

2017 年 8 月 8 日
みずほ銀行 産業調査部

Mizuho Industry Focus Vol. 196

トランプ政権下の自動車産業 ～逆風を好機に変えるために日系自動車産業がとるべき方策～

斉藤 智美

〈要 旨〉

- 米国は、世界第 2 位の自動車市場規模を持ち、世界第 1 位の自動車輸入国である。日系完成車メーカーは、米国系完成車メーカーと並んで販売に占める米国市場の割合が高く、米国市場の環境変化に大きな影響を受ける。トランプ政権が掲げている政策のうち、自動車産業への影響の大きいものとして、保護主義的な通商政策と環境規制緩和が挙げられる。本稿ではこれらがもたらす影響について論じ、日系自動車産業がとるべき方策について考察する。
- トランプ政権の保護主義的な通商政策は、制度上実行不可能ではなく、通商交渉におけるカードとして機能しうる。従って、自動車業界は何らかの対応を迫られる懸念がある。一方、歴史を振り返ると、米国系完成車メーカーは、保護主義的な通商政策の下で高コスト構造を温存した結果、事業環境の変化に対応出来ず、米国での販売および生産台数を大幅に減少させた。このように、在米企業は保護主義的な通商政策に適応することで、競争環境変化への抵抗力が低下するため、難しい舵取りを迫られる。
- 自動車の環境規制緩和は、短期的には米国市場での収益性を高める効果を持つ。しかし、米国と並んで世界三大市場である欧州、中国での環境規制強化は継続すると考えられる。米国の規制緩和を前提として技術開発を鈍化させた場合、グローバルでの環境技術における競争力が低下する懸念があり、引き続き技術開発への投資は必要とされる。
- トランプ政権の政策への対応を余儀なくされる中、そもそも自動車産業が直面している課題は、短期的には環境や安全に係る規制・基準の強化に対応するための技術開発リソースの確保、中長期的には、量販型ビジネスモデルからいかに新たなビジネスヘトランスフォーメーションをするのかにある。これら課題への打ち手として、新たな領域への経営リソース投入に加え、既存領域のリソース削減を行う、リソース再配分が必要である。
- 日系自動車産業は、更に国内の生産年齢人口の減少という課題も抱えている。これらの課題を勘案し、トランプ政権の政策目的である「米国で投資と雇用を生み出す」という要求への対応を通じて、リソース再配分に着手することが必要ではないだろうか。日系自動車産業が、保護主義的な通商政策を掲げる米国政権の誕生という逆風を、将来的な課題への対応に繋げる好機に変えることを期待したい。

目 次

トランプ政権下の自動車産業
～逆風を好機に変えるために日系自動車産業がとるべき方策～

I. はじめに	2
II. 保護主義化する通商政策	3
III. 環境規制緩和の期待と懸念	13
IV. 自動車産業が抱える課題と欧米系プレーヤーの打ち手	15
V. 日系自動車産業がとるべき方策	17

I. はじめに

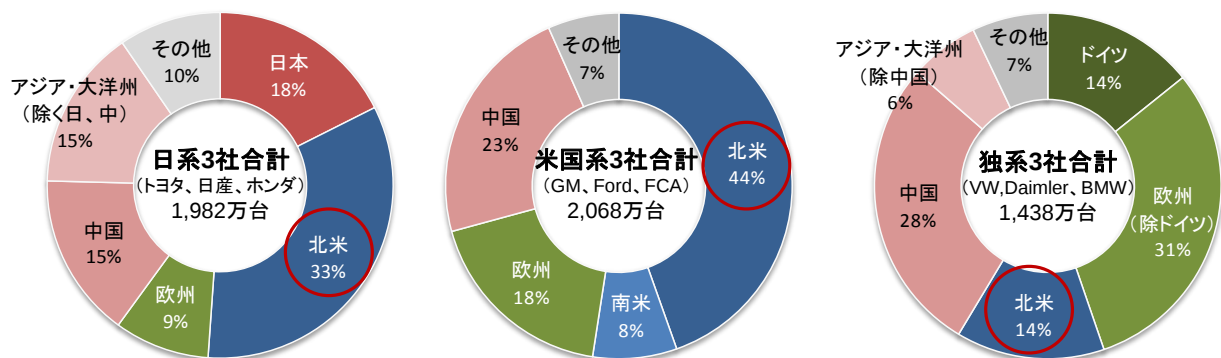
米国は世界 2 位の市場規模であり、世界 1 位の輸入国

米国自動車市場は世界第 2 位の販売台数(1,783 万台(2015 年))を有し、世界販売台数の 20%を占める。世界第 1 位の市場である中国は強固な自動車産業保護策を採っていることから、同国の販売台数と生産台数はほぼ拮抗し、輸入台数は 110 万台に留まる一方、米国は世界最大の輸入国(755 万台(2015 年))となっている。

日系 OEM も米国の環境変化による影響は大きい

完成車メーカー(以下、「OEM」)の国籍別の地域別販売台数をみると、米国系 OEM のみならず、日系 OEM も北米市場の割合が大きく、米国の環境変化に大きな影響を受けることとなる(【図表 1】)。

【図表 1】完成車メーカー国籍別 地域別販売台数割合(2015 年)



(出所)各社公表資料よりみずほ銀行産業調査部作成

(注)トヨタはトヨタ、Lexus、ダイハツ、Perotonを含む。日産は日産、Infinitiを含む。GMはGM、Wuling、Baoyinを含む。FCAはFiat、Chryslerを含む。VWはVW、Audi、Bentley、Lanborghini、Porche、SEAT、Skoda、ERF、MAN、Neoplan、Scaniaを含む。

保護主義的な通商政策を打ち出すトランプ政権

2017 年 1 月に第 45 代米国大統領に就任したトランプ氏は、「史上最大の雇用創出者」として、製造業に対して米国に工場を作ること求めている。特に自動車産業は経済及び雇用への波及効果が大きいことから、しばしばトランプ大統領の批判的になっている。保護主義的な通商政策を採り、米国生産の増強を迫る手法は、1980 年代、1990 年代の日米自動車貿易摩擦を彷彿とさせる。

現在の自動車産業の生産立地は二国間のみで整理することは出来ない

過去の貿易摩擦の時代は、日本で部品生産から完成車組立まで行われた車両が米国に輸出されるというように、自動車の生産、販売をほぼ二国間で整理することが出来た。しかし、2000 年以降、①新興国市場の拡大と先進国市場の停滞、②各国政府による自動車産業優遇策および保護政策、③自由貿易協定(FTA)の進展を活用した最適生産立地の進展によって、自動車生産立地、サプライチェーンが国を跨いで複雑化している。

①新興国市場の拡大と先進国市場の停滞

世界自動車販売台数は、1990 年から 2000 年にかけて 3,580 万台から 5,400 万台へと 1,820 万台拡大したが、増加分のうち 540 万台は日欧米の先進国市場が占めていた。それに対し、2000 年から 2015 年にかけての自動車販売台数は、5,400 万台から 8,660 万台へと 3,260 万台拡大したが、先進国市場はその期間 20 万台縮小しており、成長の全ては新興国市場によるものであった。すなわち、2000 年以降の OEM にとって、新興国の成長を取り込むことが、量的成長の鍵となっていた。

②新興国各国の 優遇策と保護政 策

概して新興国市場は、先進国市場と比較して、自動車の価格水準が大幅に低いことから、新興国の市場成長の捕捉にはコスト競争力が決め手となる。新興国は、先進国対比での賃金水準が低いことに加え、現地生産車両に対して取得時の税金を減免するといった優遇策や、高い自動車輸入関税といった保護政策¹を組み合わせ、市場成長を梃子に自動車産業の誘致を試みたため、生産コスト面での新興国生産の優位性が増した。

③FTA を活用し た最適生産立地 の進展

一方、自動車工場の設立には数百億円規模の投資とサプライチェーンの構築が必要であり、全ての国に生産拠点を設けることは現実的ではない。従って、各国の市場成長、優遇策、FTA を勘案した上で、コスト競争力の最も高い場所で生産するという最適立地生産が進められた。同様に、サプライヤーにとっても、海外進出の負担は決して軽いものではない。従って、部品の価格や大きさなどの特性によって、完成車工場の近隣での生産か、第三国などでの集中生産かといった最適生産立地を見極め、国・地域ごとに分業を進めてきた。

OEM、サプライヤー各社が最適立地生産を進め、世界各地で分業を進めた結果、サプライチェーンは複雑化している。このように、過去の自動車貿易摩擦の際とは大きく異なり、米墨(米国とメキシコ)、日米といった二国間のみで自動車の生産立地を整理することは出来なくなりつつある。

通商政策および 環境規制緩和

このような状況下、トランプ政権の掲げる政策は、自動車産業にどのような影響をもたらすのだろうか。トランプ政権が掲げている政策のうち、自動車産業への影響が大きいものとして、通商政策に加えて、環境規制緩和が挙げられる。本稿ではこれらがもたらす影響について論じ、日系自動車産業が取るべき方策を考察したい²。

