産拠点としての役割を担っていると考えられる。北米は、販売高に占める現地販売割合が86.0%(15年度)と非常に高いことから、進出国市場をターゲットとした生産拠点と推測される。一方、アジアは他の地域に比べて若干ではあるが、日本向け輸出及び第3国向け輸出額が大きく、販売高に占めるこれらの割合は15年度で15.0%(10～15年度平均では18.0%)となっている。アジアの現地生産品は安価な人件費などのために価格競争力が高いことから、アジアの現地法人は輸出拠点としての役割もあるものと推測され、自動車メーカーのコスト削減に資するため日本国内でもアジア製自動車部品が活用されており、アジア域内全体を活用した生産体制が構築されていると考えられる(第Ⅱ-3-14図)。

図Ⅱ-3-14図 海外現地法人(輸送機械製造業)の仕入高及び販売高の推移

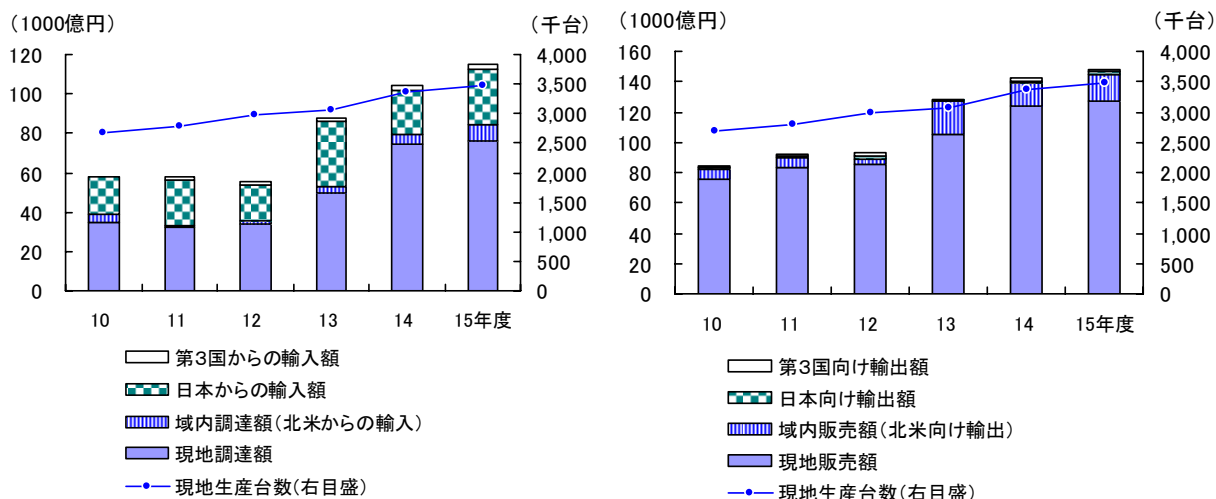
①アジア(左側:仕入高内訳、右側:販売高内訳)



