

自動車産業のグローバル化の現状と課題

Globalization of Japanese Automobile Industry

山 口 直 樹

Naoki YAMAGUCHI

はじめに

1985年9月のプラザ合意後の円高以降、我が国の直接投資は急増し、海外現地生産は急速に拡大した。とりわけアジア向けの直接投資は90年代に入っても衰えを見せず、我が国企業はより積極的な動機の下で海外展開を行い、真の意味でのグローバル化を果たしつつあるように見える。

特に、自動車産業においては、他の産業と比較して海外生産比率が高い。日本の自動車メーカーの海外生産拠点はおよそ50カ国・地域に及んでおり、約600万台が現地生産されている。また、従来、自動車産業の直接投資は、対先進国には貿易摩擦回避、対途上国には各国の国産化政策への対応という、消極的な動機の下での展開であった。しかしながら、近年の海外展開は、グローバルな視点から、最適調達、最適生産を行う方向へと変化しつつある。特に、成長著しいアジア市場においては、生産・調達の緻密なネットワークが形成されつつある。

本論では、こうした我が国自動車産業のグローバル展開の全体像をフォローするとともに、その背後にある環境変化要因について明らかにする。その上で、現状の評価と今後の展望を行い、あわせてグローバル化をすすめる我が国自動車産業の今後の課題について考えてみたい。

I. 我が国の直接投資の拡大と自動車産業

(1) 製造業の直接投資動向

我が国の対外直接投資は、戦後、1951年に再開され、資源開発、あるいは比較劣位産業の海外展開を中心として繰り広げられてきたが、80年代後半以降の直接投資の急増により、日本企業のグローバル化は新たな段階をむかえることになった。以下では、我が国の直接投資動向について簡単に概観した上で、自動車産業の位置付けについて見てみよう。

[図表1]には我が国製造業の直接投資動向を大蔵省の届出統計により示してある。1985年9月のプラザ合意後の大幅な円高と、鉄鋼、家電、自動車、半導体と引き続く貿易摩擦を背景に、86年以降、我が国製造業の直接投資は急増した。製造業の直接投資額は、85年度の23億ドルからピークとなった89年には、163億ドルへと大きく拡大している。

80年代後半においては、とりわけ北米向けのシェアが大きく、89年には製造業直接投資額の6割近くが北米向けとなっている。欧州向けは北米より1年遅れて90年にピークを迎えるが、そのシェアは80年代後半において1～3割程度であった。

その後、90年台に入ると我が国経済のバブル崩壊や88～89年の円安の影響もあり、直接投資は急減する。とりわけ北米向けの落ち込みが激しく、93年にはピーク時の約4割強の水準に落ち込んだ。

一方、アジア向けは異なる動きを見せている。80年代後半期においては、一貫して増加傾向にあったものの、北米と比較してその増加幅は緩やかなものであった。しかしながら、90年代初頭の直接投資減少期においてもアジア向けはそれほど減少せず、93年以降、再び大きく増加している。

こうしたアジア向けの伸びに支えられ、93年度以降、対世界でも増加傾向を示しており、95年度には89年のピーク時を上回る186.2億ドルを記録している。95年度におけるアジアのシェアは44%と88年の17%から大きく上昇しているのに対し、北米向けは、88年の67%から95年には39%へと低下しているのが対照的である。

(2) 自動車産業の直接投資動向

それでは、自動車産業の直接投資動向はどうであろうか。大蔵省の届出統計では、製造業は食料品、繊維、木材・紙パルプ、化学、鉄・非鉄、機械、電気、輸送機、その他の9部門に分類されている。輸送機械には、乗用自動車、トラック・バス・その他自動車、二輪自動車、自動車車体、自動車部分品、船舶、その他（鉄道車両、航空機、自転車等）が含まれているが、その内訳は公表されていない。しかしながら、部品等を含めた自動車産業がその太宗を占めるものと思われるので、以下では、輸送機械の直接投資から自動車産業の直接投資動向を見ることにしよう。

輸送機械の直接投資の累計額（1951年から1995年）は、190.2億ドルに達しており、製造業全体の累計額の1,475.2億ドルの約13%に相当する。これは電気機械（351.6億ドル）、化学（210.2億ドル）に次ぐ規模である。

次に、年度別、地域別の推移を見てみよう。

50年代、60年代はアジア、中南米向けにノックダウン生産のための小規模な投資が行われていたが、70年代に入ると直接投資の高まりが見られた。それでも、72年においては、全世界合計は4,200万ドル程度であり、地域的にもアジア向けが1,900万

ドル，中南米向けが2,200万ドルと，この2地域に集中していた。一方，北米向けは70年代を通じて数百万ドルから1,000万ドル前後と少なく，販売促進やサービス網構築のための投資であった。