II. 保護主義化する通商政策

トランプ政権は米国での雇用創出を掲げ、その手段として保護主義的な通商政策を進めようとしている。大統領就任演説では、「これまでの米国は、米国の工場が閉鎖されたことによって、中間層の人々が職を失い、生活が苦しくなった」、「今後は貿易、税、移民、外交に関するあらゆる決定を米国の労働者と米国の家族に恩恵をもたらすために行う」、「米国製品を買い、米国民を雇うことにより、中間層の暮らしを向上させる」等と述べた。このような保護主義的な政策は、制度上実行可能なのか、また、実行した場合に自動車産業にどのような影響が生じるのかという疑問が生じる。本章ではこの2点についてトランプ政権の通商政策を検証する。

1. トランプ政権の通商政策の概要と制度上の実行可能性

WTO への強い不 満を示すトランプ 政権

2017 年 3 月にトランプ政権下の米通商代表部(USTR)は、2017 年の Trade Policy Agenda(通商政策課題)を公表した。これは米国内法により毎年 3 月 1 日までに議会に提出することが義務付けられているものであり、通商政策の骨子を示すものである。当該文書において、トランプ政権は通商に関する米国

¹ FTA が締結されれば FTA 域内では自動車輸入関税が引き下げられる一方、FTA 域外との関税は高水準のまま維持されるケースが多い。例えば、タイは自動車輸入に対して 80%の関税をかけているが、ASEAN 自由貿易地域の域内での自動車の輸出入に対する関税は 2000 年代前半に 0~5%に引き下げられている。

² 本レポートは 2017 年 6 月 15 日までに公表されている情報を元に作成したが、以降に生じた大きな変更については脚注にて補足する。

の主権、正当な権利を侵害しているとして WTO の紛争解決手続への強い不満を示しており、通商政策に関する米国の主権の擁護を前面に打ち出している³。このうち、優先事項(1)「通商政策に関する国家主権の擁護」では、WTO の裁定は米国内法および慣行の変更に自動的に至るものではないとしている。また、(2)「米通商法の厳格な執行」にあるように、アンチダンピング関税、相殺関税、セーフガードといった貿易救済措置、および、関税や数量制限などの報復措置を規定する通商法 301 条の発動を示唆している(【図表 2】)。

【図表 2】2017 年通商政策課題の基本原則と優先事項

目標	すべての米国民にとってより自由でより公正な形で貿易を拡大する ① 米国経済の成長促進 ② 米国内の雇用創出促進 ③ 貿易相手国との相互主義(reciprocity)の進展 ④ 米国の製造業基盤と米国(の経済的利益等)を守る能力の強化 ⑤ 農産物とサービスの輸出拡大	
手段	多国間交渉よりも二国間交渉に注力し、これらの目標を実現 — 目標が達成されない場合には、通商協定を再交渉・修正	
優先事項	(1) 通商政策に関する国家主権の擁護 (2) 米通商法の厳格な執行 (3) 外国市場開放のための梃子の活用 (4) 新たな、より良い通商協定の交渉	(1) 通商政策に関する国家主権の擁護 ● WTOが米国に不利な裁定を下した場合、それは米国内法及び慣行の変更に自動的に至るものではない (2) 米通商法の厳格な執行 ● アンチダンピング関税、相殺関税、セーフガードの発動といった貿易救済措置を発動する。通商法301条は他国との交渉で強力な梃子となる ● 貿易救済措置や通商法301条は、被害を受けた企業等らの申立のみならず、商務省やUSTRが自身の判断で調査を開始できる

(出所) USTR 2017 Trade Policy Agenda、みずほ総合研究所資料よりみずほ銀行産業調査部作成

貿易救済策に加え、通商協定見直し、法人税の国境調整、為替政策も米国との貿易に影響

米国の貿易に影響を及ぼすトランプ政権の施策としては、上記の貿易救済および報復措置に加え、北米自由貿易協定(NAFTA)をはじめとする通商協定の見直しや、法人税の国境調整もしくは国境税の導入といった税制と、為替政策が挙げられる。いずれも米国向け輸出を行う企業にとっては、輸出コストの増加や収益の低下などをもたらす不利な政策となり得る(【図表 3】)⁴。これら施策について制度上の実行可能性を検証する。

通商における大統領権限は大きい

まず、財政、通商政策それぞれに関する大統領権限を【図表 4】に示した。財政に関しては大統領権限はなく、公約の 1 つである税制改革(法人税、所得税の減税)には議会の協力が必要となる。一方、通商政策においては大統領権限は比較的広く認められている。

³ 詳細は菅原淳一「トランプ政権の『通商政策課題』ユニラテラリズムへの傾斜強める米通商政策」『みずほインサイト』(2017 年 3 月 6 日)みずほ総合研究所参照。

⁴ 国境調整については、2017 年 7 月 27 日にトランプ政権は導入を断念した。

【図表 3】米国の貿易に影響を及ぼすトランプ政権の施策

	税制		為替政策
	関税、貿易救済措置	法人税	
公約	- NAFTAの再交渉もしくは脱退の意思を表明(済) - TPPからの撤退発表(済)	- 減税(法人税制改革) →4/26 法人税改革案に国境調整への言及なし	- 財務長官に対し、中国を為替操作国に認定するよう指示 →4/14 認定見送り
その他報道、発言等	「米国に輸入する製品には国境で35%課税する」と表明(12/4) - 通商政策課題にてアンチダンピング関税、相殺関税、セーフガードの発動といった貿易救済措置発動を示唆	(共和党案)法人税制改革で、国境調整の導入が検討されている	- 商務長官と通商代表に対し、米国が大きな貿易赤字を抱える国とその原因を特定し、90日以内に報告するよう命じる大統領令に署名(3/31) - ドルが高すぎる旨の発言(4/12)
リスクシナリオ	米国への輸出に高関税を掛ける(特に米墨間)	国境調整の導入(共和党案)	ドル高是正を求める
効果	米国への輸出コストが高くなる	米国で輸入仕入を行う企業の税金負担が重くなる	米国輸出の際の収益が低下

(出所) みずほ総合研究所資料および各種報道よりみずほ銀行産業調査部作成

【図表 4】財政、通商にかかる大統領権限(概要)

	大統領権限で実行可能	議会の立法が必要
財政	—	税制改革 インフラ投資
通商政策	TPP撤退 NAFTA脱退(関税率はMFN税率へ) 関税引き上げ(ただし、適用条件等に制限) 不公正措置等への対抗(アンチダンピング法等の利用) 為替操作国への認定	NAFTA再交渉(実施法の審議) 関税引き上げ(法改正による場合) 海外移転企業からの輸入に関する関税引き上げ

(出所) みずほ総合研究所資料よりみずほ銀行産業調査部作成

(1) 一方的措置の発動

NAFTA 脱退は大統領権限で可能だが、適用される関税は MFN 税率となる

通商法 301 条、通商拡大法 232 条発動の可能性

通商にかかる大統領権限の詳細を示したものが【図表 5】である。NAFTA の脱退は大統領権限で可能だが、脱退した場合に適用される関税は MFN⁵税率となる。現状、NAFTA 加盟国間での輸出入は、NAFTA の原産地規制を満たせば無関税となるが、NAFTA を脱退した場合は、完成車を例にとると、米国輸入時には乗用車 2.5%、ライトトラック 25%の税率が適用されることとなる。トランプ大統領が過去に示した「米国に輸入する製品には国境で 35%課税する」⁶といった水準の税金は、NAFTA を脱退することのみでは課すことは出来ない。従って、ここでは NAFTA 脱退以外の大統領権限を確認する。

トランプ政権が問題視する「大きく深刻な経常収支赤字」を要件とする通商法 122 条では、実行可能な措置が 15%までの関税か 150 日以内の数量制限となっており、一定の制約がある。しかし、「輸入による安全保障上の悪影響」を要件とする通商拡大法 232 条、および、「通商相手国による不公正措置」を要

⁵ MFN: 最恵国待遇 (Most Favored Nation Treatment)

⁶ 2016 年 12 月 4 日 Twitter での発言より

件とする通商法 301 条は、高い関税や厳しい数量制限を課すことが出来る。通商拡大法 232 条については、WTO 発足後 2 件の調査が行われたが、いずれも輸入制限措置の発動には至っていない。トランプ政権下ではすでに鉄鋼製品とアルミ製品についての調査が開始されており、今後他の製品への拡大も懸念されている。トランプ政権が通商法 301 条や通商拡大法 232 条等に基づく措置を多用することになれば、世界貿易や WTO 体制へ与える悪影響は極めて大きなものとなるだろう。

【図表 5】通商に関する大統領権限(詳細)