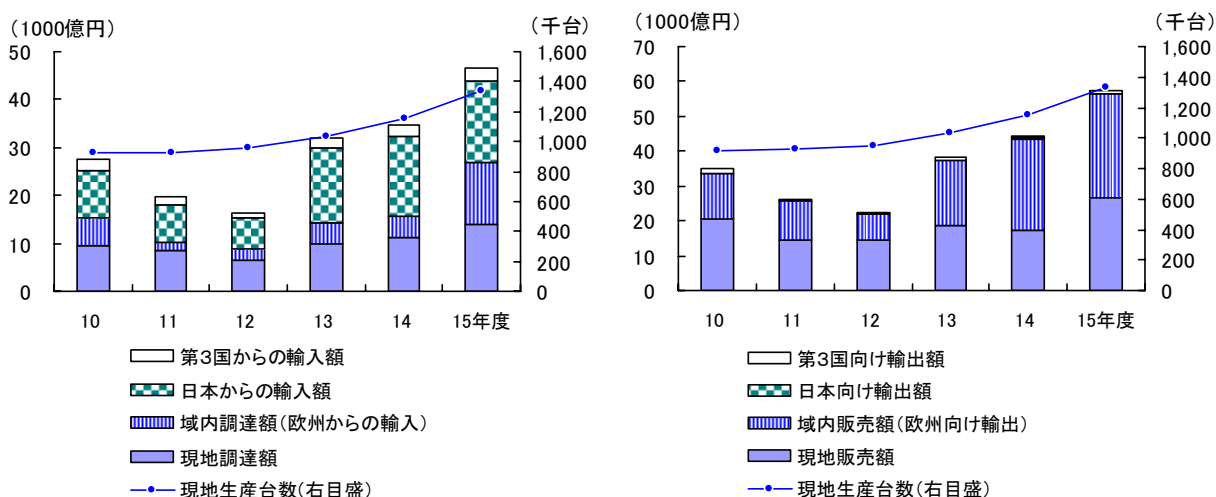
注) 「貿易統計」(財務省)によると、完成車の17年輸入単価(1台あたり)は、アジアが6,673ドルなのに対し、北米が28,170ドル、欧州が33,368ドル。同様に自動車部品の輸入単価(1kgあたり)は、アジアが5.8ドル、北米が15.3ドル、欧州が16.3ドル。



②北米(左側:仕入高内訳、右側:販売高内訳)



③欧州(左側:仕入高内訳、右側:販売高内訳)



- (注) 1. 現地調達額とは、現地法人の所在する国内からの仕入額をいう。  
 2. 現地販売額とは、現地法人の所在する国内での売上高をいう。  
 3. 日本標準産業分類の改訂により、仕入高、販売高は、12年度以前が旧分類、13年度以降が新分類での数値である。  
 4. 現地生産台数は、暦年である。

資料:「海外事業活動基本調査」、(社)日本自動車工業会調べ

(6) 地域別海外現地法人の各市場への販売額

～ASEAN4の現地法人は、輸出拠点としての位置づけを強化～

ここで、自動車(完成車、部品)を含む輸送機械製造業に格付けされた現地法人について、どの地域の現地法人の製造品が、どの地域の市場へ販売(輸出)されたかをみてみる。

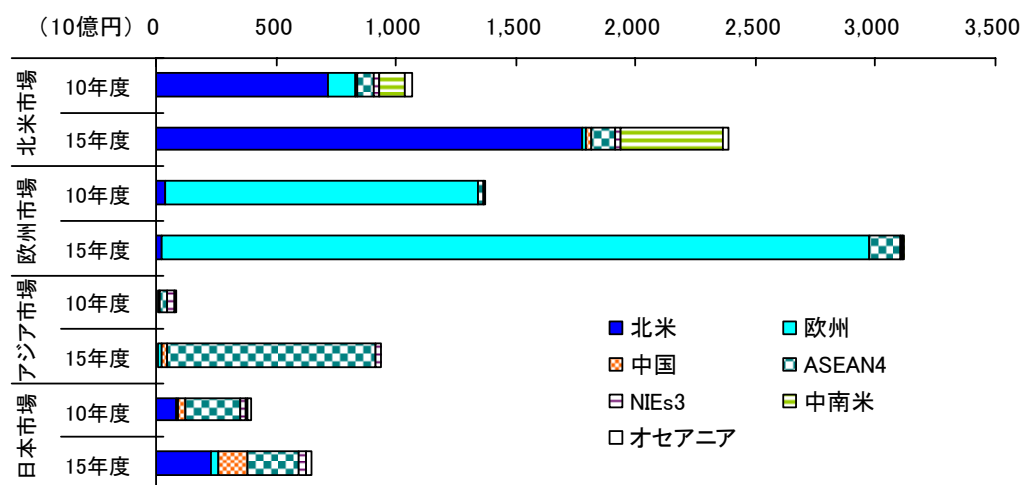
北米市場への販売について10年度と15年度をみると、北米及び中南米の現地法人による販売額が5年間で大幅な増加となっており、コスト削減のため特に人件費の安い中南米地域の生産体制も強化されているものと考えられる。

