

JAMAGAZINE

Japan Automobile Manufacturers Association

2016. June

#

50



特集 アセアン自動車市場とAEC

一般社団法人 日本自動車工業会



時間に縛られない自由さが
クルマの心地よさ。

寄り道は クルマならではの 旅の楽しみ!

思わぬところで、
えっ、スゴイ!って感動や、
なにコレ?っていう驚きや、
ワ~っ!っていう楽しみに会える。

素敵なワクワクを
たくさんみつけよう!

さあクルマで、
Let's YORI-MICHI Drive!

安全運転で楽しいドライブ!!

クルマの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-unten.com>

JAMA 一般社団法人 日本自動車工業会
JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.
〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館

CONTENTS

特集 アセアン自動車市場とAEC

ASEAN自動車市場の概況 2
／日本政策投資銀行 産業調査部 課長 埜 賢治

アセアン統合に伴う自動車生産拠点再編を考える 9
—日系自動車メーカーを中心に—
／京都大学 経済学部 教授 塩地 洋

連載 クルマの楽しさ、素晴らしさとは 第76回

安全、環境の最新技術が集結した「人とくるまのテクノロジー展」 15
／JAMAGAZINE編集室

記者の窓

「フォード社と横浜の縁をたどって」 18
／神奈川新聞社 中尾 浩之

Topics

- 2015年度の福祉車両販売実績について 19
- 平成28年度事業計画
- 一般社団法人 日本自動車工業会 役員名簿
- 日本自動車工業会 新会長に西川廣人氏が就任
- 2016年版『日本の自動車工業/THE MOTOR INDUSTRY OF JAPAN』を発行
- 2016年第1四半期・2015年度累計海外生産統計



表紙イラストレーション

クルマのある風景

こぶんとう
伍 文通

愛知県立芸術大学大学院 美術研究科
博士前期課程 デザイン領域 2年

「dreams car-ry on」クルマがあったら、どこでも楽に到着できます。多彩な風景にいろいろな人と出会い、夢の舞台も随分広くなりました。ロマンチックな表現方法で、この幻想的なシーンを描きました。

『JAMAGAZINE』では表紙に、美術を専攻している大学生などの皆さんの作品を掲載しています。

ASEAN自動車市場の概況

株式会社日本政策投資銀行 産業調査部 課長 埴 賢治

1. ASEAN主要国の概況

東南アジア諸国連合（ASEAN）は、東南アジアの政治的安定や経済成長等を目的に1967年に設立され、現在10カ国が加盟している。2015年末にASEAN経済共同体（AEC）が創設され、物品・サービス・投資等の分野で経済自由化や統合に向けた取り組みが加速しており、EUを上回る6億人規模の一大経済圏ができるとの期待が高まっている。

但し、ASEANと一口に言っても民族、言語、宗教等の文化が異なる国家の集合体であり、人口規模、発展ステージ、所得水準、経済・産業政策等も異なるため、細分化して見ていく必要がある。今回はASEAN5（インドネシア、タイ、フィリピン、ベトナム、マレーシア）を中心に見ていく。

人口規模を見ると、インドネシアが2億5千万人と圧倒的に大きい。フィリピンやベトナムは1億人あるいはそれに近い水準である。タイは7千万人弱、マレーシアは3千万人強と相対的にやや小さい。なお、各国とも人口ボーナス期にあり、今

後とも生産年齢人口は増加していく。

人口千人当たりの自動車保有台数を見ると、国民車構想もあり発展の早かったマレーシアは400台、「アジアのデトロイト」をスローガンに自動車産業育成を計画的に行ってきたタイが200台強である一方、インドネシアは100台以下、フィリピン、ベトナムは非常に低位である。一般的に1人当たりGDPが3,000ドルを超えると四輪車モーターリゼーションが加速すると言われ、まさに3,000ドル前後のインドネシア、フィリピン、ベトナムは人口規模を鑑みても今後急速に世界自動車市場でのプレゼンスが高まる可能性が大きい。

但し、足元の経済状況を見ると、ばらつきも大きい。高成長・低インフレで安定感があるフィリピンやベトナムに対し、相対的にタイは経済成長率が低く、インドネシアはインフレ率が高い(表1)。

2. ASEAN5新車販売台数推移と日系メーカーのプレゼンス

ASEAN 5の新車販売台数は2005年～09年までは牽引役不在により200万台前後で増減を繰り返

表1● ASEAN5概要 (2015年)

国名	人口 (百万人)	1人当り GDP (ドル)	千人当たり 自動車 保有台数	実質GDP 成長率 (%)	消費者物価 上昇率 (%)	自動車 生産台数 (万台)	自動車 販売台数 (万台)
インドネシア	255	3,362	82	4.8	6.4	109.9	101.3
タイ	69	5,742	227	2.8	-0.9	191.3	80.0
マレーシア	31	9,557	400	5.0	2.1	61.5	66.7
フィリピン	102	2,858	34	5.8	1.4	9.9	28.9
ベトナム	92	2,088	4	6.7	0.6	17.2	20.9

出典：IMF、ASEAN AUTOMOTIVE FEDERATION、日本自動車工業会より作成

していた。ちなみに2009年にはタイ、インドネシア、マレーシアの販売台数は50万台程度でほぼ同レベルであった。

それが2010～13年にかけて、タイ販売が政府による新車購入優遇措置（1台目の自動車購入者向けファーストカーインセンティブ、低燃費のエコカーへの物品税優遇）、コメを中心とした農産物価格上昇に伴う農家所得向上、大洪水後の反動増等を受け急拡大し、インドネシアも経済成長と都市部でのモータリゼーションに後押しされ、販売台数全体は一気に350万台まで拡大した。タイの優遇制度終了や政情混乱に伴う反動減、インドネシアの燃料補助金削減や通貨ルピア安等に伴う経済成長スピード鈍化を受け、2015年の販売台数全体は300万台を割り込んだ。

2015年の国別新車販売を見ると、好不調が分かれる「まだら模様」となった。フィリピンやベトナムが大幅増加を続けたのに対し、マレーシアはほぼ横ばい、インドネシア、タイは大幅減少となった。