根拠法	根拠・要件	実行可能な措置
通商協定		
NAFTA Implementation Act of 1993	脱退・修正(関税に関する布告) メキシコ、カナダとの互恵性維持	カナダ、メキシコからの輸入品の 関税を引き上げ
限定的権限		
通商拡大法232条 Trade Expansion Act of 1962, Section 232(b)	輸入による 安全保障上の悪影響	悪影響排除に必要な関税・輸入割当
通商法122条 Trade Act of 1974, Section 122	大きく深刻な経常収支赤字	大きな経常収支赤字対象国に対し、15%までの関税か数量制限(150日以内)
通商法301条 Trade Act of 1974, Section 301	通商相手国による不公正措置	関税・数量制限等の報復措置
ほぼ無制限な権限		
Trading with the Enemy Act of 1917	戦時	あらゆる通商の制限、資産凍結
International Emergency Economic Powers Act of 1977	国家的危機	あらゆる通商の制限、資産凍結

(出所) みずほ総合研究所資料よりみずほ銀行産業調査部作成

(2) 法人税改革における国境調整の導入

法人税改革の共和党案において国境調整の導入が提案

米国との貿易に際して大きな影響を及ぼす可能性があるものとして、法人税改革において共和党案で示されている国境調整の導入がある。前述のとおり財政に関しては大統領権限のみで進めることは出来ず、議会の協力が必要となるため、トランプ政権の公約の 1 つである減税を行うためには、与党である共和党の理解を得ることが重要となる。

国境調整は米国で輸入仕入を行う企業への増税

国境調整は、米国企業の売上のうち輸出売上を益金不算入、仕入のうち輸入原価を損金不算入とするものであり、仕入の輸入依存度が高いほど課税ベースが拡大し、税引き後利益を押し下げる。多額の貿易赤字国である米国政府にとって税収増となる一方、輸入仕入を行っている企業にとっては大幅な増税となる。従って、仕入における輸入比率の高い小売業を中心に反対の声も大きく、共和党内でも意見が一致しておらず、2017 年 4 月にトランプ大統領が発表した税制改革案では、国境調整については言及されなかった。

減税の財源の問題から、国境調整の議論が再燃する可能性も

ただし、法人税の最高税率を 35%から 15%に引き下げるといった大幅な減税を進めようとする、国境調整を導入しない場合、財源の問題が生じる。トランプ政権は経済成長や税控除の削減、税の抜け穴の排除によって、減税による歳入減少分をカバーするとしている。しかし、経済成長率を、潜在成長率 1.8%に対し 3%とするなど容易には実現できない前提条件を置いており、減税分を賄うだけの税収増は見込めない懸念が大きい。従って、国境調整が当初案通りに導入される可能性は低いながらも、税制改革の審議の中で、議論が再燃する可能性もある⁷。

⁷ 2017 年 7 月 27 日にトランプ政権は国境調整の導入を断念した。しかしながら、減税の財源の問題は残る。

(3) WTO ルールに抵触した場合

WTO の裁定によらない一方的措置の発動、国境調整はWTO違反の懸念

トランプ政権の通商政策のうち、WTO の紛争解決手続の裁定によらない一方的な措置の発動は、WTO 協定違反となる可能性がある。また、国境調整は以下 2 点で WTO 協定に違反する可能性がある。輸出売上益金不算入は、輸出に関連して直接税の課税を優遇するという観点で WTO の補助金・相殺関税協定が禁ずる「輸出補助金」に該当する可能性があり、輸入仕入の損金不算入は、輸入産品を国内産品より不利な待遇をするという観点で WTO 協定の内国税に関する「内国民待遇」に違反する可能性がある。

WTO はトランプ政権の抑止力とはならない懸念

WTO 協定に違反した場合は、申立国の協議要請により、紛争解決手続が取られる。ただし、過去の事例を参照すると、協議要請から解決まで 2 年もしくはそれ以上を要しており、解決するまでには時間を伴う。その期間、申立国は WTO のルール上、対抗措置を行うことも出来ない。すなわち、WTO のルールに抵触していたとしても、直ちに差し止めを行うことは出来ない。従って、WTO のルールに抵触することがトランプ政権の施策への抑止力とはならない懸念がある。

(4) 為替政策

ドル高への不満を示すトランプ大統領

トランプ大統領は、公約として、「財務長官に対し中国を為替操作国に認定するよう指示する」との項目を掲げていたが、2017 年 4 月の認定は見送った。しかし、同時にその他の国が自国通貨を切り下げていると非難し、ドルが強すぎるとの見解を述べている。

為替操作国に認定された場合は二国間交渉が開始される

為替操作国に認定された場合は、「高度な二国間取り極め」として、巨額な対米貿易黒字をもたらす原因に対して、為替政策を含めた対応を促される、あるいは、是正措置規定に基づき大統領が取り得る行動を勧告するなどの二国間交渉が開始される。更に 1 年経過しても是正されない場合は、当該国からの政府調達禁止などの罰則に発展する。

為替操作国の認定基準は定量的基準が定められている

為替操作国の認定には、【図表 6】にある通り、2015 年貿易円滑化・執行法において 3 つの定量的基準が定められている。3 つの基準は年 2 回財務省が公表する「為替報告書」で確認され、2 つの基準を超える国は監視リストに入り、3 つの基準を超える国は為替操作国として認定される。

トランプ政権は 1988 年法を元に中国を引き続き為替操作国の監視リスト対象国に

2017 年 4 月にトランプ政権となって初の「為替報告書」が公表された。同報告書では中国、日本、ドイツ、韓国、スイス、台湾の 6 カ国が監視リスト入りしている。監視リスト入りした国は、2 回連続 2 項目の基準を超えなければ、リストから外される。しかし、中国は 2017 年 4 月の同報告書において、2016 年 10 月に引き続き該当項目は 1 項目のみとなっていたものの、1988 年包括通商競争力法を基に監視リスト国とされた。1988 年法では為替操作国の認定要件として、(1) 巨額な経常黒字と (2) 巨額な対米貿易黒字を計上している貿易相手国が、(3) 対外収支の実効的な調整を回避もしくは不公平な輸出競争力を得るという政策意図に基づいて為替操作をしているかが問われており、巨額な対米貿易黒字を根拠として中国を監視リスト国とした⁸。

⁸ 詳細は小野亮「新政権初の米為替報告書公表 中国への監視継続。対日要求は限定的」『みずほインサイト』(2017 年 4 月 17 日)みずほ総合研究所参照。

【図表 6】為替操作国の認定基準と 2017 年 4 月の為替報告書における評価

	①巨額の対米貿易黒字 200億ドル超	②大幅な経常収支黒字 GDP比3%超	③外国為替市場での持続的かつ一方的な介入 ネット為替介入額が2%超かつ持続的介入	
	対米貿易黒字額 (10億ドル)	GDP 比経常収支黒字	純外貨購入額GDP比	持続的介入に該当するか
中国 *	347.0	1.8%	▲3.9%	該当せず
日本 *	68.9	3.8%	0.0%	該当せず
ドイツ *	64.9	8.3%	—	該当せず
メキシコ	63.2	▲2.7%	▲0.5%	該当せず
韓国 *	27.7	7.0%	▲0.5%	該当せず
スイス *	13.7	10.7%	10.0%	該当する
台湾 *	13.3	13.4%	1.8%	該当する

(出所) 米財務省「為替報告書」(2017 年 4 月 14 日)よりみずほ銀行産業調査部作成

(注 1) 白抜きは基準を超えているもの。(注 2) *は監視リスト対象国

政権の裁量が入
る余地のある基
準を適用

1988 年法は、定量的な基準がない一方で、貿易相手国の政策意図を重視している。これまでの政権では、貿易相手国の政策意図は分からないとされ、1988 年法を根拠としての為替操作国認定は行われてこなかった。今般の事象を鑑みれば、今後の為替操作国の認定は政権の裁量が入る余地がある。従って、トランプ政権が為替操作国認定を交渉カードとして、ドル高是正を求めてくる可能性は否定できない。

(5) まとめ

米国向け輸出企
業にとって不利な
施策は、制度上
実行不可能では
なく、交渉カード
として機能しうる

貿易救済及び報復措置は大統領権限で発動可能であり、また、法人税の国境調整は、減税の財源の問題から議論が再燃する可能性が残る。加えて、それらが WTO ルールに抵触したとしても、トランプ政権の抑止力にはならない。更に為替操作国の認定も、政権の裁量による運用が可能な基準を適用している。このように、各種の保護主義的な通商政策は実行不可能ではなく、米国向け輸出企業にとって不利な施策は、米国に工場を作り、米国での雇用を増やすよう製造業に圧力をかける際の交渉カードとして機能しうる。従って、自動車業界はトランプ政権の要求に対し、何らかの対応を迫られることとなる懸念がある。

2. トランプ政権が保護主義的な通商政策を実行した場合の影響

トランプ政権が成立して以降、OEM 各社は、メキシコ向け投資の見直しや、米国向け投資の増強を相次いで発表しており、トランプ政権が保護主義的な政策を示すことは、一見、米国の雇用増加に寄与するように見える。しかし、保護主義的な政策は、結果的には、米国系企業のみならず、日系や欧州系、韓国系も含めた在米企業の競争力を低下させ、中長期的に雇用に悪影響を及ぼす懸念がある。