欧州市場への販売をみると、欧州の現地法人による販売額が大きく増加している。

アジア市場（日本以外）への販売をみると、販売額全体で11.6倍（10年度810億円、15年度9,360億円）に急増しており、そのほとんどがASEAN4の現地法人によるものである。ASEAN4は欧州、北米市場への販売も増加となっている。このことからタイなどASEAN4の現地法人は、アジアを中心とした世界向け自動車部品などの輸出拠点としての位置づけを強化しているものと考えられる。

ただし、日本市場への販売をみると、北米及び中国の現地法人による販売が増加しているが、ASEAN4による販売は若干減少しており、中国の現地法人は日本向けの輸出拠点として台頭し始めている（第Ⅱ－3－15図）。

第Ⅱ－3－15図 地域別海外現地法人（輸送機械製造業）の各市場向け販売高



- (注) 1. 輸出による販売額をみているため、現地販売額は除外した。  
 2. 中国は、10年度は香港を含むが、15年度は香港を含まない。  
 3. ASEAN4は、マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン。  
 4. NIEs3は、シンガポール、台湾、韓国。  
 5. その他地域に所在する現地法人の販売は表示していない。  
 6. 日本標準産業分類の改訂により、10年度は旧分類、15年度は新分類での数値である。  
 資料:「海外事業活動基本調査」

## (7) 海外現地法人への技術移転

～日本から現地法人への技術移転が相当程度進行している

機関部品、シャシー及び車体部品、内燃機関電装品～

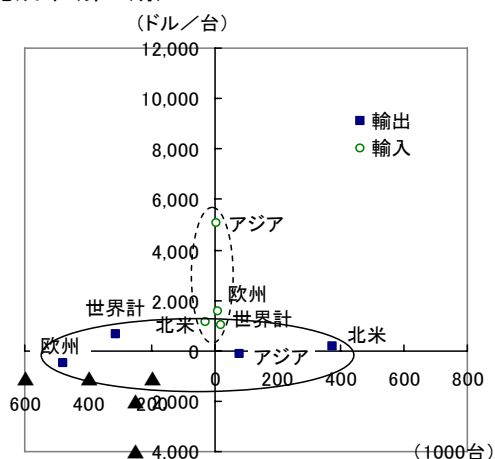
以上で見た通りの各市場の様相の違いをさらに詳しく分析することとする。まず、自動車(完成車及び部品別)について、現地生産が増加しているアジア、北米、欧州の貿易数量及び単価の経年変化をみってみる。次のグラフは、自動車(完成車、部品)について、横軸に輸出または輸入数量、縦軸に輸出または輸入単価をとり、第1期の差分(13年－10年)、第2期の差分(17年－14年)により散布図を作成したものである。

これにより完成車をみると、第1期から第2期にかけて、輸出数量の伸びは欧州が増加に転じており、輸出単価は各地域ともに上昇に転じるか、もしくは伸び幅が拡大している。一方、輸入の伸びは数量ではほとんど変化がないが、単価の伸びは欧州、北米の影響で大きく拡大している。

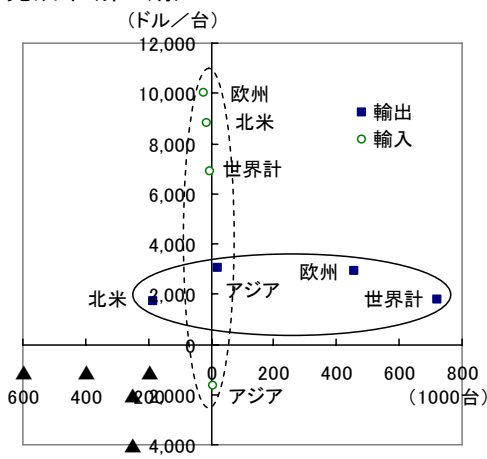
自動車部品(平均)をみると、第1期から第2期にかけて、アジアは輸出入ともに数量、単価の伸びの拡大が目立っている。北米及び欧州は、北米で輸入単価の伸びが低下に転じたことを除き、輸出入単価の伸びは上昇に転じたが、数量の伸びは輸出入ともにほぼ横ばいとなっている。このことから自動車部品については主にアジアと日本の相互依存度が高まっているといえよう(第Ⅱ-3-16図)。