フィリピンやベトナムは、経済発展に伴い購買力のある中間所得層が形成されてきており、景気腰折れや政権交代に伴う大きな政策転換がない限り、販売はしばらく拡大すると見る向きが多い。

マレーシアの販売は、今後爆発的拡大というより安定的推移が見込まれる。マレーシア自動車協会(MAA)は、通貨リングギ安や原油価格下落に伴う景気低迷等から16年販売を減少と予想している。

インドネシアは、公共投資予算の執行進展等の上向き材料も見られるが、資源価格低迷等に伴う景気回復遅れと消費者心理冷え込み、ルピア安に伴う値上げ影響もあって販売減は続いている。インドネシア自動車製造業者協会(GAIKINDO)は、消費者購買力が上向していることから2016年販売増加を予想するが、各社の見方は割れている。

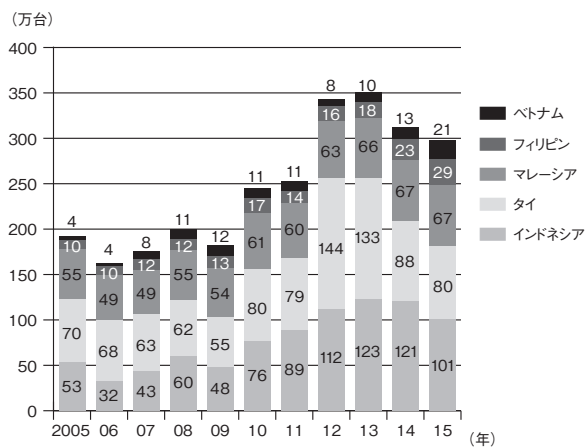
タイの販売は、物品税率変更に伴う駆け込み販売、日系各社の多目的スポーツ車(SUV)の新型モデル投入、緊急経済対策効果等を受け、2015

年末の単月ベースは増加に転じた。ただ、2016年に入り再び減少、通年販売も引き続き低迷する見方が多く、本格回復はファーストカーインセンティブの5年間の転売禁止期間が終了し更新需要の出てくる2017年以降となる可能性が高い。

なお、中長期的にはASEAN 5新車市場の拡大が見込まれる。インドネシア、フィリピン、ベトナム等での人口増に加え、1人当たりGDPが3,000ドルを超えて成長することが予想されており、2020年新車販売台数は400万台程度になることが予想される(図1)。

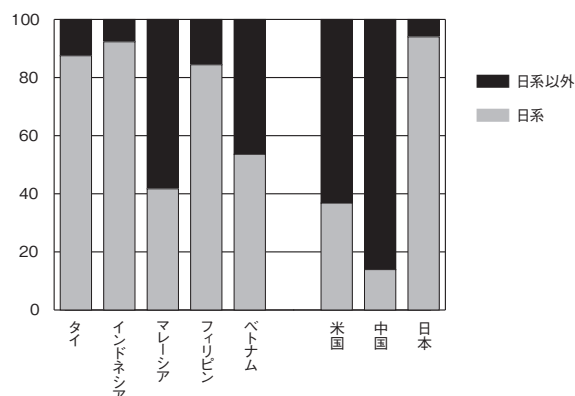
日系完成車メーカーは、1960年代から地道にASEAN自動車市場の開拓を進めてきたため、各国でのプレゼンスは高い。新車販売の日系シェア

図1● ASEAN5新車販売台数



出典：ASEAN AUTOMOTIVE FEDERATION等より作成

図2● 新車販売台数の日系シェア



出典：マークラインズより作成

を見ると、インドネシアで9割、タイとフィリピンで8割、ベトナムで5割、国民車（プロドゥアは日系以外に分類）が過半を占めるマレーシアでさえ4割超のシェアを握るなど、ASEAN市場は日系完成車メーカーの牙城となっている。

ちなみに日系サプライヤーにとっても、ASEANの売上高は北米に迫る規模となっており、同地域の戦略的な重要性が高い（図2）。

図3● 車種別販売シェア（タイ）

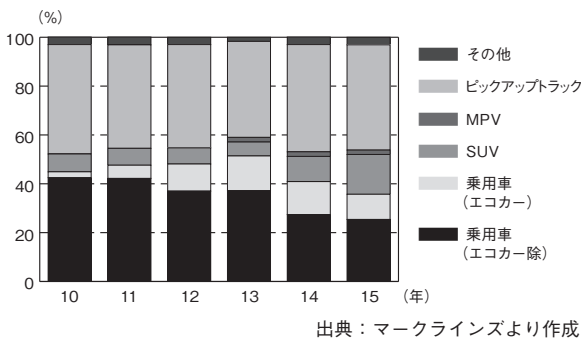


図4● 車種別販売シェア（インドネシア）

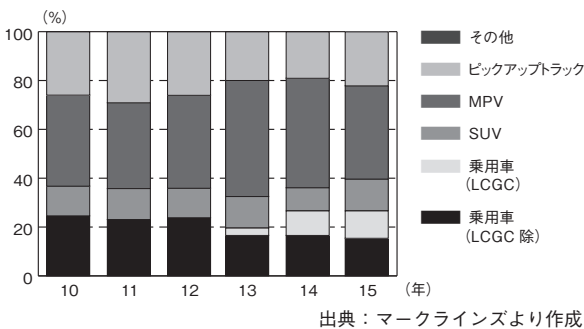
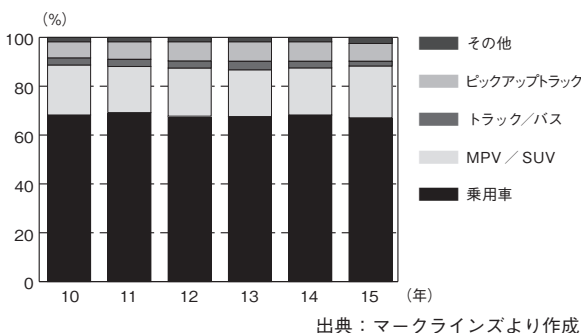


図5● 車種別販売シェア（マレーシア）



3. 各国で異なる自動車への嗜好や環境対応車政策

ASEANの多様性を象徴するように、各国で車種販売の特徴が異なる。

タイでは、ピックアップトラックと小型乗用車が市場の8割を占める。ピックアップトラックは、農産物運搬等の実用目的や物品税減税等の政策誘導の効果で早くから普及してきた。近年ではエコカー優遇策等もあって、都市部では小型乗用車の人気が高まっている。さらに日系各社の新型モデル投入に伴い、SUVシェアも急速に拡大している（図3）。