(1) NAFTA の見直しが在米企業の競争力に与える影響

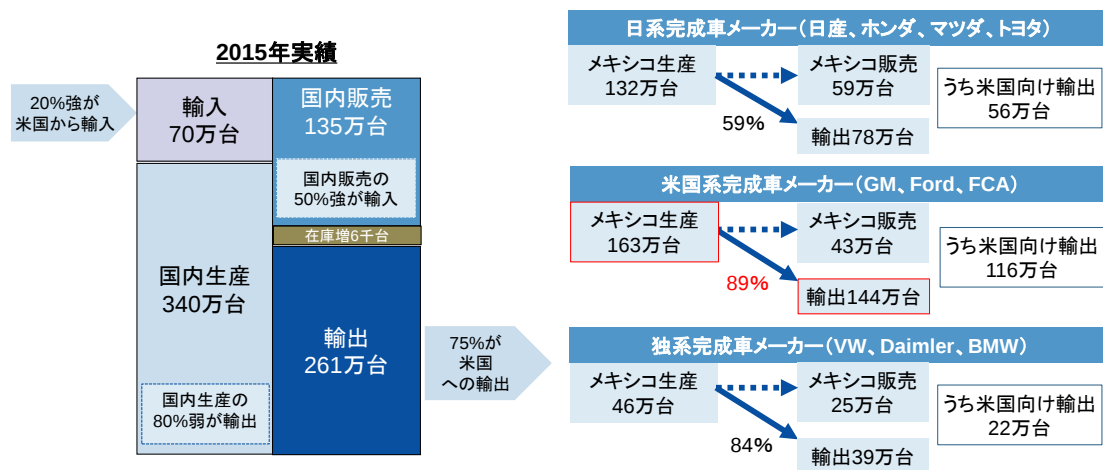
NAFTA 見直しに
より米国生産の
競争力が低下す
る懸念

2017 年 5 月 18 日にトランプ大統領は NAFTA の再交渉を議会に通知し、早ければ 8 月より再交渉が開始される。ただし、NAFTA における関税を引き上げた場合、米国生産の競争力が低下する懸念がある。以下、検証していく。

NAFTA の恩恵を最も享受している
米国系 OEM

トランプ大統領は、米墨間での貿易不均衡を問題視していることから、米墨間での関税が引き上げられた場合を想定する⁹。【図表 7】にあるように、メキシコは自動車生産台数 340 万台のうち、約 80%を輸出し、そのうち 75%が米国向け輸出となっている（2015 年）。OEM 国籍別のメキシコ活用状況を見てみると、日系 OEM はメキシコ生産台数 132 万台のうち 59%を輸出し、米国向けは 56 万台である。それに対し、米国系 OEM はメキシコ生産 163 万台のうち 89%を輸出しており、米国向け輸出台数は 116 万台と日系 OEM の 2 倍以上である。つまり、NAFTA の恩恵を最も享受しているのは米国系 OEM であり、NAFTA の再交渉により、大きな影響を被る点が指摘できる。この事実が直接的に米国生産の競争力に影響するものではないが、米国系 OEM のコスト競争力の低下は、母国市場におけるプレゼンスの低下を招き、ひいては米国での自動車生産へも影響力が及ぶとみられる。

【図表 7】メキシコ自動車産業の現状と OEM 国籍別メキシコ活用状況（2015 年）



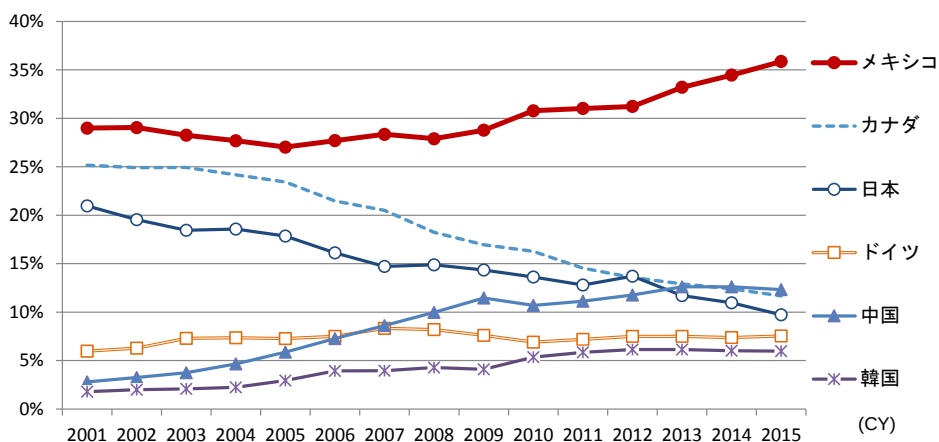
（出所）各国自動車工業会資料よりみずほ銀行産業調査部作成

サプライチェーンの観点から、米国生産の競争力が低下する懸念

次に、米国生産の競争力への影響について、サプライチェーンの観点から論じる。メキシコの自動車部品の輸出先は 88%が米国向けだが、米国から見た自動車部品輸入元のシェアでも、メキシコが最も多く、35%を超えている（【図表 8】）。米墨間でのサプライチェーンは複雑化しており、米国で生産された鉄鋼などの素材をメキシコで加工し、再び米国で組み付けるといように、メキシコでの自動車部品生産においても米国製品が活用されている。従って、米墨間の関税が大きく引き上げられた場合、米国での生産コストが大幅に上昇することに加え、メキシコ生産向けの部素材を製造している在米企業もダメージを受けることとなる。これらのコスト上昇分が自動車の販売価格に転嫁されれば、消費者の負担が増加し、自動車販売台数減少に繋がる一方、そのコストを OEM が負担すれば、OEM の収益が圧迫されることとなる。このように NAFTA の再交渉により、米墨間の関税が大幅に引き上げられた場合、米国生産車のコスト競争力が低下することとなり、在米企業に悪影響を与える懸念がある。

⁹ 2017 年 7 月 17 日に USTR が公表した NAFTA の再交渉における交渉目的では、NAFTA における特惠関税（無税）を維持する方針が明記された。ただし、セーフガード等の貿易救済措置を発動しやすくする条項や、無税の適用条件を定める原産地規則の見直し等が盛り込まれており、NAFTA 域内での特惠措置が一部制限される可能性がある。詳細は西川珠子「徐々に視界が開ける NAFTA 再交渉 現地では過度な悲観論は後退、慎重な楽観論も」『みずほインサイト』（2017 年 7 月 26 日）みずほ総合研究所参照。

【図表 8】米国自動車部品輸入元シェア推移



(出所) 米国商務省統計よりみずほ銀行産業調査部作成

(2) 米国における自動車生産台数減少の主因

トランプ大統領は、米国で工場が閉鎖された要因を、企業が米国からメキシコなどへ工場を移転させたこととしているが、自動車産業において、その認識はそもそも正しいのだろうか。

米国において自動車生産台数を減少させているのは米国系 OEM のみ

米国における自動車生産台数の既往ピークである 1999 年と 2015 年を比較すると、生産台数は 95 万台(▲7.2%)減少している。ただし、OEM の国籍別にみると、生産を減少させているのは米国系 OEM のみであり、日系、韓国系、欧州系の生産台数増加がその減少分を補っている(【図表 9】)。すなわち、米国における生産台数減少の要因は米国系 OEM にある。

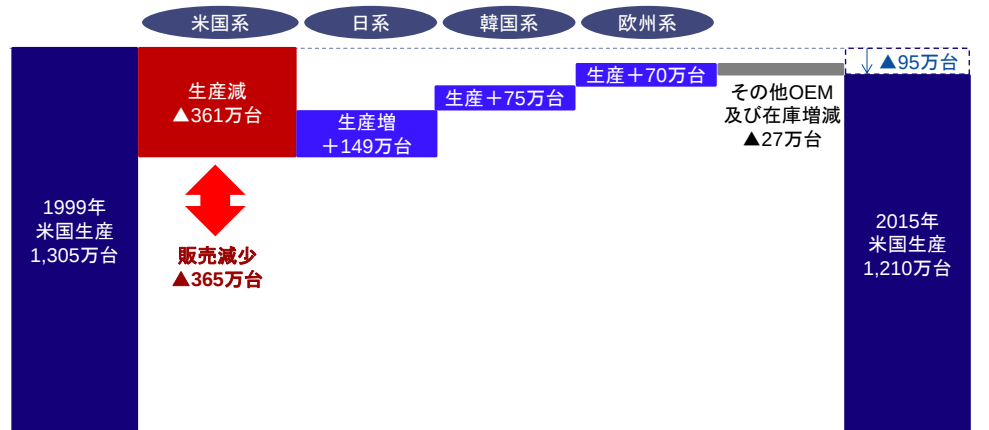
米国系 OEM の米国生産台数減少はメキシコへの工場移転によるものではない

米国系 OEM の米国工場は、1999 年から 2015 年にかけて 45 工場から 27 工場へと 18 工場減少、生産台数も 361 万台減少しており、確かに米国における工場数および生産台数は大きく減少したと言える(【図表 10】①)。しかし、同期間の米国系 OEM のメキシコ生産は、1 工場、75 万台の増加に留まっており(【図表 10】②)、米国系 OEM の米国における生産台数減少分とは大幅に乖離していることから、メキシコへの工場移転が米国における生産台数減少の主因とは言えない。