第Ⅱ-3-16図 自動車(完成車、部品)の貿易単価及び数量の変化

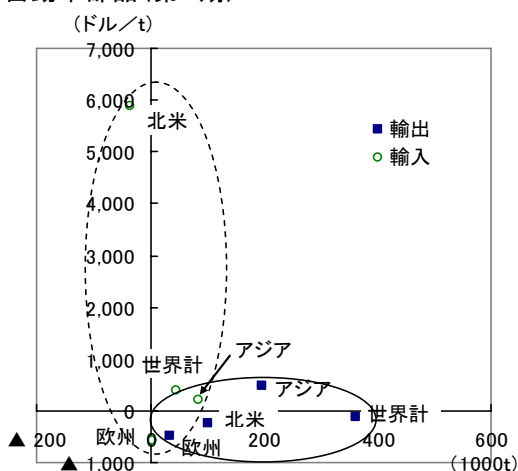
①完成車(第1期)



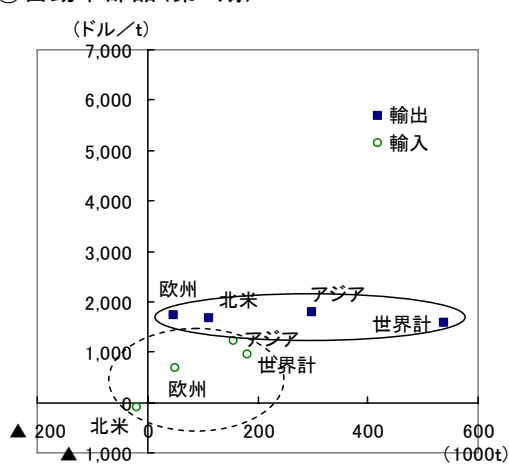
②完成車(第2期)



③自動車部品(第1期)



④自動車部品(第2期)



(注) 1. 第1期は10年と13年の差分(13年-10年)、第2期は14年と17年の差分(17年-14年)である。  
 2. 自動車部品のHSコードは、後述の第Ⅱ-3-17図で使用したHSコードと同様であり、数量がkgで把握できる品目のみを使用した。  
 資料:「貿易統計」(財務省)

次に、海外現地生産が急拡大しているアジアについて、貿易統計には現地生産品以外が含まれるなどデータの制約はあるものの、自動車部品の品目別に、日本から海外現地法人への技術移転状況を推測してみる。なお、推察する上で、輸出入単価については、現地法人への技術移転によって現地生産品の高付加価値化(価格上昇)が進行し、それが輸出入価格にも反映されることを前提としている。

また、技術移転の進展状況の考え方は次の通りである。まず「初期段階」では、現地生産技術の限界の影響によって日本からの高機能品の供給や低価格品の逆輸入が増加するケースが発生すること、次の段階では、技術移転の進展による現地生産技術の高度化によって、日本からの高機能品の供給低下や逆輸入品の価格上昇のケースが発生することを想定した。

以下のグラフは、自動車部品について品目別に、横軸に輸出または輸入数量を、縦軸に輸出または輸入単価をとり、10年及び17年の値で散布図を作成したものである。これで見ると自動車部品は、10年、17年ともに輸出単価が輸入単価を上回っている品目(グラフの①グループ)と、10年は輸出単価が輸入単価を上回っていたが、17年にその関係が逆転した品目など(グラフの②グループ)に分けられる。