その後，いったん低迷するものの，70年代終わりから80年代初頭にかけて急増することになる。1981年の輸送機械の直接投資額は，前年80年の1億7,600万ドルから4億600万ドルへと急増した。80年代においては北米向けのシェアが大きく，81年には2億7,400万ドルと過半を占めている。この時期の対北米投資は，81年からの対米乗用車輸出自主規制に対応して現地生産拠点設立を目的とするものとなっている。

特に，87年以降の対北米投資は急増した。86年対北米投資額は2億9,000万ドルであったが，翌87年には7億1,500万ドルへと急増し，ピークとなる89年には14億2,400万ドルを記録している。

一方，対欧州も同時期急増し，対北米投資に2年遅れて91年にピークを迎えている。これは，対北米投資に続いて対英国投資が続いたという進出時期のずれによるものである。全製造業の投資が89年をピークに低下しているのに対して，輸送機械の投資は89年対北米，90年対アジア，91年対欧州とピークが3年にわたったため，この3年間，ピーク時と同程度の高水準を維持することとなった。

その後，92，93年と輸送機械の直接投資は大きく落ち込むことになる。特に，対北米向け投資は93年に億9,400万ドルと，ピーク時の2割程度にまで大きく落ち込んだ。

一方，対アジア向け投資はそれほど落ち込まず，93年以降再び増加に転じている。94年には90年のピーク時を上回る3億9,900万ドル，翌95年には8億5,400万ドルと急伸している。こうした対アジア向け投資の伸びに支えられ，対全世界においても，94，95年度は20億ドル前後と，89年のピーク時と同程度の高い水準に回復している。

[図表 1] 製造業対外直接投資金額の年度別業種別推移（届出ベース）

(1) 全世界

(単位：百万ドル)

年度	製造業									
		食品	繊維木材・紙パルプ	化学	鉄・非鉄	機械	電気	輸送機	その他	
1981	2305	142	91	65	228	521	207	475	406	169
82	2076	78	67	76	322	468	164	267	439	195
83	2588	77	174	91	450	479	169	502	486	160
84	2505	118	85	115	223	718	185	409	437	215
85	2352	90	28	15	133	358	352	513	627	208
86	3806	127	63	57	355	328	628	987	828	435
87	7832	328	206	317	910	786	687	2421	1473	703
88	13805	419	317	604	1292	1367	1432	3041	1281	4051
89	16284	1300	533	555	2109	1591	1762	4480	2053	1901
90	15486	821	796	314	2292	1047	1454	5684	1872	1207
91	12311	632	616	312	1602	907	1284	2296	1996	2666
92	10057	517	428	431	2015	824	1104	1817	1188	1732
93	11132	888	498	346	1742	754	1171	2762	942	2029
94	13784	1260	641	140	2601	1038	1622	2634	2021	1826
95	18623	844	1043	357	2114	1555	1870	5288	1989	3564
95年度までの累計	147519	8227	7225	4554	21015	15387	14983	35156	19018	21956

(2) 北 米

(単位：百万ドル)

年度	製造業									
		食品	繊維木材・紙パルプ		化学	鉄・非鉄	機械	電気	輸送機	その他
1981	1005	103	26	34	40	24	122	330	274	52
82	817	54	10	58	101	40	75	150	250	79
83	991	39	11	74	89	100	34	368	204	73
84	1242	59	15	98	118	378	82	242	157	92
85	1223	43	1	8	78	125	242	403	241	84
86	2199	66	22	45	294	223	460	577	290	221
87	4848	150	132	301	535	390	481	1719	715	425
88	9191	210	96	424	812	903	894	1501	808	3592
89	9586	551	158	471	1270	1103	667	2734	1424	1210
90	6793	346	107	213	1244	527	696	2413	577	669
91	5868	369	233	143	697	464	430	868	689	1875
92	4177	387	66	304	401	380	320	740	594	986
93	4146	107	37	80	652	225	400	1445	294	907
94	4763	289	49	65	1339	243	842	891	393	651
95	7326	441	163	162	850	134	661	2428	446	2043
95年度までの累計	66602	3424	1307	2815	8764	5629	6625	17471	7445	13125

(3) アジア

(単位：百万ドル)

年度	製造業									
	食品	繊維木材・紙パルプ	化学	鉄・非鉄	機械	電気	輸送機	その他		
1981	688	19	43	10	136	312	42	57	39	31
82	544	9	40	10	132	144	52	43	47	68
83	738	19	132	17	207	63	74	45	123	59
84	516	27	39	8	56	111	63	96	66	54
85	460	34	8	4	39	36	76	51	151	60
86	840	28	21	9	47	61	95	262	130	150
87	1679	142	28	13	246	306	102	467	206	169
88	2370	90	149	176	200	205	259	852	155	284
89	3220	534	189	61	293	310	351	934	142	407
90	3068	118	298	75	564	226	262	827	373	325
91	2928	158	217	35	577	245	255	871	191	377
92	3104	71	227	51	1064	261	213	540	171	506
93	3569	139	300	83	408	340	434	884	266	805
94	5181	243	496	61	929	494	397	1376	39	785
95	8058	283	751	105	631	947	792	2447	854	1248
95年度までの累計	41588	2061	3858	860	6250	5091	3740	10294	3580	5854