米国系 OEM の米国生産台数減少は、米国での販売台数減少が主因

一方、米国系 OEM は、リーマンショック前の 2007 年時点で、米国内生産能力 929 万台に対し、生産台数は 660 万台と、大幅な生産能力の余剰を抱えていた(【図表 10】③)。従って米国系 OEM の工場閉鎖は、既に抱えていた過剰生産能力を適正化したに過ぎないと言える。では、米国系 OEM の生産台数はなぜ斯くも減少したのだろうか。米国系 OEM は、1999 年から 2015 年にかけての生産台数減少 361 万台に対し、同期間の販売台数は 365 万台減少しており、生産台数の減少と販売台数の減少はほぼ同水準となっている。すなわち、米国系 OEM の生産台数減少は、米国内での販売台数を大幅に減少させたことが主因であると言える。

【図表 9】 OEM 国籍別 米国生産台数増減(1999 年→2015 年)



(出所) 各国自動車工業会資料、各社公表資料よりみずほ銀行産業調査部作成

【図表 10】 米国系 OEM の米国、メキシコにおける工場数、生産台数、生産能力推移

米国生産		1999年	2007年	2015年	1999年→2015年
米国系 OEM	工場数	45工場	41工場	27工場	▲18工場
	生産実績	1,003万台	660万台	641万台	▲361万台
	生産能力	974万台	929万台	616万台	▲358万台
米国合計	生産実績	1,305万台	1,078万台	1,210万台	▲95万台

メキシコ生産		1999年	2007年	2015年	1999年→2015年
米国系 OEM	工場数	7工場	8工場	8工場	+1工場
	生産実績	88万台	106万台	163万台	+75万台
	生産能力	101万台	116万台	163万台	+62万台
メキシコ合計	生産実績	155万台	211万台	340万台	+185万台

(出所) 各国自動車工業会資料、各社公表資料よりみずほ銀行産業調査部作成

(注) 工場数は完成車工場のための数であり部品工場は含まない。同一地区に第 2、第 3 工場がある場合も 1 工場として計上。

(3) 保護主義的な通商政策がもたらす弊害

米国系 OEM の生産台数減少および生産能力削減の原因となった、米国での販売台数減少について、そのメカニズムを【図表 11】に示した。

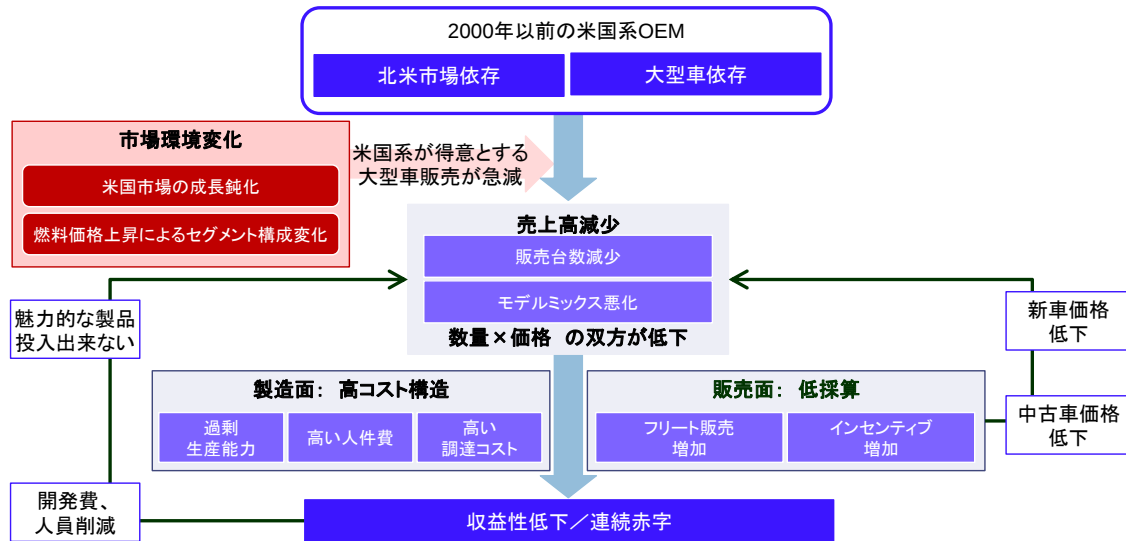
北米市場依存度
が高い中で米国
の市場環境が変
化

2000 年以前の米国系 OEM は販売に占める北米市場及び大型車の依存度が非常に高くなっていた¹⁰。しかし、2000 年以降、米国市場の成長が鈍化したことに加え、燃料価格上昇に伴い自動車の販売が中小型車にシフトしたことにより¹¹、米国系 OEM が得意とする大型車の販売台数が急減した。米国系 OEM は販売台数の減少、モデルミックスの悪化により、数量、価格の双方が低下し、売上高は大幅に減少した。

¹⁰ 2000 年時点で、米国系 OEM の全世界販売台数に占める北米市場の割合は 83%。また、米国系 OEM の米国販売における大型車(ピックアップトラック、SUV、バン)の割合は 58%(日系 OEM は同 34%)

¹¹ 原油価格は WTI 価格で 2000 年 1 月の 24USD/bbl から 2008 年 7 月には 145USD/bbl まで上昇。米国市場における大型車の比率は 2000 年 46%に対し、2008 年には 30%、2009 年には 26%まで低下した。

【図表 11】米国系 OEM の販売台数減少のメカニズム



(出所) みずほ銀行産業調査部作成

高コスト構造による損益分岐点の高さから、収益性の低い販売手法で操業を維持する悪循環

米国系 OEM は、高い調達コスト、過剰生産能力、高い人件費という高コスト構造を抱えており、損益分岐点が非常に高くなっていた¹²。販売台数が減少する中で工場稼働率を維持するために、販売台数を確保出来るが収益性が低いフリート販売¹³や、インセンティブ(ディーラー向け販売奨励金)の増加といった低採算な販売手法が蔓延した。そのため、米国系 OEM の収益は低迷し、開発費及び人員が削減され、魅力的な製品を投入できず、更に販売台数が減少するという悪循環に陥っていた。

コスト、製品の両面で新興国への拡販を進められなかった米国系 OEM

加えて、米国系 OEM は新興国市場への拡販も後手に回っていた。高コスト構造を抱えていたため、小型車中心でコスト競争力が決め手となる新興国市場向けの製品競争力を高めることが出来ず、輸出によって米国内工場の稼働率を維持することも出来なかった。

高コスト構造からの脱却による復活

米国系 OEM は、2000 年代前半から高コスト構造からの脱却を図っていたものの、労働組合の抵抗などにより大きな進展は見られなかった。リーマンショック後に経営破綻の危機を迎えてようやく大規模なリストラを行い、高コスト構造から脱却することができた。すなわち、過剰な生産能力を削減し、賃金体系の変更や人員の削減により人件費を引き下げ、新興国からの調達を増やすことによりコストを削減し、復活を遂げた(【図表 12】)。

保護主義的な通商政策は競争環境変化への対応力を低下させる

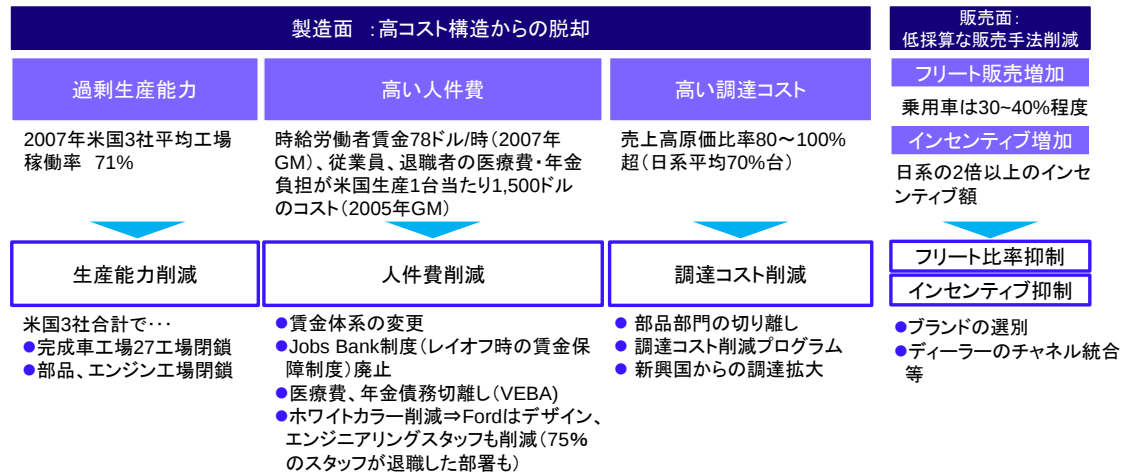
トランプ政権の保護主義的な通商政策に適応することは、これらの施策と逆行する。つまり、米国の生産能力を増強し、米国で雇用を増やし、米国外からの調達を削減することになり、従前の米国系 OEM が抱えていた高コスト構造に逆戻りする。米国市場が縮退する、もしくは、小型車の販売比率が高まるなど競争環境が変化した際には、米国市場以外への拡販ができないため、打ち手がなくなってしまう。このように、保護主義的な通商政策を前提とした戦略は、企業の競争環境変化への抵抗力を低下させることとなる。以上より、自動車業