①グループに該当する品目は、駆動伝導及び操縦装置部品、懸架制動装置部品、照明機器、その他部品である。これについてみると、10年から17年にかけて、4品目ともに輸出の数量、単価が上昇となっている。輸入単価は、駆動伝導及び操縦装置部品はわずかに低下し、懸架制動装置部品、照明機器、その他部品は小幅な上昇となっているが、10年、17年ともに輸出単価が輸入単価を上回っている状況に変わりはない。またこの4品目は輸入数量が増加している。このことから、当該4品目は現地生産の拡大に対応して、現地法人では技術的に製造困難な高機能品を日本から供給していること、また、駆動伝導及び操縦装置部品を中心として比較的low価格な現地生産品が逆輸入されていることが推測できよう。従ってこれら4品目については、日本から現地法人への技術移転の進行状況としては比較的初期段階にあるものと思われる。

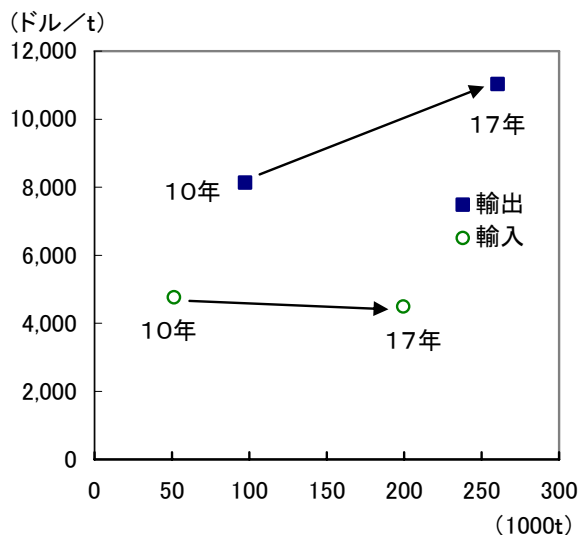
一方、②グループに該当する品目は、機関部品、シャシー及び車体部品、内燃機関電装品であり、これらの品目は現地法人への技術移転が相当程度進行しているものと考えられる。このうち機関部品は、自動車部品のなかで唯一、輸出単価が大きく低下している。輸入単価はわずかに上昇しており、17年は輸入単価が輸出単価を上回っている。輸出数量は増加しているものの伸び率は鈍化している(年毎に輸出数量をみると、11~13年は前年比2桁増、14~16年は同1桁増、17年は同▲26.9%の大幅減)。このことから機関部品は、技術移転の進展により、当初は困難だった高機能品の現地生産

が現在は可能となっており、日本からの高機能品の供給必要性が低下していること、あわせて、現地生産された逆輸入品の価格が上昇していることが推測できよう。シャシー及び車体部品は、輸出単価が上昇しており、日本から現地法人へ高機能品が供給されていると思われるものの、輸入単価が急激に上昇しているため17年は輸入単価が輸出単価を上回っている。このことから、製造技術の現地移転が急速に進行しており、逆輸入品の価格が急上昇したものと考えられる。同様に内燃機関電装品も、輸入単価が大幅に上昇しており、技術移転の進行により逆輸入品の価格が上昇した可能性が指摘できよう(第Ⅱ-3-17図)。

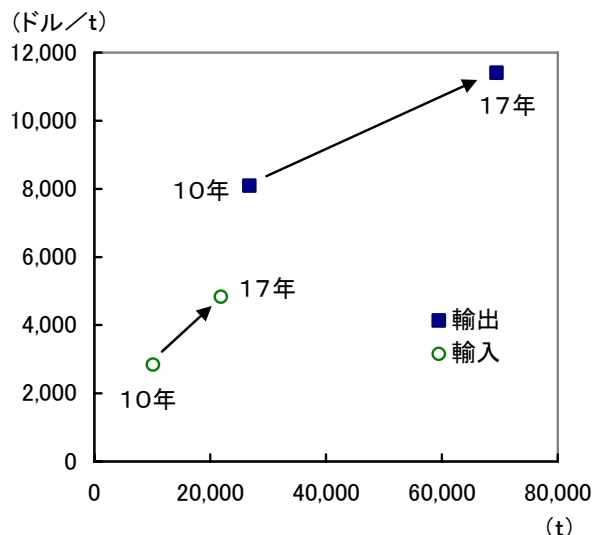
第Ⅱ-3-17図 自動車部品の品目別貿易単価及び数量の変化(アジア)