インドネシアは、大家族世帯が多いこともあり、7人乗り3列シート中心のMPV（多目的乗用車）が4割超のシェアを占めており、各社とも同国専用MPVモデルを販売している。またタイ同様に政策優遇等を受け小型乗用車比率も上昇している（図4）。

マレーシアは、タイやインドネシアと異なり、マハティール元首相時代の国民車構想をうけて、乗用車比率が高いセダン王国となっている。世界的に人気の高まっているSUVも少しずつ拡大している（図5）。

フィリピンやベトナムは新車市場が急成長中であり、3カ国のようなはっきりした傾向はまだ見えずらい。現状、ベトナムは輸入関税影響等で四



ベトナムは二輪車が多い（筆者撮影）

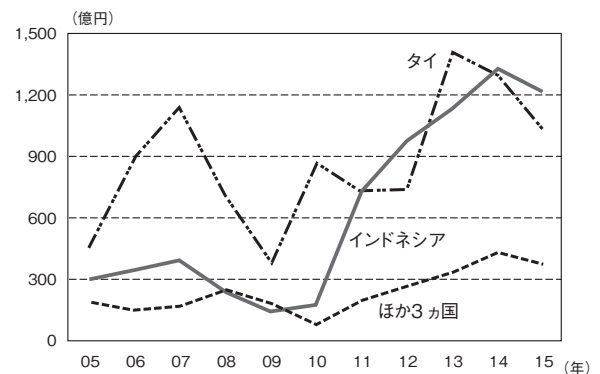
輪車の新車価格が高いこともあり、大半の国民の移動手段は二輪車で、二人乗りは当たり前、ファミリーカーもクルマではなくバイクということも珍しくないようだ。但し、急速な経済成長とともに、富裕層中心に高級車市場も拡大している模様である（写真）。

前述の通り、タイとインドネシアでは、環境対応車の存在感が増している。両国とも原油輸入量が増加しており、自動車の普及拡大に伴い原油輸入増加が見込まれる中、燃費効率の良い自動車が求められている。排気ガス増加等への懸念もあり、タイで2007年にエコカー政策、インドネシアでは2013年に低価格小型環境対応車政策（Low Cost Green Car (LCGC) 政策）が導入された。政策の導入を受けて、環境対応車は市場の1割超を占めるまでに成長している。

両国の環境対応車政策をみると、規格要件等で異なる点がみられる。タイのエコカー政策では、燃費（第1期：120g/km以下、第2期：100g/km以下）、排ガス（第1期：Euro4、第2期：Euro5）とも環境規制の厳しい先進国並みの要件を課している。完成車メーカーには、投資額と生産台数でクリアすべき水準を設ける一方、法人税減免の優遇措置を与えている。国内販売に加え輸出拡大も見据えており、エコカーの生産拠点化を積極的に図ろうとしているようだ。

インドネシアのLCGC政策では、低価格要件を課して自動車普及拡大も目標に据えている。タイと異なり規格要件では排ガス要件を盛り込まず、メーカーへの優遇措置も設けていないが、部品の現地調達を要請しておりLCGC車で一定の国産化率を維持しようとする姿勢がみられる。環境対応車の国産化方針はマレーシアの省エネルギー自動車（EEV）でもみられる。ASEANでは国ごとに自動車への嗜好が違うほか、環境対応車等で自動車産業を育成する姿勢がみられるがその政策の内容が異なるなど、市場統合が進んでも各国別に戦

図6● 日系企業の輸送用機械向け直接投資フロー



出典：1. 財務省より作成 2. 14年より統計定義変更あり

略を考えていく必要があると思われる。

4. 完成車メーカー

～タイやインドネシアを中心に生産能力を拡大

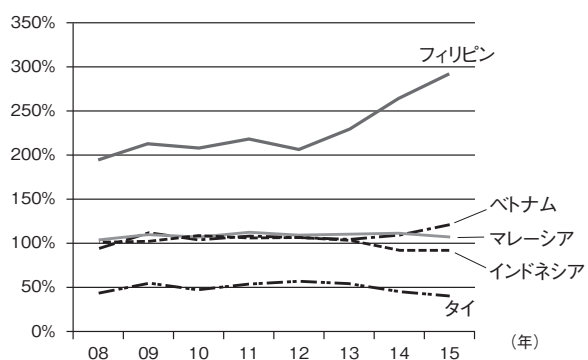
日系輸送用機械メーカーのASEAN5への直接投資は、リーマンショック時に落ち込んだが、2010～13年まではタイ、インドネシア向けを中心に増加基調で推移してきた。これまでタイ向けが牽引役となっていたが、近年ではインドネシア向けが拮抗している（図6）。

日系完成車メーカーはタイを生産・輸出拠点と位置づけて設備増強しており、国内販売／生産比率は低下傾向にある（すなわち輸出が増加）。投資中身をみると、ピックアップトラックや小型乗用車・エコカーの完成車工場やエンジン工場も多く見られる。また、タイはASEANにおける主要な研究開発拠点となっており、近年は研究開発機能を強化する動きがみられるほか、テストコース等への投資も出てきている。

インドネシアは、2014年にはタイを上回りASEAN最大の自動車市場となったが、タイと異なり輸出は限定的で、生産は国内需要向けが中心となっている。日系完成車メーカーの設備投資もMPVやLCGC車の完成車工場への投資が中心となっているが、エンジン工場への投資も増えてきた。

日系完成車メーカーは、タイ、インドネシアを

図7● ASEAN5各国の国内販売／生産比率



出典：ASEAN AUTOMOTIVE FEDERATION等より作成

中心に生産能力を拡大させる計画だが、マレーシア、フィリピン、ベトナムでも規模は小さいが完成車工場等への投資が出ている。各国政府の自動車産業政策が魅力的になってくれば、徐々に生産を増加させていく可能性もある。ちなみに、トヨタ自動車は、マレーシアにおいて新たな完成車工場建設を核とした現地生産体制の再編を行うことを先日発表した。