¹² 2009 年(Chapter11 適用前)の旧 GM の損益分岐点は米国市場が 1,600 万台の水準。なお、同年の米国市場は 1,060 万台。

¹³ 買戻し権付のレンタカー会社向け販売。多くの台数を販売できる代わりに、収益性は低下する。また、買戻し後に中古車として流通するため、中古車価格が低下し、新車販売価格の低下にも繋がる。

界は、トランプ政権の保護主義的な通商政策への対応を余儀なくされる一方、過度に適応すると、競争力を失いかねないという難しい舵取りを強いられることになる。

【図表 12】米国系 OEM 復活の要因



(出所) 各社広報資料よりみずほ銀行産業調査部作成

III. 環境規制緩和の期待と懸念

環境保護よりも
米国の経済および雇用を優先する
トランプ政権

2017 年 6 月、トランプ大統領はパリ協定からの米国の脱退を表明した。正式に離脱が可能になるのは 2020 年以降になるが、この脱退表明は、国際的な合意の枠組みや環境保護よりも、米国の経済及び雇用を優先するという政権のスタンスを示したものであると言えよう。

トランプ大統領は、減税、インフラ投資と並んで規制緩和を経済浮揚策の重要な柱として掲げている。2017 年 1 月末には、新たな規制を 1 件導入する際には、既存の規制を 2 件以上撤廃する旨の大統領令に署名、人事面でも、環境保護局(EPA)の長官に規制反対派を据えるなど、規制緩和に向けた土壌を整えている。特に自動車産業への影響が大きいものとして、環境規制の緩和が挙げられる。本章では米国における自動車関連の環境規制の概要および規制が緩和された場合の自動車産業への影響について考察する。

1. 米国における自動車に関する環境規制

自動車に関する
環境規制：排ガス
規制と燃費規制

米国における自動車に関連する環境規制は大きく 2 つの体系がある¹⁴。1 つが排ガス規制であり、自動車の排気ガスに含まれる窒素酸化物(NOx)や粒子状物質(PM)の量を一定水準以下とする規制である。もう 1 つが燃費規制であり、自動車の走行距離あたり、もしくは、燃料 1 リットルあたりで排出する二酸化炭素を一定値以下にする規制である。両規制において OEM 各社は米国で販売する車両ごとに、もしくは、販売車両の平均値を規制値以下としなければならない、規制値を超過した場合には、販売が制限されたり、罰金が課されたりする。

¹⁴ これらとは別に、販売台数の一定割合を電気自動車などの環境車とすることを義務付ける Zero Emission Vehicle 規制(ZEV 規制)が、カリフォルニア州などにおいて存在する。ZEV 規制は州規制であり、大統領の権限は及びにくい。

米国連邦政府による自動車の燃費規制は、企業平均燃費規制(CAFE 規制)と温室効果ガス(GHG)排出規制の 2 種類が存在している。オバマ政権下の 2012 年に、両規制の 2017 年から 2025 年までの規制値が決定された。このうち、CAFE 規制は、2022 年から 2025 年までの規制値が 2018 年 4 月を目処に最終決定される予定となっている。一方、GHG 排出規制は 2012 年時点で定めた規制値を最終決定としている。

環境規制の緩和
が見込まれる

CAFE 規制、GHG 規制に齟齬が生じた場合は、所轄官庁の権限の大きさから、米国運輸省道路交通安全局(NHTSA)の所管する CAFE 規制が、環境保護局(EPA)が所管する GHG 排出規制より優先される可能性が高い。結果的に、2018 年 4 月に最終決定予定の CAFE 規制が優先され、環境規制は緩和されると見込まれる。

2. 環境規制緩和の影響

(1) 短期的影響

環境規制緩和により、短期的には米国市場の収益が改善

環境規制が緩和されるとどのような影響があるのだろうか。通常、自動車の燃費は車両重量の増加に応じて悪化することから、環境規制が緩和された場合、大型車両の販売を従来想定よりも増やすことが出来る。一般的に、大型車両ほど 1 台当たり利益は高くなる傾向にあり、環境規制の緩和は、短期的には OEM 各社の米国市場における収益を押し上げる効果がある。

(2) 中長期的影響

欧州、中国の環境規制強化は継続

しかし、米国で環境規制が緩和されたとしても、米国と並んで世界 3 大市場である欧州、中国では環境規制が強化されることが決定している。欧州は、世界に先駆けて厳しい規制を掲げることで、他国の規制をリードしていく戦略を進めており、米国の規制の動向に沿って欧州の規制が緩和されることは考えにくい。一方、中国でも、2018 年もしくは 2019 年から新エネルギー車規制(NEV 規制)という、中国で生産する車両の一定割合をプラグインハイブリッド車や電気自動車などの電動車にする規制の導入が予定されている。中国政府が NEV 規制を推進する背景には、環境保護のほか、電動車促進による自国産業振興という政策目的もあると推測され、米国の規制緩和の影響は受けないと見られる。

環境技術におけるグローバル競争力が低下する懸念

このように、北米での販売比率が高い日系 OEM および米国系 OEM は、環境規制緩和による短期的な収益改善が期待される一方、環境技術開発を減速させてしまうと、欧州や中国での販売比率が高い欧州系 OEM 対比で環境技術での競争力が低下する。

従って、米国での環境規制の緩和は、自動車産業にとって短期的な収益向上に繋がるものの、中長期的には、グローバル競争力維持という観点から、引き続き多額の環境技術開発投資が必要となることに変わりはない。

IV. 自動車産業が抱える課題と欧米系プレーヤーの打ち手

これまで、自動車産業が対応を余儀なくされるトランプ政権の施策とその影響をみてきた。本章では、改めて自動車産業が従来抱えている課題を示し、それらの課題に対する近時の欧米系 OEM やサプライヤーの打ち手について考察したい。

1. 自動車産業が抱える課題

自動車産業の短期的課題: リソースの逼迫

自動車が世界的に普及し、自動車の保有台数が増加した結果、環境問題、交通事故などの社会的費用の増大が深刻化している。各国において環境規制や安全基準が強化されており、例えば、環境技術ではエンジンのみならず、ハイブリッド、プラグインハイブリッド、電気自動車、水素燃料電池車と様々な種類のパワートレインの開発が進み、安全技術や自動運転では、画像処理技術、人工知能、情報通信、電子地図などの自動車業界が従前保有していたものとは異なる領域の技術が必要になる。自動車業界は開発すべき技術領域が拡大し、人材、資金といった開発リソースが逼迫している。このリソースをいかに捻出するのかが自動車産業の足下の課題となっている。

自動車産業の中長期的課題: ビジネスモデルの変化

また、中長期的には、自動車産業のビジネスモデルが変化する可能性がある。今後、世界的な都市化の進展により、都市部への人口集中が予想される¹⁵。密集した都市では交通渋滞や環境問題が深刻化し、都市での自動車の走行規制や、保有規制が課される可能性がある。現在でも、欧州や中国の一部の大都市では自動車の進入規制や走行規制、保有規制が導入されている。今後、更に都市化が進展することにより、自動車普及は物理的な成長限界を迎える可能性がある。他方、消費者のニーズも多様化しており、安価に便利で快適に移動できるのであれば、自動車保有に拘らないという層も出現している。それに対し、情報通信技術などのテクノロジーの進展を活用し、カーシェア、ライドシェアなどの、自動車を保有せずに安価で便利に移動できるサービスが提供され始めている。更に自動運転の技術が実現されれば、移動コストが劇的に低下し、サービスの普及に拍車が掛かると予想され、自動車の個人保有の減少を通じて、販売台数が減少する恐れがある。以上のように、都市化の進展、消費者ニーズの多様化、テクノロジーの進化により、自動車業界は、自動車を大量に生産し、販売するという量販型ビジネスモデルによってこれまでのような右肩上がりの成長を続けることは困難となる。すなわち、持続的な成長を実現するには、新たな成長機会を見出し、ビジネスモデルのトランスフォーメーションを行うことが求められる¹⁶。これが自動車産業が抱える中長期的課題である。