(4) ヨーロッパ

(単位：百万ドル)

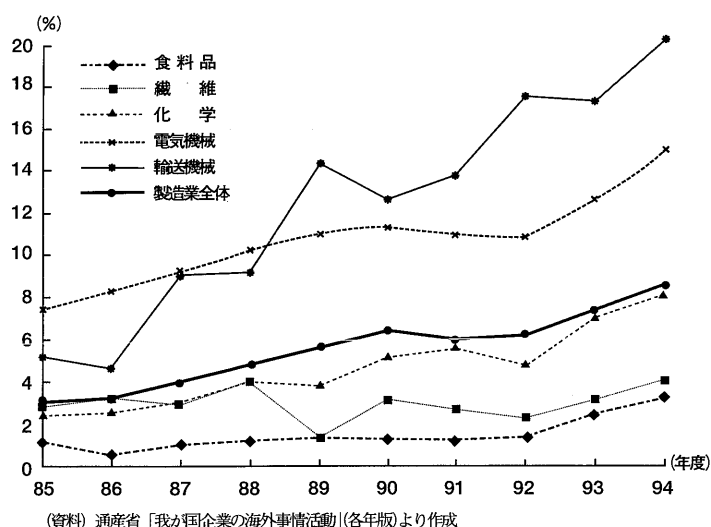
年度	製造業									
		食品	繊維木材・紙パルプ	化学	鉄・非鉄	機械	電気	輸送機	その他	
1981	198	1	13	0	15	8	13	46	38	66
82	139	1	5	0	39	7	12	53	18	4
83	247	11	14	0	40	35	20	68	34	24
84	337	6	15	0	3	18	25	57	150	62
85	323	12	8	0	14	37	25	48	121	59
86	370	20	17	1	11	1	64	125	78	52
87	851	19	35	1	121	13	87	179	299	99
88	1548	59	59	3	247	52	261	557	116	194
89	3090	140	185	13	516	68	713	755	439	261
90	4593	209	376	3	306	203	455	2305	546	189
91	2490	52	156	74	224	95	568	501	720	300
92	2101	24	108	30	366	41	496	434	385	217
93	2041	21	161	2	627	77	300	418	309	126
94	1855	129	80	10	313	40	304	329	439	212
95	1995	43	89	4	619	44	374	408	185	230
95年度までの累計	23222	790	1459	140	3564	896	3836	6412	3936	2190

(3) 海外生産比率

こうした80年代後半以降の製造業直接投資の急増の結果、我が国製造業の海外生産比率は高まっている。[図表2]で示されているように、製造業全体の海外生産比率はこの10年間で大きく上昇したが、中でも、輸送機械と電気機械とは、製造業全体を大きく上回る海外生産比率を達成している。いうまでもなく、輸送機械のうちで海外生産が進展しているのは自動車である。

このように、他の製造業に比較して自動車産業の海外生産が高くなる理由として、以下の数点が考えられる。

〔図表2〕 業種別海外生産比率の推移



第一に、自動車産業の輸出額は大きく、日本の貿易黒字のかなりの部分を自動車関連で占めていた。従って、それだけ貿易摩擦も激しい。特に、対米乗用車輸出自主規制により、北米において日本車の現地生産が大きく進展した。

第二に、自動車産業、とりわけ組立行程において、技術選択の余地がかなり大きいことが指摘される¹⁾。つまり、賃金水準の高い国では、労働者の代わりにロボットをたくさん使うような資本集約的技術を採用し、途上国では資本を節約、より労働集約的な技術を採用することが出来る。こうして、各立地の要素賦存状況に応じて最適技術、最適立地を実現できる。

第3に、自動車は、各市場ごとに文化的背景等のさまざまな要因により消費者の嗜好が異なる。従って、ある程度の市場規模が確保できれば、現地の消費者ニーズに合わせて現地で生産するインセンティブは強くなる。

最後に、自動車は、金属、ガラス等の重量のある部品を多用しており、完成車、部品ともに輸送コストが高くなる。

このように、自動車は他の産業と比較して現地生産へのインセンティブが強く、それだけ一層、我が国自動車産業のグローバル化もより劇的な展開を見せているのである。

Ⅱ. 我が国自動車産業のグローバル化

(1) 我が国自動車産業の海外展開の変遷

我が国自動車産業は、1960年代後半には産業保護の下で量産体制を確立し、国内モータリゼーションは急進展を見せた。日本の自動車産業はこの時期から完成車の輸出という形で国際展開を開始することになる。当時は、主に海外代理店に販売を委託する形で輸出を拡大していった。また、この時期途上国に対しては、各国政府の自動車国産化政策に対応して、中南米やアジアにおいて、S K D (100%日本から部品を輸出し、現地では組立てるだけ)という形態で、極めて小規模の投資で現地におけるノックダウン生産を行っていたが、量的には長い間わずかなものであった。