①日本からの技術移転が、比較的初期段階にあると推測される部品

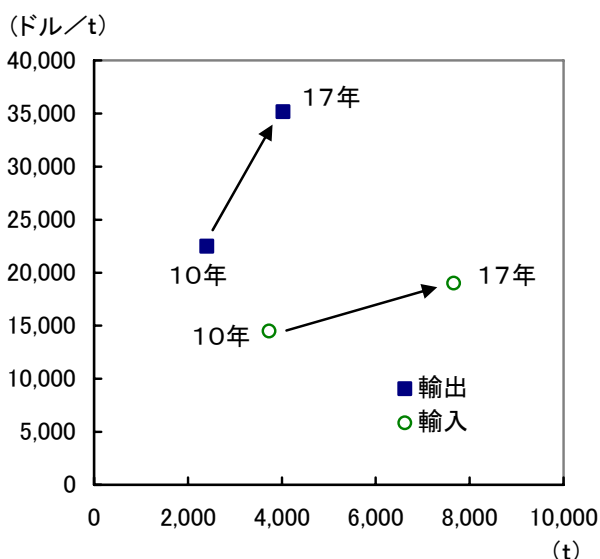
a. 駆動伝導及び操縦装置部品



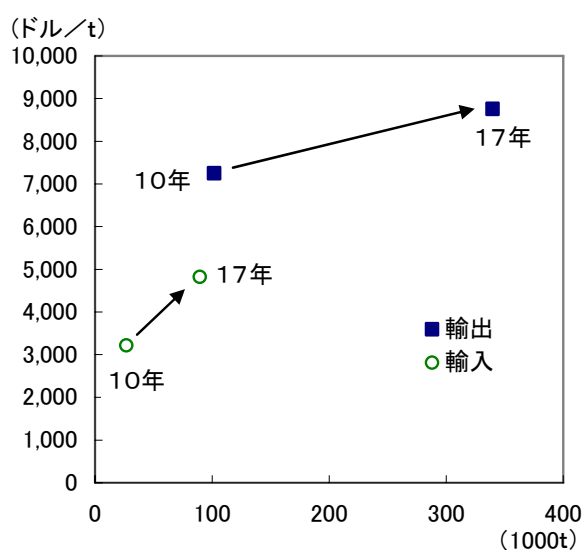
b. 懸架制動装置部品



c. 照明機器

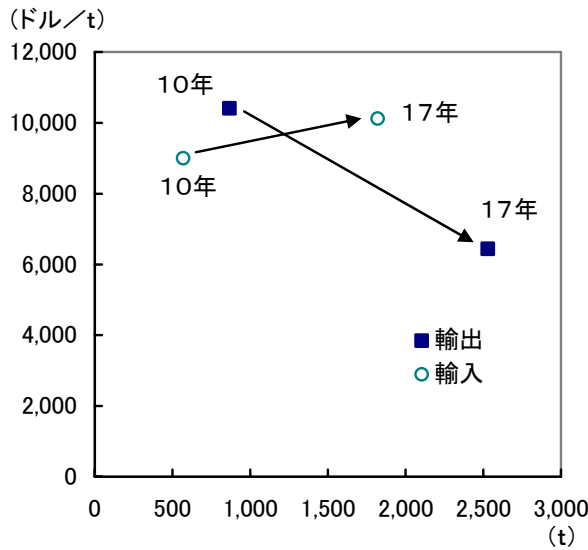


d. その他部品

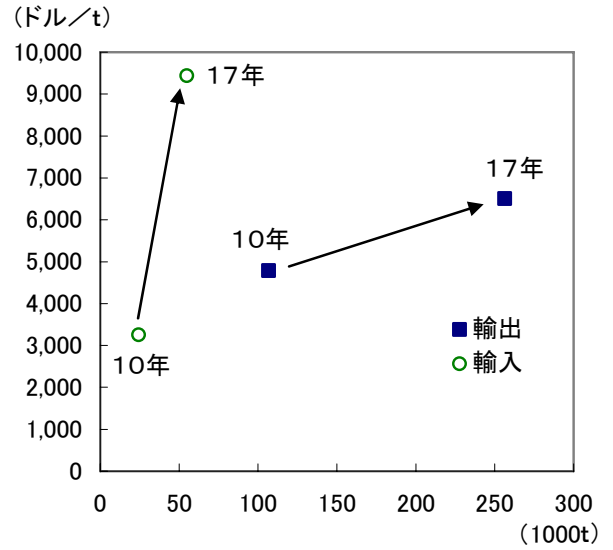


②日本からの技術移転が相当程度進行していると推測される部品

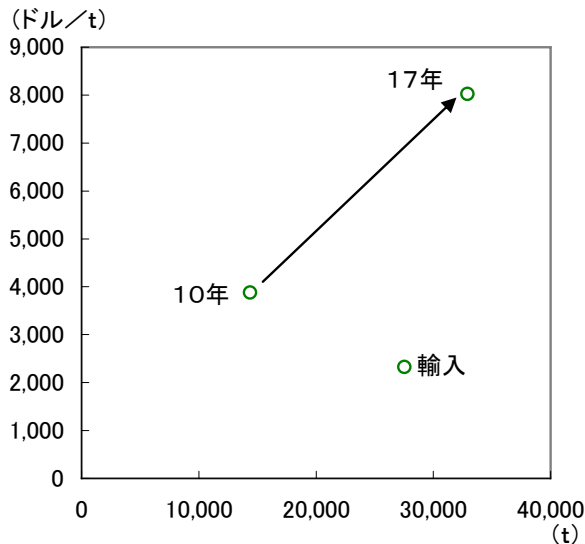
a. 機関部品



b. シャシー及び車体部品



c. 内燃機関電装品



(注) 1. 自動車部品について使用したHSコードは次の通り。機関部品は 841459010、870891。駆動伝導及び操縦装置部品は 848310010、848320010、848330010、848390010、870840、870850、870860、870870、870893、870894。懸架制動装置部品は 870831、870839、870880、870810。シャシー及び車体部品は 700721010、8706、8707、870821、870829、870892、940120、940190021。照明機器は 851220、853910010、853910100、853929100、853990010。その他部品は 870899、871690。内燃機関電装品は 840991010、840999010。さらに、このうち数量がkgで把握できる品目のみ使用した。