最近の注目はフィリピンの「包括的自動車産業再生戦略プログラム (CARS)」である。同国は国内販売／生産比率が上昇している (すなわち輸入に頼ってきた)。こうした状況もあり政府は自動車産業育成に関する長期計画を打ち出した。四輪車3モデルに限定し、車体組立、部品製造等への投資に1モデル当たり90億ペソ (約200億円) のインセンティブを付与する。対象は6年間で1車種

20万台生産を計画するモデルであり、固定投資支援や生産台数インセンティブを受けられる (図7)。

5. 中大型商用車メーカー

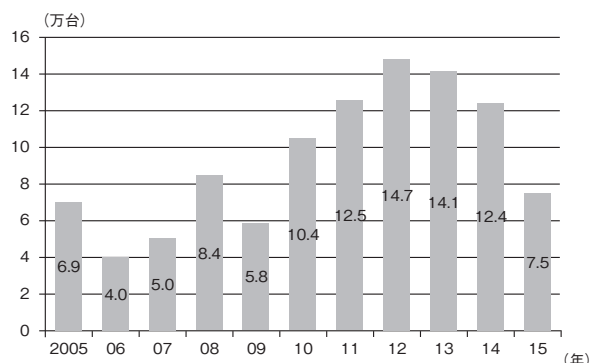
～物流と建設向け拡大などポテンシャルは大きい

ASEAN域内の経済統合により、モノの流れの活性化が予想されることから、中大型商用車のポテンシャルも大きいだろう。最大市場のインドネシアでは資源ブーム後の反動減や足元の景気低迷等をうけ、2013年以降は中大型商用車生産・販売台数は減少してきたが、インフラ整備にかかる公共投資増加等で底打ち感も出てきた。

今後はいわゆる「陸のASEAN」地域でも、国内の物流量増加とともに各国間の分業体制再構築が見込まれ、モノを運ぶための物流トラック需要が拡大するだろう。

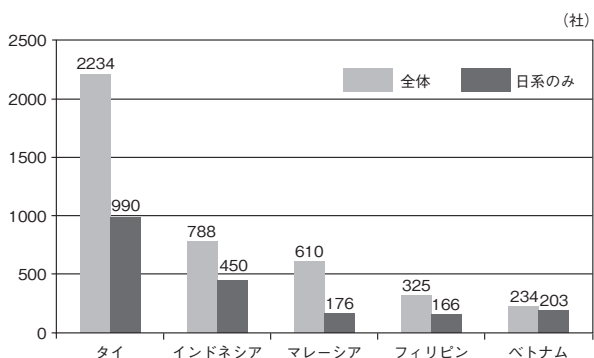
また、道路インフラ整備のための建設用トラックの需要拡大もあるだろう。東西経済回廊や南北経済回廊等の幹線道路建設が進み、その大動脈に沿うように工業団地や物流センターを整備する動きも広がってこよう。乗用車同様、日系商用車メーカーはASEAN地域におけるプレゼンスは高く、今後の生産・販売増加も期待できよう (図8)。

図8● 中大型商用車生産台数 (インドネシア)



出典：1.GAIKINDOより作成 2.GVW>5t

図9● サプライヤー社数



出典：マークラインズより作成

6. サプライヤー

～集積はタイが圧倒的、インドネシアでも徐々に裾野が広がる

ASEAN5へのサプライヤーの集積状況をみると、タイでは最も多い2,000社超の企業が存在し、2番目に多いインドネシアの約800社と比較しても突出している。サプライヤーの国籍は約4割強が日系メーカーであるが、日系以外の外資系メーカーのほか、地場企業も育ってきている。また、サプライチェーンの観点でも、Tier1メーカーからTier2、3メーカーまで幅広く揃い、サプライヤーの集積の厚みが、タイの自動車産業の発展を後押ししていると言えよう（図9）。

タイにおける日系サプライヤーの部品別の事業構成を従業員数でみると、物流コストがかさみ人手を要する「車体部品」、「照明・計器など電気・電子部品」で4割超を占める。一方、基幹部品である「エンジン部品」、「駆動・伝導部品」、「懸架・制動装置部品」も合計で3割超を占めており、各部品分野別で満遍ない集積がみられる。

インドネシアでは、「照明・計器など電気・電子部品」が約3割を占める一方、基幹部品も約5割を占めており、タイと同様に各部品分野で進出が進んでいる。タイに比べると規模は劣るが、質的な面では徐々に部品産業の裾野が広がっているようだ。

一方、他国では集積する部品分野に偏りがみられる。各社が域内部品相互補完体制の構築をめざした結果と言えよう。マレーシアでは、電気機械産業の集積を活かして、「電装品・電子部品」、「照明・計器など電気・電子部品」の事業規模が相対的に大きい一方、「エンジン部品」、「駆動・伝導部品」の集積は薄い。フィリピン、ベトナムでは、労働集約的な「照明・計器など電気・電子部品事業」が過半を占めている。

7. タイ自動車産業の発展の歴史

～部品国産化等の政策的誘導に伴いサプライヤーが進出

タイでは、自動車産業の育成を目的にした投資奨励法の導入を契機に、1960年代から完成車のノックダウン生産がみられるようになった。1970年代にはタイ国産部品の調達義務が課され、調達率の段階的な引き上げに伴い徐々にサプライヤーが進出するようになる。その後、調達率の引き上げは上限に達したが、完成車工場の増加で部品産業の規模拡大が必要となり、1980年代後半と1990年代後半に進出ラッシュを迎えた。2000年に入ると、タイ国産部品の調達義務は原則撤廃されるが、投資優遇等の代替措置やタイをASEAN自動車産業の中核拠点とする完成車メーカーの戦略もあり、タイに拠点を設ける動きは続く。リーマンショックや洪水時に進出社数は減少したが、エコカー政策の推進に伴う完成車工場の投資が続く中で2012年以降は増加している。このように、部品の国産化や投資優遇等の政策的な誘導もあり、完成車工場への投資に合わせてサプライヤーも進出し、タイの自動車産業は厚みを増していった。但し、1960年代以降、サプライヤーの進出が本格化し、自動車産業が一定程度集積するまでには約40年という期間を要した。