¹⁵ United Nations Population Division 予想では、世界人口は 2010 年 69 億人から 2050 年には 96 億人まで増加するが、増加分の全てが新興国の都市部となっている。また、先進国でも都市部への人口集中が予想されている。

¹⁶ 詳細は蜂谷勝之、斉藤智美「グローバル経済の中長期展望と日本産業の将来像 ―パラダイムシフトと日本の針路― IV-4. モビリティへとシフトする自動車産業の挑戦と新たな機会」『MIZUHO Research & Analysis no.1』(2016 年 5 月 10 日) みずほフィナンシャルグループ参照。

2. トランプ政権の施策による影響

規制・基準の強化はトランプ政権の施策に関わらず継続する

これら自動車業界が抱える短期的および中長期的な課題は、トランプ政権の施策によって変化することはない。短期的な課題については、前章の通り、トランプ政権の環境規制緩和の方針とは関係なく、引き続き環境技術開発の投資が必要となる。世界的に安全基準が強化される流れも変わるところはないため、OEM 各社は対応を迫られることになる。

自動車産業のビジネスモデル変化もトランプ政権の施策に関わらず継続する

また、中長期的な課題である、ビジネスモデルのトランスフォーメーションの必要性も変わらないであろう。例えば、情報技術を活用したカーシェア、ライドシェアのサービスは、米国では Uber¹⁷、Lyft¹⁸といったベンチャー企業によって提供されている。これらベンチャーは創業メンバーに移民を含むケースが多い¹⁹ため、トランプ政権の移民制度改革が米国における新たなプレーヤーの創出を妨げる可能性はある。しかし、中国の Didi Chuxing (滴滴出行)²⁰、東南アジアの Grab²¹、インドの Ola²²のように、米国外の世界各地でも、同様のサービスを提供する新たなプレーヤーが誕生しており、自動車保有に拘らずに安価で便利な移動を提供する動きは拡大すると考えられる。従って、自動車業界は、この世の中の動きにいかに対峙していくかという中長期的課題を引き続き抱えることになる。

3. 欧米系プレーヤーの打ち手

求められるリソース再配分

自動車産業が直面するこれらの課題に対しては如何なる打ち手が必要だろうか。前述の通り、自動車業界は対応すべき技術開発、ビジネス開発の領域が拡大し、人員、資金、設備といった経営リソースが逼迫している。取り組むべき領域が拡大する一方で、各社が抱えるリソースには限りがある。従って、自動車業界各社は、取り組む領域を取捨選択した上で、経営リソースを再配分することが必要になる。すなわち、新たな領域にリソースを投入すると共に、既存領域に配賦しているリソースを削減することが必要となっている。

リソース再配分に着手しつつある欧米系プレーヤー

欧米の自動車業界は、こうしたリソースの再配分に既に着手している。例えば、Bosch は自動運転や電動車の開発に加え、サービス型ビジネスの開発にも果敢に挑戦するなど、新たな領域への投資を進める一方、スターター、オルタネーターなどエンジン関連の事業を中国系企業に売却し、既存リソースの削減を進めている。また、GM は米ライドシェア企業の Lyft への出資や電動車の開発を進める一方、Opel 事業をプジョー・シトロエンに売却して欧州事業から撤退し、かつ、インド事業からも撤退するなど、既存リソースの削減を進めている（【図表 13】）。

¹⁷ 2009 年創業の米国発ライドシェア企業。世界 70 カ国以上 600 以上の都市でサービス展開

¹⁸ 2012 年創業の米国発ライドシェア企業。米国を中心に 300 以上の都市でサービス展開

¹⁹ 米シンクタンク NFAP の調査によると 2016 年 1 月に企業価値が 10 億ドルを超える未上場企業 87 社中 44 社は創業メンバーに移民を含む

²⁰ 中国最大のライドシェア企業。2015 年 2 月に滴滴打車と快的打車が合併して設立。4 億人以上のユーザーを持ち、中国 400 以上の都市でサービスを展開

²¹ 2012 年創業の東南アジアの配車アプリ。東南アジア 55 都市で提供、ドライバー数 93 万人、1 日の利用回数 250 万回

²² 2010 年創業のインドの配車アプリ。インド 110 都市で提供

電動化の進展、
ビジネスモデル
変化を背景とした
エンジン、生産リ
ソースの削減

このように、欧米系プレーヤーは主にエンジン部品や車両生産に関連する設備、人員の削減を進めていることが見て取れる。電動化が進展すれば、エンジン部品は販売数量の減少、もしくは、付加価値の低下を余儀なくされる。また、エンジン車両は部品点数が約 3 万点あるのに対し、電気自動車(EV)は約 1 万点と大幅に減少する。従って、エンジン車両の生産に最適化された現行の生産ラインは、EV の生産には最適ではなく、レガシコストとなる懸念がある。更に、サービス型ビジネスが拡大した場合、車両販売台数が大幅に減少する可能性があり、これも生産設備がレガシコストとなる要因となる。このようにエンジンおよび既存の車両生産は、将来的に縮小する懸念のある領域であるにも関わらず、これまでに多くの設備、人員、資金などの経営リソースが割かれている。従って、欧米系プレーヤーは、新たな成長領域へのリソース投入を強化するために、今後縮小が予想される領域に配賦しているリソースの削減や資金化を急速に進めているのである。

【図表 13】欧米系完成車メーカー、サプライヤーのリソース再配分

	強化領域（リソース投入）		脱力領域（リソース削減）	
Volks wagen	2020年にかけて電動車関連でドイツで9,000人の雇用創出予定 →ドイツ国内で35億ユーロの投資	電動化	2020年にかけて全世界で3万人(うちドイツ2.3万人)を削減予定 →ドイツ国内で年30億ユーロのコスト削減	エンジン 生産リソース
GM	約5,000人分のIT、ソフトウェア人材強化 自動運転開発のため1,100名雇用予定 (共に2017年発表)	電動化 自動運転 新ビジネス	OpelをPSAに売却(2017) 米国、カナダで製造人員レイオフ(2017) ロシア工場閉鎖(2015)、東アフリカ子会社売却(2017)、インド工場閉鎖交渉(2017)	生産リソース
Bosch	ソフトウェア人員1.1万人新規採用(2015) 全固体Li-ionセルベンチャー買収(2015)	自動運転 新ビジネス 電動化	スターター、オルタネーター事業を中国企業に売却(2017)	エンジン
Delphi	自動運転ソフトウェア買収(2015) テレマ及びクラウドデータ分析買収(2015) 3Dディスプレイ買収(2016) OTAソフトウェア及びデータ管理買収(2017) イスラエル信号処理大手に投資(2017)	自動運転 新ビジネス	Powertrain事業の分社化発表(2017)	エンジン

(出所)各社広報資料、マークラインズよりみずほ銀行産業調査部作成

V. 日系自動車産業がとるべき方策

日系自動車産業にとって米国は重要市場であり、トランプ政権の政策の影響は大きい

トランプ政権の要求を文字通り受け止めると、自動車産業が抱える課題への打ち手に逆行

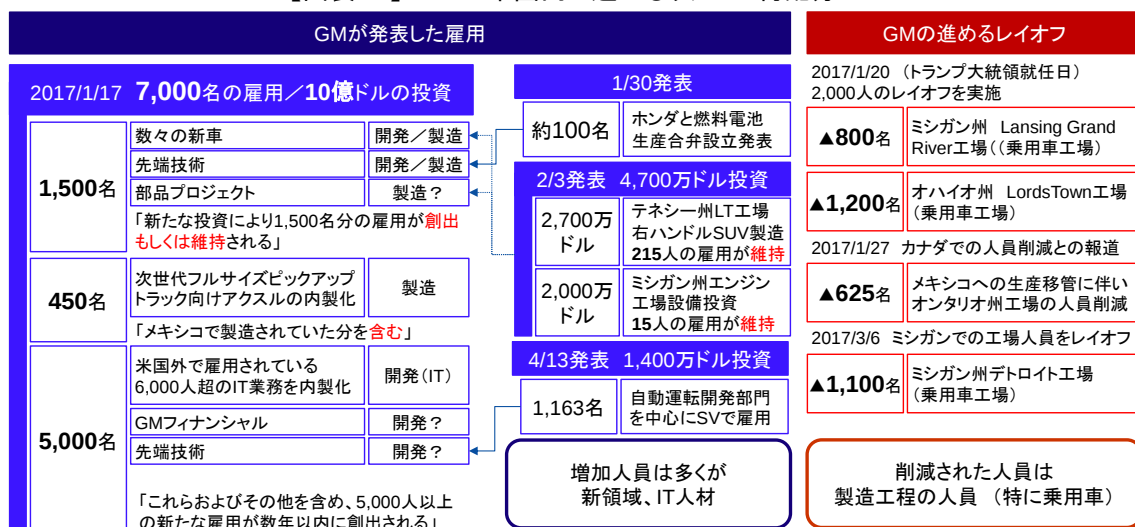
本稿の冒頭で述べた通り、日系自動車産業にとって、全世界販売台数の約 3 分の 1 を占める米国市場は極めて重要な市場であり、トランプ政権の施策は無視しえない。II 章、III 章で検証した通商政策、環境規制緩和は、いずれも日系自動車産業に対して影響を及ぼすが、負担を強いるという観点で、より重要なのは通商政策であろう。