2. 内燃機関電装品の輸出実績はない。

資料:「貿易統計」(財務省)

(8) 結論

我が国の自動車生産は、外需の好調にけん引され増加が続いている。その背景には、日本車に対する海外需要の好調があり、その旺盛な外需に呼応するため海外現地生

産も北米、アジア、欧州を中心に拡大しており、海外現地法人による現地調達や域内調達も増加傾向となっている。これに呼応して、自動車部品貿易にも変化が現れており、特にアジアは日本との輸出入額が急速に増加し、我が国自動車産業において消費地及び生産拠点としてのアジアの重要性が高まっている。

さらに、日本から在アジア現地法人への自動車部品製造に係る技術移転の状況については、駆動伝導及び操縦装置部品、懸架制動装置部品、照明機器などは比較的初期段階にあるものと思われ、機関部品、シャシー及び車体部品などでは相当程度進行しているものと推察される。

また、自動車(完成車、部品)など輸送機械製造業を営む現地法人については、アジアでは製品の価格競争力を生かし、特にASEAN4はアジアを中心とした世界向け自動車部品などの輸出拠点としての位置づけを強化しているとみられ、また中国は日本向けの輸出拠点として台頭し始めている。さらに、北米の現地法人は進出国の市場をターゲットとした生産拠点に、欧州については進出国市場だけでなく欧州市場をターゲットとした生産拠点になっているものとみられる。

今後、中国の自動車部品の輸入関税率引き下げや、原油価格高などによる日本車需要増によって、海外現地生産がさらに拡大することも見込まれるものと思われる。さらに、現地の生産能力を増強する過程で日本から海外現地法人へ技術移転がさらに進展し、これまで以上に部品の現地調達が高まるものと考えられよう。