基幹部品である「エンジン部品」と「駆動・伝導及び操縦装置部品」に注目し、その進出の歴史も振り返ってみる。エンジン部品をみると、1960年代から関連サプライヤーの進出が徐々に進む中、1980年代にタイ国産エンジンとタイ国産エンジン部品の使用が義務化された。その後、部品の裾野が広がっていき、現在では主要部品のほか、燃費効率の改善や排出ガス抑制など環境対応関連の部品も生産されている。また、「駆動・伝導及び操縦装置部品」についても、手動トランスミッション系に加え、最近では自動トランスミッション系の部品も生産されるなど、その質が高度化している。

表2● 日系自動車メーカーの海外出向者比率

	出向者比率 (ASEAN出向者数/ 日本人従業員数)	出向者比率 (海外出向者数/ 日本人従業員数)	日本人従業員数 (単体)
ASEAN出向者比率 上位10社	5.2%	10.3%	257人
ASEAN出向者比率 上位20社	3.7%	7.6%	291人

出典：東洋経済新報社「海外進出企業総覧2014年版」より作成

8. 日系メーカーの課題

～ASEANでは人件費上昇等が深刻、欧米韓中系メーカーの攻勢が脅威となる可能性も

日系サプライヤーの世界における現地調達率は6割を超えており、各地域での部品の調達を積極化している。ASEANでは、2014年にインドネシア、ベトナムで部品の一部現地調達を義務づける政策が発表されるなど、国産化を推進する動きがみられる。今後は市場拡大に伴う完成車メーカーの現地生産能力の拡充が進めば、タイ以外の主要国でも徐々に日系サプライヤーの進出が進んでいく可能性もある。

但し、ASEAN5の事業運営上のリスクをみると、多くの企業が雇用・労働面をリスクとして認識しており、なかでも賃金上昇が最上位に挙げられている。賃金は各職種で上昇する傾向にあり、能力向上とのバランスに腐心しているようすが窺える。

人材不足もネックで、特に中間管理職や技術者の採用で苦勞することが多いようだ。一方、日系企業のグローバル人材も慢性的な不足が指摘されている。単体従業員（各社単独の、連結子会社等を含まない従業員）に占める海外出向者の割合が高い日系サプライヤーの特徴をみると、中堅規模の企業が多く、従業員の約1割が海外に派遣されている。うち約半分がASEAN事業に割かれているが、今後ASEAN域内で進出国が増えたり事業規模を拡大したりすれば、人材不足は一層深刻となる可能性が高い（表2）。

ASEANでは、日系完成車メーカー間の競争も

激化しているが、欧州、米国、韓国等の完成車メーカーも生産能力拡大を計画している。また、ASEANは中国、インド、韓国等とFTAを締結しており、これら日系以外のメーカーが低い関税などを活用してASEAN市場に攻め込んでくることも考えられる。特に中国系完成車メーカーはこの市場に高い関心を持っているようだ。ASEAN自動車市場で堅固な事業基盤を築く日系自動車メーカーだが、欧・米・韓系に中国系を加えたメーカーが強力なライバルとなり、競争環境がより厳しくなることも想定しておかなければならないだろう。

今後、日系完成車メーカー及びサプライヤーは、これまで見てきたようなASEAN主要国の特徴や優遇策を踏まえ、どの車種・部品をどの地域で生産するのが最適か今一度考えるとともに、域内相互補完（補完関係にある車種・部品は輸出入）等の戦略高度化を考える必要があるのではなからうか。

（はなわ けんじ）

※図表等の詳細は、日本政策投資銀行「AEC発足後のASEAN自動車産業の考察～多様性への対応等で高度な経営力が必要に」（同レポートの「今月のトピックス」2015年4月号）を参照されたい。

http://www.dbj.jp/pdf/investigate/mo_report/0000019174_file3.pdf

（参考文献）

- ・三菱東京UFJ銀行「フィリピン：自動車産業再生プログラムの施行細則発表」海外ビジネス関連レポート2016年1月15日
- ・椎野幸平「変容するASEANの自動車産業集積」海外投融资2015年5月号
- ・小野沢純「ASEAN3カ国の自動車産業の変化」JAMAGAZINE2011年9月号
- ・清水和夫「タイ・インドネシア・マレーシアに見る四輪車市場の消費と拡大」JAMAGAZINE2011年9月号
- ・その他、マークラインズ、FOURIN、日刊自動車新聞記事などを参照

アセアン統合に伴う自動車生産拠点再編を考える —日系自動車メーカーを中心に—

京都大学 経済学部 教授 塩地 洋

はじめに

東南アジア諸国連合（ASEAN アセアン）に加盟する10カ国は、2015年12月31日にASEAN経済共同体（AEC）を発足させた。これはアセアン域内の貿易自由化や市場統合などを通じて成長加速をめざす広域経済共同体である。欧州連合（EU）を上回る6億2,000万人の人口を有し、域内総生産は2兆5,000億ドル（約300兆円）に達している。

すでにアセアン10カ国は2003年に域内自由化の対象をモノの貿易だけでなく、サービスや投資にも広げ、AECに発展させることを合意しており、現時点でタイ、インドネシア、フィリピンなどの中心の6カ国は品目数ベースで98%以上の域内関税を撤廃済みである。残りのベトナム、カンボジアなどの4カ国も2018年までに全品目で域内関税をゼロにすることを表明している。

本稿の課題は、アセアン統合の下で貿易自由化が進み、域内完成車輸入関税がゼロとなる中で、日系自動車メーカーが採るべき生産拠点再編戦略を検討することにある。

1. アセアン統合に伴う変化

(1) 関税がゼロとなり、完成車輸出入が増大する
アセアン統合で完成車輸入に対する関税がゼロになりつつある。すでにタイ、インドネシア、マ

レーシア、フィリピンの4カ国においては2010年に完成車輸入関税がゼロとなっている。ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマーの4カ国においても2018年を最終期限として関税をゼロに近づけつつある¹。

完成車輸入関税がゼロとなると、当然のこととしてアセアン諸国間で完成車の輸出入が活発となる²。自動車産業の競争力の強い国は自ら生産した自動車を他国に輸出しようとする。他方、自動車産業の競争力の弱い国は、自動車を輸入せざるをえなくなり、それが拡大すれば自国にある自動車生産拠点の閉鎖を余儀なくされる。