70年代においても、主として国内生産プラス輸出で海外展開を行っていた。70年代前半期においては、石油危機により国内需要が大きく落ち込んだが、その一方で輸出は大きく伸長した。2度の石油危機や米国における自家用車の複数保有の進展等を背景として、先進国、とりわけ米国において低燃費の小型車指向が強まるが、米国メーカーがこうした小型化の波に乗りきれなかった一方で、世界市場において日本製小型車の優秀性に対する認識が強まり、日本車の輸出が拡大したのである。1970年には輸出が100万台を突破し、74年には西ドイツを抜いて世界第一位の自動車輸出国となった。さらに、77年には輸出は国内生産の50%を超え、輸出台数は400万台に乗る。その後も増加を続け、81年には600万台を超えるに至っている。

(2) 欧米との貿易摩擦と国際戦略の転換

このような輸出の伸びと、好調な国内需要に支えられ、国内生産は一貫して増加を続け、80年にはついにアメリカを抜いて世界最大の自動車生産国になる。しかし、70年代における日本車の輸出急増は、米国自動車各社の経営不振等もあり、欧米諸国との間での貿易摩擦を激化させる結果となった。特に、米国との間での自動車交渉の結果、81年には対米乗用車輸出自主規制が開始された²⁾。

欧米諸国の保護主義の高まりの中で、我が国完成車メーカーの輸出依存度、とりわけ対米依存度は高く(80年において、国内生産台数1,140万台、輸出台数597万台、うち対米輸出240万台、自工会資料による)、国内生産台数の5割強が輸出されていた。

こうした環境下で存続、成長を続けるためにはそれまでの輸出一辺倒のアプローチの変更を余儀なくされることになる。我が国自動車メーカーにとって、海外市場なしには存続は不可能であり、78年以降、米国内に単独あるいは合弁といった形で工場を建設、82年にはホンダが、83年には日産が、84年にはトヨタが現地生産を開始した。また、輸出自主規制の長期化に加え、85年のプラザ合意以降の円高による価格競争力喪失により、80年代後半には北米進出は本格化、80年代末までに米国進出7社全部が生産を開始している。

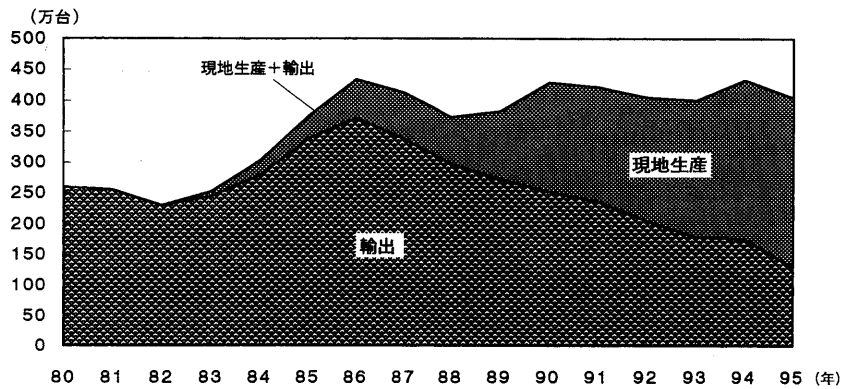
一方、対欧州では、86年にE C向けの自動車輸出の自粛要請が通産省から出されており、E C統合目前の90年代初頭より、イギリスを中心として現地生産が本格化した。

〔図表3〕では、対北米、欧州、アジアの輸出と現地生産台数が示してある。とりわけ北米では現地生産による輸出の代替がはっきりと見て取れる。欧州では、本格的な工場進出がE C統合を目前に控えた90年代初頭からとなっており、それほど時間が経っていないが、それでも現地生産は着実に増加しており、今後もこの傾向が続くものと思われる。アジアについては、輸出はそれほど動いていないが、現地生産は大きく伸びており、アジアの市場拡大に対して現地生産を通じて対応していることがわかる。

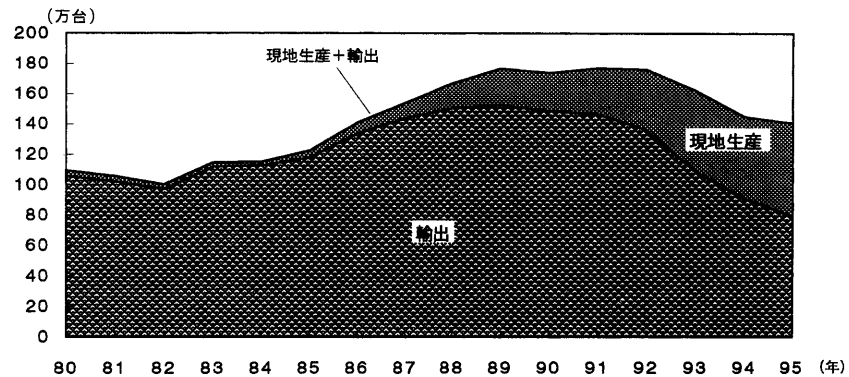
このように、80年代後半においては、貿易摩擦回避を主な動機として、北米及びイギリスを中心に海外生産を拡大させた。90年代初頭を過ぎると、欧米諸国への大型投資も一段落したが、一方、アジア向け直接投資は急増している。次に、節を改め、自動車産業のアジア市場への進出の現状について見てみよう。