トランプ政権の保護主義的な通商政策は、つまるところ、「米国で投資し、米国で雇用を生む」ことを要求していると言える。これを文字通り受け止めれば、米国に新たな工場を設立し、工場で働く労働者を雇用するということになる。これは、自動車産業の抱える課題への打ち手としてのリソース再配分、すなわち新たな成長領域へリソースを投入するために、既存領域のリソースを削減するという動きとは逆行しているように見える。

トランプ政権への対応を通じてリソース再配分を進める GM

しかし、本来的に必要なとされるリソース再配分を進める中で、トランプ政権の要求に対応することは不可能ではない。例えば、GM は 2017 年 1 月に米国での 7,000 名の雇用と 10 億ドルの投資に関する発表をしているが（【図表 14】）、7,000 名のうち 5,000 名分は米国外で行われていた IT 関連業務の内製化や販売金融子会社での採用、先端技術開発とされている。従って、雇用増の多くは、IT やビジネス開発、技術開発であり、製造人員ではないと推測される。一方、GM は米国で乗用車工場を中心に 3,000 人以上の製造人員をレイオフしており、結果的に、既存領域である車両生産から新たな成長領域へと人員をシフトしている。これらは、米国における雇用を増加し、米国に投資をしているという点では、トランプ政権の要求に応えていると言える。

【図表 14】 GM が米国内で進めるリソース再配分



(出所) GM 広報資料および各種報道よりみずほ銀行産業調査部作成

日系自動車産業は経営リソース再配分の加速に加え、固有の課題である生産年齢人口の減少への対応も必要

では、日系自動車産業は IV 章で考察した自動車産業が抱える課題に対して如何に対応すべきだろうか。日系自動車産業は、新たな領域へのリソースの投入は進めつつあるものの、既存領域のリソース削減へ向けた動きは鈍く、経営リソースの再配分を加速させる必要がある。また、それに加えて、日本国内の生産年齢人口の減少という固有の課題を抱えている。日本は、国内生産台数の約半分を輸出しているが、これは習熟度の高い工員や多様な生産設備を基盤とする生産技術に支えられている。しかし、今後、生産年齢人口が大幅に減少する中、労働集約的な生産体制の維持は困難となるだろう。このような課題への打ち手として、徹底的に省人化を進めた生産体制を構築することが考えられる。従って、日系自動車産業は、経営リソースの再配分に加え、省人化した生産体制の構築も並行して進めていく必要がある。以上を踏まえ、日系自動車産業が抱える課題に対応しつつ、トランプ政権の要求にも応える打ち手として、米国において、①今後の成長領域での開発人員を採用すると共に②最新技術を駆使した高効率で省人化した電気自動車 (EV) の製造工場に投資することを提案したい。

①米国が得意とする IT、人工知能、ビジネス開発での人材採用

今後、リソースの投入が必要な領域は多岐にわたるが、その中には IT や人工知能、新たなビジネス開発など、米国が得意とするものも多い。米国において当該領域における人材採用を進め、リソースを成長領域へと大胆にシフトさせることが考えられる。これはトランプ大統領の雇用の要求への対応にも繋がる。

②-(1) EV の生産技術を磨き、コスト競争力を強化

IV章で述べた通り、EV は部品点数が大幅に減少することから、既存エンジン車両の生産ラインでの混流生産より、専用ラインにて生産することがコスト面で有利に働く。従って、日系自動車産業が、EV において、技術面だけでなく、生産面でも競争力を発揮するためには、EV の専用ライン構築は必要な投資であると言える。また、中国では EV などの電動車の現地生産を求める NEV 規制の導入が検討されており²³、同様の規制が中国以外の国・地域に拡大していく可能性を勘案すると、中長期的には EV の生産を日本国内のみに留めておくことは困難となるであろう。規制に先駆けて日本国外でも EV 生産を行うことが出来る体制を整えておくことは、競争力強化にも繋がる。

米国はカリフォルニア州などの一部の州で、販売台数の一定割合を EV などの電動車とすることを義務付ける ZEV 規制が導入されている²⁴。ZEV 規制に対応し手頃な価格で EV を供給することで、罰金を回避し、更には獲得したクレジット売却による収益を得ることも可能である他、「環境技術に強い」企業イメージの醸成も図れるだろう。従って、EV の生産体制を構築する地域として、米国は候補となり得る。

②-(2) 省人化した生産体制の確立は日系自動車業界が抱える課題へのソリューションとなる

また、日本国内における生産年齢人口減少への打ち手として、ロボットや人工知能、IT といった技術を駆使し、徹底的に省人化を追求した生産体制を構築することが考えられるが、日本では工場の敷地面積の制約が大きく、既存工場内に新たな生産ラインを敷くことが難しい。一方、米国は、敷地面積の制約は比較的小さいことに加え、習熟度対比の人件費が高いため、省人化に合理性を見出しやすい。従って、自動車産業の中長期的な課題及び日本固有の課題への打ち手として、日系自動車産業は EV の生産体制構築および省人化された生産体制の確立が必要であり、それらを米国でトライアルすることには意義がある。米国での生産ライン増設は、短期的には日本の生産に影響を及ぼす可能性はある²⁵。しかし、日系自動車産業が米国をテストベッドとして、省人化された生産体制を確立することが出来れば、長期的には、労働力不足に陥る日本において自動車生産を維持するためのソリューションになり得るだろう。これらは、トランプ政権の投資の要求への対応にも繋がる。

日系自動車産業の打ち手：成長領域での雇用と高効率な EV 工場への投資

以上をまとめると、日系自動車産業の抱える課題への方策は、米国において、人工知能やビジネス開発など、今後の成長領域での人員を雇用すると共に、最新技術を駆使した高効率で省人化した EV の生産ラインに投資することが考えられ、これはトランプ政権の米国における雇用の増加、および投資の要求に応えることにも繋がる。そして、これを機に、例えばエンジン関連など、将来の成長について見極めが必要となる領域に投下されている既存の経営リソースについて、大胆に見直すことも必要である。

日系自動車産業は、日米貿易摩擦への対応として生産拠点の海外シフトを経験し、その後、世界各地に生産拠点を展開することで新興国市場の成長を捕捉した。また、世界に先んじて技術開発を進めることで環境技術をリードするなど、未知の領域へ経営リソースを投入することで、グローバル競争力を高

²³ 詳細は竹田真宣「中国経済・産業の構造変化がもたらす「脅威」と「機会」ー日本産業・企業はどう向き合うべきかー II-9. 自動車ー中国 NEV 規制がもたらす完成車メーカーの電動車戦略の変容ー」『みずほ産業調査 Vol.55』(2016 年 9 月 29 日) みずほ銀行参照。

²⁴ ZEV 規制では、EV などの電動車を販売する毎にクレジットを獲得する。OEM 各社は、販売台数に応じて獲得すべきクレジットが定められており、規定量に満たない場合は罰金が課される一方、規定量を超過して獲得したクレジットは、他社に売却することが可能となっている。従って、電動車を多く販売出来れば、クレジット売却による収益を得ることが出来る。

²⁵ ただし、日本における EV の生産台数は 3 万台程度。

めてきた。しかし、今後の対応すべき技術領域の拡大や自動車産業のビジネスモデル変化などを勘案すれば、全方位へのリソース投入一辺倒ではやがて限界が訪れるだろう。

保護主義的な通商政策を掲げる米国政権の誕生は、日系自動車産業にとって、一見逆風に見える。しかし、これを契機としてリソースの再配分に踏み出すことが出来れば、課題への対応を進める好機に変えることが出来るのではないだろうか。

みずほ銀行産業調査部
自動車・機械チーム 斉藤 智美
tomomi.a.saitou@mizuho-bk.co.jp

【主要参考文献等】

1. 書籍・資料等

- 一般社団法人日本自動車工業会「世界自動車統計年報」第 15 集、第 16 集(2016、2017)
- Ward's Automotive Group “Ward's Automotive Yearbook 2016”(2016)

2. ホームページ、リリース資料等

- マークラインズ (<https://www.marklines.com/>)
- みずほフィナンシャルグループ「『トランプ政権の誕生』～米国は何をしようとしているのか 日本はどうすべきか～」『One シンクタンクレポート』(2017 年 1 月 23 日)

©2017 株式会社みずほ銀行

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、弊行が信頼に足り且つ正確であると判断した情報に基づき作成されておりますが、弊行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、貴社ご自身の判断にてなされますよう、また必要な場合は、弁護士、会計士、税理士等にご相談のうえお取扱い下さいますようお願い申し上げます。

本資料の一部または全部を、①複写、写真複写、あるいはその他如何なる手段において複製すること、②弊行の書面による許可なくして再配布することを禁じます。