そうした中でアセアン諸国に生産拠点を置いている日系メーカーは、ある国では生産能力を増大させながら、別の国では生産拠点を閉鎖せざるを得なくなることも想定した生産拠点再編戦略を検討している。

では、そうした戦略を検討する前提として、アセアン諸国間の競争力上の格差がどの程度生じているのかを次に見てみよう。

(2) 勝ち組と負け組の差は大きい

表1は、アセアン8カ国の2015年の生産台数を示している。勝ち組であるタイ、インドネシア、マレーシアの生産台数の合計は361万台に達し、アセアンの総生産台数の93%を占めている。他方、負け組のフィリピンとベトナムは合わせて27万台で7%を占めるのみである。他のカンボジア、ラオス、ミャンマー（以下CLM諸国と略記）は新車生産台数はゼロに近い。これら負け組5カ国で

表1 ●アセアンの自動車生産台数 (2015年)

国名	生産台数 (万台)	構成比 (%)
タイ	191	
インドネシア	109	
マレーシア	61	
小計	361	93
フィリピン	10	
ベトナム	17	
小計	27	
総計	388	100

注：カンボジア、ラオス、ミャンマーはほぼゼロである。
出典：フォーイン『アジア自動車統計月報』2015年4月

生産台数が小さい理由は、第一に、自動車市場が小さいからである。最も大きいフィリピンでも年間30万台程度の販売台数にすぎず、ベトナムとCLM諸国はほぼ20万台以下である。第二に、部品メーカーがわずかしか存在せず、部品の現地調達率はフィリピンでさえ10~40%程度、ベトナムでは数%、CLMではほぼゼロである。後に詳しく見るが、こうした国では自動車製造コストが極めて高くなり、その国で生産した自動車の国際競争力はまったくない。そうした国では政府の内部から「国内で生産した高い価格の自動車を国民に供給するよりも、輸入した価格の低い自動車を供給する方が国民の経済的厚生につながる」という意見が出てくることもある。

さらにここでタイとフィリピンの自動車生産・販売・輸出・輸入台数を比較しよう。生産台数はタイが191万台、フィリピンが10万台と19倍の差がある。フィリピンは輸出台数がほぼゼロであるが、タイは111万台輸出している。フィリピンでは生産台数10万台を上回る19万台が輸入されている。国際競争力において、タイは強いパワーを有しているが、フィリピンはまったく持っていないのである。こうした中でフィリピンでは販売台数が増大し続けても、その増大分は主として輸入によって供給され、国内の生産台数は減少し続けている。その結果、2012年にはフォードが工場を閉鎖してしまった。またフォードに生産を委託していた日

表2●国産率、輸入率と関税率 (2015年)

国名	国産率	輸入率	関税率
タイ	99	1	0
インドネシア	90	10	0
フィリピン	40	60	0
ベトナム	80	20	40
CLM	1	99	高

注：国産比率および輸入率は、販売台数に占める国産車台数および輸入車台数の比率。
出典：フォーイン『アジア自動車統計月報』2015年4月

系メーカーも生産拠点を失なうこととなった。

そうした中で、フィリピンでは最大手となる日系メーカーの状況を見てみよう。この日系メーカーは合計13モデルを販売しているが、この13モデルの生産国を見ると、日本で生産されたのが7モデル、タイが4モデル、インドネシアが3モデルとなっており、フィリピンはわずか2モデルである（なおフィリピンで生産されている2モデルも、それぞれタイとインドネシアでも併産されている）。販売台数シェアで見てもフィリピンで生産されたモデルが45%、日本生産10%、タイ20%、インドネシア25%となっており、合わせると輸入モデルの方が販売台数が多い。

表2はアセアン各国における国産率と輸入率、関税率を概括的に示したものである。タイとインドネシアでは国産率は90%を超えているが、フィリピンは製造コストが高く、国際競争力が低いために国産率は40%に過ぎない。CLM諸国では高い輸入車関税をなおもかけているにもかかわらず、自国の自動車産業基盤が脆弱であるために、国産率は1%程度に過ぎない。ベトナムではなおも40%（2015年）という高い輸入車関税がかけられているため、80%の国産率を維持しているが、ベトナム政府は2018年までに関税をゼロにすることを表明しており、もしフィリピンと同じく関税をゼロにすると、ベトナムの80%という国産率は、国際競争力がフィリピンよりも低いためにフィリピン以下の20~30%までに、さらにはCLM諸国と同様の比率まで落ち込むことも予想される。

このような中で日系メーカーはベトナムにある自動車工場を閉鎖することも検討している。ベトナムで生産するよりもタイで生産した車をベトナムに輸出する方が価格を低くすることができるからである。

またフィリピンでも同国と韓国との貿易自由化により、2016年以降に韓国からの完成車輸入に対する関税率を20%から5%に引き下げる計画があり、韓国・現代自動車等の進出が活発化するとみられている。他方日本からフィリピンへの完成車輸出にはなおも20%と高い関税がかけられており、こうした中でコストが割高のフィリピン製のモデルだけでなく、コスト競争力のあるタイやインドネシアの日系メーカーの工場生産したモデルを追加的に輸入（関税はゼロ）する、あるいは極端な場合、輸入モデルのみに切り換える可能性も存在する。

以上、アセアン統合の下での貿易自由化に伴って、日系自動車メーカーが生産拠点再編をどのような方向性でもって検討しているかを明らかにした。次節以降では、生産工場配置戦略及び生産モデル配置戦略をパターン化し、2010年代後半に生産拠点をどのように再編するのか、その具体策を検討する。

2. 生産拠点をどう再編するか

(1) 生産拠点再編の検討の方法

具体策を提起するために、まず2つの検討軸（対立軸）を設定して4つのパターンを想定し、さらに前提的仮定を設定する。

・2つの検討軸（対立軸）

生産拠点の再編を考えるうえで、2つの検討軸（対立軸）を設定する。表3に示したように、その第一の検討軸（対立軸）は生産工場配置に関するものである。その検討軸（対立軸）は、一方で