〔図表 3〕 現地生産による輸出の代替

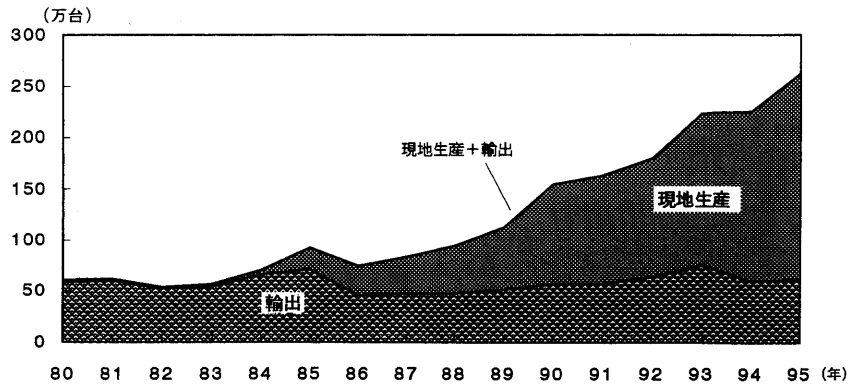
(1) 北米



(2) EU



(3) アジア



- (注) 1. 自動車、トラック、バスの合計。他社ブランド車を含むベース。
2. アジア…インド、タイ、インドネシア、フィリピン、中国、台湾、その他

(出所) 『日本銀行月報』平成8年10月号

Ⅲ. アジア市場の成長と我が国メーカーのアジア進出

(1) アジア市場の環境変化

我が国自動車産業の対アジア直接投資は90年代に入ると急増するが、その背景にはアジア市場における大きな環境変化が見られる。すなわち、経済成長に伴う市場の拡大、貿易自由化、域内経済協力の進展である。以下ではそれらについて見てみよう。

(市場の拡大)

アジア諸国の経済成長に伴い、自動車需要も急速な高まりを見せている。[図表4]はアジア(N I E s, A S E A N 4, 中国)の自動車販売台数の推移を見たものである。1986年の時点では、東アジア全体で128万台に過ぎなかったが、一貫して拡大を続けており、91年には300万台を超え、94年には495万台に達している。これは、各国の高い経済成長による法人需要の伸びと個人所有の増加、そして各国で実施された輸入規制緩和によるところが大きい。

とはいうものの、アジアにおける自動車普及率は依然低い水準にとどまっている。93年の日本の1,000人あたり保有台数は495台であるが、N I E s 4ヶ国で普及率が最も高い台湾で201台、A S E A Nで最も高いタイで49台となっており、これらはそれぞれ日本の70年台前半、60年台前半の水準である³⁾。したがって、今後も、各国の所得水準の上昇に伴い、一層の市場の拡大が見込まれる。長銀総合研究所の予測では、1999年に東アジア9ヶ国合計で782万台になるものと見込んでいる。

(貿易自由化への流れ)

WTOにおけるTRIM協定⁴⁾により途上国においては2000年までに現地調達要求等の違反TRIMの廃止が義務づけられている。また、アセアンでは、2003年に成立するAFTA(アセアン自由貿易地域)においても、共通効果特惠関税の導入が合意されている。

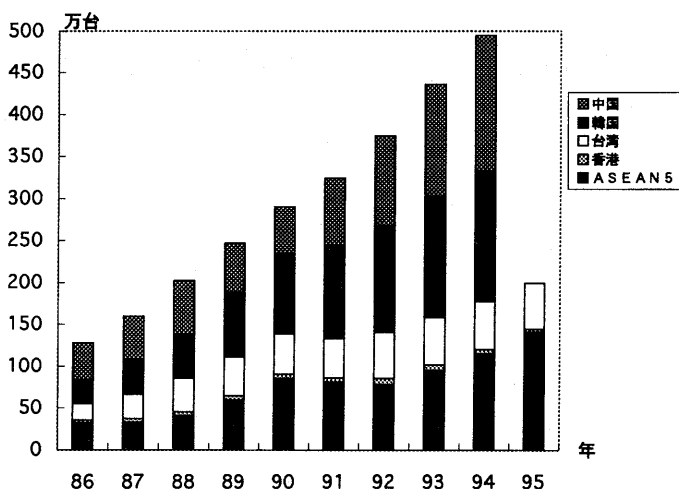
このような貿易自由化の流れの中で、アジア各国で完成車輸入解禁、完成車・部品輸入関税引き下げ等の動きが強まってきている。例えば、韓国では、88年に日本車を除く完成車の輸入が解禁され、タイでは91年に、インドネシアでは93年に輸入禁止を撤廃した。フィリピンでも、95年に完成車の全面解禁となった。また、部品、K D部品の輸入関税も90年代に入り各国で大幅に引き下げられている。