は、生産工場を競争優位の有する少数の国に集中（ハブ）化し、競争力のない国からは生産工場を撤退させるという集中化戦略であり、他方では、その逆にあくまで国（市場）ごとに生産工場を分散化させる分散化戦略である。

第二の検討軸（対立軸）は生産モデル配置に関するものである。その検討軸（対立軸）は、一方では、生産モデルを可能な限り競争力が相対的に強いモデルに特化させ、競争力の弱いモデルは他の生産工場に任せる得意モデル特化戦略であり、他方では、その逆にあくまで「売る国で作る」という、いわば「地産地売」とも言える多数モデル生産戦略である。

そしてこの2つの検討軸（対立軸）を組み合わせると、表3に見られるようなW、X、Y、Zの4つのパターンが考えられる。

次項では、ある自動車メーカーがそれぞれのパターンを採用したときのメリットとデメリットを検討するが、その前にそうしたメリット、デメリットを明確に示すために、まず国の数やモデル数の前提的な仮定をおくこととする。

・前提的仮定

その仮定は以下である。まず各パターンを簡略化するために、第一に、アセアンにおける生産拠点は5カ国（A、B、C、D、E）とする。第二に、A、B国は自動車市場が大きく、同時に完成車生産技術／設備が強固であり、かつ部品産業基盤が存在しており、自動車産業の国際的競争力を有するが、C、D、E国は自動車市場が小さく、自動車産業基盤が脆弱であるとする。第三に、ある自動車メーカーのモデル数を5（図では○□△●■）とする。

表3●生産拠点再編の理念的分類

		生産工場配置戦略	
		集中化	分散化
生産モデル配置戦略	得意モデル特化	W	X
	多数モデル生産	Y	Z

出典：筆者作成

第四に、アセアン内の完成車輸入関税がすべてゼロとなり、ある国で競争優位を持つモデルは、競争力の弱い他国に輸出しても、そこでも競争優位を持つとする。すなわち、輸入に関わる物流費用等が加わったとしても、競争力の弱い国で製造した同じモデルよりも、輸出した車が優位を持つとする。第五に、為替変動は長期的にはプラスとマイナスが打ち消されると見なし、考慮に入れない。

こうした仮定を設定したうえで、各パターンのメリットとデメリットを次に見ていこう。

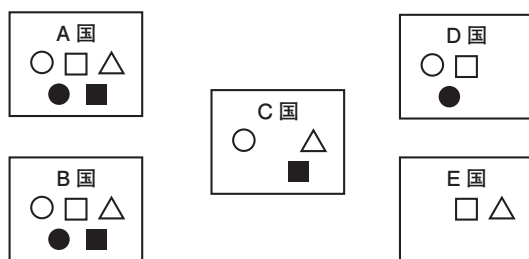
(2) 各パターンのメリットとデメリット

各パターンの検討に入る前に、図1によって貿易自由化が進む以前はどのようなようになっていたのかを示そう。当時は輸入に対して高い関税が課せられていたために、アセアン諸国間の完成車輸出入は小さく、基本は「売る国で生産する」という考え方の下、図1に見られるように、生産工場が各国に分散配置され、かつ各国では得意モデルに集中することなく、相対的に多くのモデルが各国で生産されていた。

・Wパターン

ところがWパターンは図2に示したように、生産工場は競争力のあるA、B国だけに集中し、生産モデルは得意モデルにのみ特化することをめざすことを狙っている。C、D、E国に対してはA、B国から輸出されることとなる。またA国とB国の間ではモデルを相互補完的に輸出入することとなる。このパターンのメリットはA、B国で生産さ

図1●生産工場配置とモデル配置(貿易自由化以前)



出典：日本自動車工業会『日本の自動車工業』各年版より作成

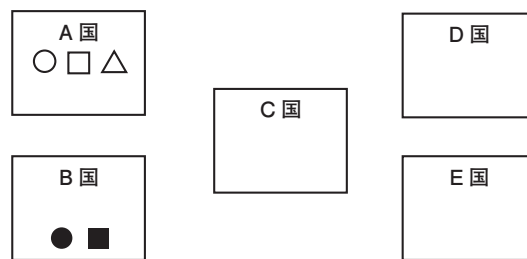
れるモデルは高い国際競争力をもち、すべての国に対して競争力を有したモデルを輸出を通じて供給できることである。

但し、このモデルのデメリットは、たとえ関税がゼロとなったとしても、国内税等によって輸入車に対して不利な条件が課せられることがあること、あるいはC、D、E国になお生産工場を残している自動車メーカーに対して各国政府が有利な条件(補助金等)を与えて、そうしたメーカーの国産車が輸入車よりも優位になる危険性があることである。

・Xパターン

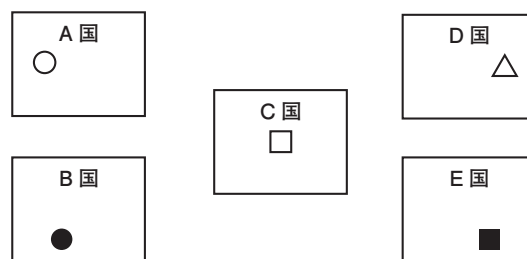
このパターンは図3に示したように、生産工場を各国に分散させたままで、各国ではひとつの得意モデルにそれぞれ特化している。このパターンのメリットは、あるひとつのモデルの生産はすべてひとつの国に集中しているため、例えば□モデルはアセアンのすべての生産がC国に集中されているため、規模の経済性が得やすいと考えられ、かつ各国政府、とくにC、D、E国の政府からの

図2●Wパターン



出典：図1と同じ

図3●Xパターン



出典：図1と同じ

国産車優先政策を獲得することが容易であることである。

但しデメリットは、C、D、E国では自動車産業基盤が整っていないゆえ、たとえアセアンの生産分を集中したとしても、A、B国で生産するよりも国際競争力が小さくなる点である。例えば、Wパターンで□モデルをA国で生産するときと比較すると、XパターンでC国で□モデルを生産するときの方が競争力は低下する。もちろんその低下を補填するどころか、さらに上回る程度の支援をC国政府から受けることが可能となった場合はXパターンの方がWパターンよりも優位となるが、そうした政府からのサポートがなされる可能性は、アセアン統合化の進展の中では低いと考えるほうが自然であろう。そして今、XパターンのC国のケースを検討したが、同じことはXパターンのDとE国にもあてはまる。従ってアセアン5カ国において、メーカー甲がWパターンを採り、メーカー乙がXパターンを採ったとき、この2つのメーカーの間の競争を考えると、メーカー甲の採るWパターンがXパターンに勝つ可能性が高いと想定できる。