(域内経済協力の進展)

こうした自由化の流れに加え、A S E A N諸国間においては、域内経済協力への動き⁵⁾も活発化した。その一つの柱として、B B C(Brand to Brand Complementation)スキームがある⁶⁾。これは認可された自動車メーカー⁷⁾について、域内の部品取引の輸入関税を減免するとともに、部品国産化率規制に関して、域内の部品を国産部品としてカウントするというものである。

A S E A N各国は、従来、自動車産業を成長のための戦略産業として保護し、外資による直接投資を認めつつ、完成車・部品の国産化を追求してきた。そのため、各国市場が分断され、市場が狭小であったため、最小最適規模に達し得ず、自動車産業の発展もままならない状態であった。BBCスキームにより、重複投資を避け、各国がそれぞれの部品に特化し、集中生産することで、スケールメリットを実現する道を開くものとなった⁸⁾。

【図表 4】アジア各国の自動車販売台数の推移



(資料) トヨタ自動車「自動車産業の概況」、日刊自動車新聞社「自動車産業ハンドブック」

(2) アジアにおける現地生産と域内分業の進展

上で述べたようなアジア市場での環境変化をうけ、我が国の93年以降の円高ともあいまって、我が国の対アジア直接投資額は94年以降対北米を上回り、94年には3.99億ドル、95年には8.54億ドルと急増した。さらに、従来からのアジア市場における高い収益力を背景として、現地法人の、現地における借入や内部留保等を原資とする再投資も急速に増加し、アジア市場においては直接投資額を上回る再投資が行われている⁹⁾。従って、日系企業の投資額は、直接投資額が示すものよりもかなり大きい。

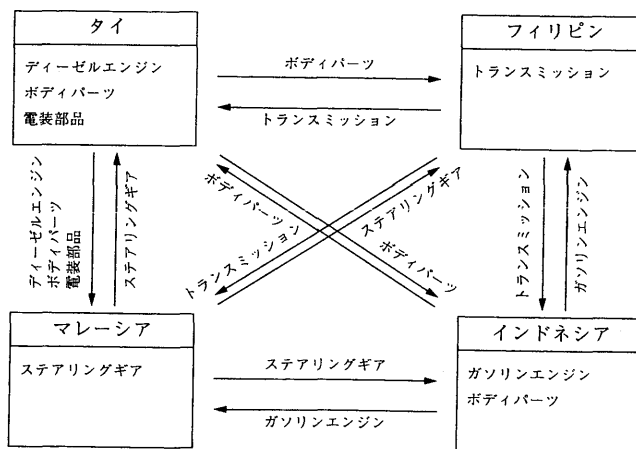
前に見たように、自動車産業における対アジア投資は古くから行われていたが、60年代から80年代にかけてのアジア進出は、アジア各国の自動車産業育成策による完成車の輸入規制等に対応した消極的な動機によるものであった。

一方、90年代以降のアジア進出は、コスト優位性を活用する完成車生産拠点・部品供給拠点として、また将来性の高い市場としてアジア地域を捉え、そこでの積極的

な事業展開を経営戦略として位置づけている¹⁰⁾。

特に、前述のBBCスキームを利用して、各国で異なる部品生産に特化し、お互いの国で補完しあう体制を作っている。例えば、トヨタでは、BBCスキームを利用して、タイでディーゼルエンジン、インドネシアでガソリンエンジン、フィリピンでトランスミッション、マレーシアでステアリング・ギアを生産し、各国に供給している¹¹⁾。さらに、量産規模確保のため、タイでトヨタ、日産、いすゞの3社がエンジン部品の生産を分担し、相互に供給するといった資本関係を越えた取り組みも行われるようになってきている。トヨタは、アセアン域内の部品取引額を95年の210億円から2000年には900億ドルと4倍に拡大することを計画している。

〔図表5〕 BBCスキームによる域内部品相互補完体制
(トヨタ自動車)



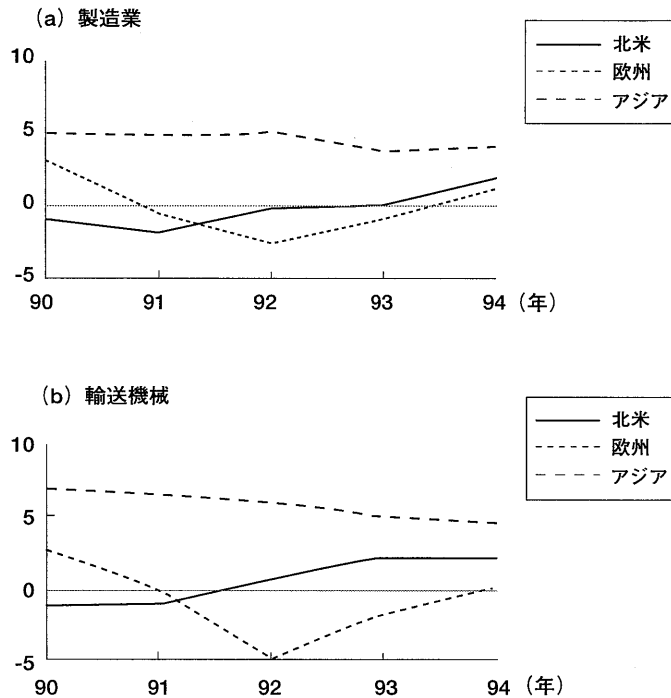
(出所) 永尾・茂垣 (編) 1996.p.81

Ⅳ. 海外展開の評価と今後の課題

最後に、我が国自動車産業の海外展開の現時点での評価と今後の課題について考えてみよう。まず、現時点での海外事業の成否について、通産省「我が国企業の海外事業活動」のデータに基づいて見てみる。〔図表6〕には、製造業と輸送機械の売上高経常利益率が示されている。それによれば、製造業、輸送機械ともに、似たような動きを見せており、アジアでの事業が、北米、欧州での事業よりも利益率が高くなっていることがわかる。

以下では、各地域における現段階での海外展開の評価と今後の課題について考えてみよう。

[図表 6] 売上高経常利益率



(資料) 通産省「我が国企業の海外事業活動」(各年版)より作成

(1) 北米

北米では、82年から対米輸出自主規制が開始されていることもあり、進出8社のうち、最も早い完成車メーカーで82年、最後発メーカーでも89年より生産が開始されている。稼働開始から5年ないし10年以上の時間が経っているが、米自動車市場が80年代後半において低迷していたことなどから、しばらく赤字であったが、92年からの米市場が回復したこともあり、92年度以降黒字化している。現地法人の経営は軌道に乗ってきており、今後、市場動向に左右されつつも、他の市場と比較して安定して推移していくことになろう¹²⁾。

北米市場については、[図表 3] で見たように、現地生産による輸出の代替が大きく進展している。95年において、輸出台数130万台に対して、現地生産台数は242万台となっているが、今後も現地生産の一層の拡大が見込まれる。95年6月に発表された新国際ビジネスプランによれば、自動車メーカー各社とも今後も、現地生産を拡大

していくことが計画されている。トヨタは米国インディアナ州においてピックアップトラック用の新工場（98年より生産開始、年間生産能力10万台）を建設、本田はカナダの既存工場に第二生産ライン（98年より生産開始、年間生産能力12万台）を新設することが計画されている。

このように、今後も現地生産が一層進展するものと思われるが、そうしたプレゼンスの高まりは投資摩擦を引き起こす可能性がある。そうした摩擦を回避するためにも、一層の現地化を推進しなければならない。第一に、現地調達の一層の拡大である。現地調達の引き上げは、政治的圧力に対処するためだけでなく、日本メーカーにとってのメリットも大きい。一つには、為替リスクの回避がある。また、リーン生産方式と賞賛される日本的生産システムの強味を発揮するためには、現地での部品調達やそのサプライヤーとの協力関係の構築が必要となってくるからである¹³⁾。ヒト・経営の現地化も要請される。日本企業はヒトの現地化、特に経営トップの現地化が進んでいないといわれる。こうした現地化への努力を通じて、現地に根ざした経営を行い、よき企業市民として現地に定着しなければならない。これは、他の地域にも共通して言えることである。

（２）欧州

欧州は赤字である。完成車メーカーの本格的進出がE C統合目前の90年前後からとなっているので、北米と比較して日が浅い上、市場の低迷により販売が低迷しており、まだ収益を計上できる段階とはなっていない。近年、現地生産が本格化してきているものの、輸入モニタリング枠が99年まで自由化されないこと、日系車の規制国が存在することなどに加え¹⁴⁾、現地工場の生産能力が過剰気味であることなどから、利益率改善の見込みは少ない。今後は、欧米メーカーとの提携強化や見直しを行いつつ、販売網の増強に力を注ぐことになるだろう。

（３）アジア

一方、アジアでは、安定的に黒字となっている。

アジア市場については、今後も一層の成長が期待できるが、今後は、アジア市場内における競争の激化が予想される。

今まで、各国政府が国産化規制のもと完成車輸入を認めなかったこと、競争力のある現地メーカーが存在しないこと、BIG 3が事実上現地生産を放棄してきたこと¹⁵⁾などから、アジア市場における日本メーカーのシェアは極めて高く、94年において約45%、中国、韓国を除いたアジア7カ国においては約90%となっている。また、多くの市場が商用車中心、乗用車は一部の高所得者層に限定されていることから、現地生産車を高価格で販売することが可能となっていたため、日系メーカーは高い収益を計

上してきた¹⁶⁾。

しかしながら、貿易自由化の流れの中で、現時点で唯一の有望市場であることから、欧米あるいは韓国メーカーの現地生産の開始、完成車輸出の強化にともなって、今後、競争はますます激しくなることが予想される。さらに、各国がモータリゼーションを迎える中で、乗用車の低価格指向が一層強まるであろう。韓国、さらには中国の企業の輸出が本格化すれば、低価格競争は一層強まろう。事実、いち早くモータリゼーションを迎えたタイでは、値引き競争の激化、日本車シェアの低下、欧州車・韓国者のシェア上昇が見られている¹⁷⁾。

日本メーカーとしては、今後も現在進展しつつある各国生産拠点間での工程間分業を一層押し進めていく必要がある。現状では、アジアのほとんどの国が1国だけで十分な市場規模を持っていない。しかしながら、域内において、各部品の生産基地の統廃合を通じて生産の特化・集中化を進めることで、スケールメリットを発揮し、コスト・品質面で優位が持てれば、域内はもとより、日本等への部品供給拠点として機能していくようにもなろう。

また、低価格化に対応するため、装備を簡素化し、安い域内調達部品を多用するアジア専用車の開発も一層押し進めていく必要がある。日本からの部品に対する依存を減らせば、円の動向に左右されることも少なくなろう。

〔注〕

- 1) 「通商白書（総論）」平成8年版，p.198
- 2) 1981－83年度168万台，84年度185万台，85－90年度230万台である。この自主規制は94年3月に撤廃された。
- 3) 長銀総合研究所(1995) p.55
- 4) ウルグアイラウンドにより成立したTRIM（Trade-Related Investment Measures）協定では①現地調達要求，②輸出入均衡要求，③為替制限，④国内販売要求をWTO協定違反として禁止している。途上国は5年の猶予期間を与えられ，2000年までに違反TRIMを廃止しなければならない。
- 5) A S E A Nの域内経済協力戦略は，1987年の「マニラ宣言」を契機に，集团的輸入代替重化学工業化戦略から集团的外資依存輸出指向型工業化戦略へと転換した。清水(1994)によれば，この戦略は，①各加盟国間ではなくA S E A Nという単位で外資を呼び込み，②外資の経済活動を支援し，③同時にそれを突破口として統合された域内市場の形成を目指し，④輸出可能な工業力をA S E A Nに創出せんとするものである。
- 6) B B Cスキームの詳細については，清水（1994）を参照
- 7) 現在，認可を取得している日系企業は，三菱，トヨタ，日産，本田の4社である。

- 8) B B Cスキームに代わるものとして、1996年4月のA S E A N経済閣僚会議非公式会合において、A I C O(ASEAN Industrial Cooperation)スキームが合意されている。A I C Oスキームでは、B B Cスキームをはるかに超える低率関税(0~5%)が想定されている。
- 9) 通産省「第25回我が国企業の海外事業活動」p.59による。
- 10) 浦田他(1996) p.160
- 11) 永尾・茂垣[編](1996) pp.80-81を参照
- 12) 以下、各市場動向等については、長銀総合研究所(1995)に依拠している。
- 13) 山田(1994) p.30
- 14) 長銀総合研究所(1995) p.54
- 15) 長銀総合研究所(1995) p.71
- 16) アジア市場で設定されている販売価格は、日本のその約2倍の水準であるという。長銀総合研究所(1995) p.71を参照
- 17) 長銀総合研究所(1995) p.71

参考文献

- 浦田秀次郎他(1996).『直接投資と経済成長に関する研究』.総合研究開発機構
- 清水一史(1994).「A S E A N域内経済協力とB B Cスキーム(上)」.『世界経済評論』,38(12), 52-60.
- 長銀総合研究所(1995).「加速する自動車産業のリロケーション」.『総研調査』,25.
- 通商産業省(1996).『通商白書(平成8年版)』大蔵省印刷局
- 通商産業省産業政策局国際企業課[編](1996).『我が国企業の海外事業活動(第25回)』.大蔵省印刷局
- 永尾正章・茂垣広志(1996).『これからの国際経営戦略』.日本貿易振興会.
- 日本開発銀行(1995).「自動車産業の国際競争力を巡る課題について」.『調査』,196.
- (社)日本自動車工業会(1996).『1996日本の自動車工業』
- 丸山恵也(1994).『アジアの自動車産業』.亜紀書房.
- 山田基成(1994).「日本企業の海外生産と現地調達」『商工金融』1994年6月号