・Yパターン

Yパターンは図4に示したようにA、B国それぞれの国で5モデルずつ生産する。前に検討したWパターンとの相違は、Wパターンでは得意なモデルのみをA国で3モデル、B国で2モデル生産するが、Yパターンでは両国ともに5モデルを生産す

る。従って純粋に経済的観点から考察すると、得意モデルに特化したWパターンがYパターンに対して優位となることは明らかである。

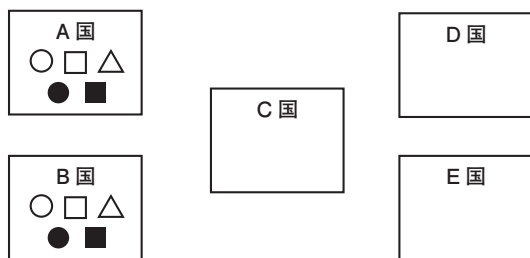
・Zパターン

Zパターンは図5に示したようにすべての国で、それぞれすべてのモデルの生産をめざす。確かに国の間に高い関税障壁が存在していたときは、図1（貿易自由化以前）に見られるようにアセアンはZパターンに近い状態にあった。

このZパターンのメリットとしてこれまでに言われてきたことは、第一に、将来、各国で市場拡大が進んだときすぐに対応できる。第二に、もし各国政府が貿易自由化に逆行する非関税障壁等の措置を採ったときに対応しやすい。第三に、市場の動きを敏感に生産計画や生産に反映できる。第四に、「顧客からの発注-納車」の物流上のリードタイムが短くなる。第五に、各国の経済発展に貢献できる。第六に、各国の為替変動に収益が左右されにくい。最後に、すでに工場がある国では工場閉鎖を避けることができる、等々である。

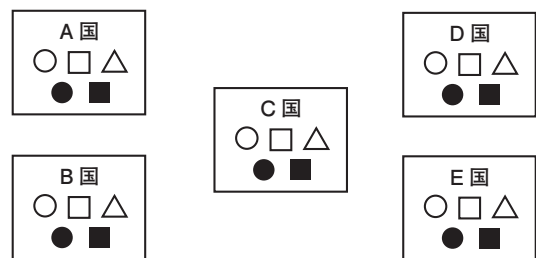
しかしながらこのZパターンのデメリットは、適正な量産規模に達するモデルが限られてしまうことである。すなわち5カ国でそれぞれ5モデル生産しているゆえに、のべ25モデルの生産が5カ国で行われているが、この25モデルの内、国際的競争力を有するモデルはわずかとなる。確固とした自動車産業基盤があるA、B国においても他の4カ国と生産モデルが重複しているため、生産規模が

図4●Yパターン



出典：図1と同じ

図5●Zパターン



出典：図1と同じ

削がれ、競争力を奪われる。従ってこのZパターンは現時点では4つのパターンの中で最も競争優位が発揮できない。

・Wパターンのリスク

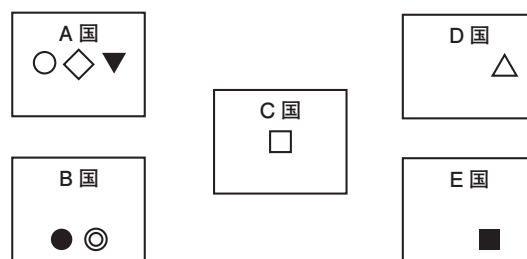
以上の検討により、Wパターンが最も競争優位があることとなった。だがそのリスクはすでに指摘したように、一方で、C、D、E国になお生産工場を残している自動車メーカーに対して各国政府が有利な条件（補助金等）を与え、他方で、工場を閉鎖したメーカーによる他国から輸入車に対しては非関税障壁を築くことによって、そうした非撤退メーカーの国産車が輸入車よりも優位を持つ危険性である。そしてよりいっそう重要なことは、2020年代後半をも展望すると、そのときにはC、D、E国の自動車市場が拡大し、自国で生産拠点を構築しても十分に経済的合理性が得られるようになることが想定され、そうした将来への備えという点でWパターンは大きなリスクを負っていると見えよう。

こうした現在及び将来のリスクを考慮に入れると、C、D、E国にも生産拠点を残すことが重要であると考えられる。だがもちろんそれは現時点では国際競争力のない生産拠点を残してしまうという決定的弱点を抱えることとなる。従ってこうした決定的弱点をどう克服するのかという点を十分に配慮しつつ、どのような形でC、D、E国に生産拠点を残すことができるかという点に議論を移そう。

・WXパターン

その要点は、C、D、E国に生産拠点を残すが、生産モデルは国際競争力を生み出す可能性のあるひとつのモデルのみに絞るということである。それは図6に示したように、WパターンにXパターンを折衷的に接ぎ木し、かつA、B国に新モデルを追加投入して、モデル構成を変更しているWXパターンである。このWXパターンでは、A、B国ではWパターンと同様に相対的に競争優位のあ

図6●WXパターン



出典：図1と同じ

るモデルを集中生産しながら、C、D、E国にもXパターンと同様に生産拠点を分散させ、それぞれひとつのモデルの生産を行っている。

ただC、D、E国で生産するモデルをA、B国で競合生産しないように、A、B国から□△■のモデルをそれぞれC、D、E国に移管して集中化させ、他方A、B国には新たなモデル◇▼と◎をそれぞれ入れている。モデル配置をこのように変更することによって、A、B国での競争優位を維持しながら、C、D、E国にも生産拠点を残そうとしているのである。

おわりに

本稿は多くの前提的仮定をおいたうえでの問題提起であり、残された検討課題は数多く存在している。アセアン各国の特徴を具体的に明らかにしながら、欧州や北米等でのモデル分業との比較をも検討しながら、アセアンにおける生産拠点再編を探る作業が求められている。

(しおじ ひろみ)

注

- 1 本稿は分析対象国を以上の8カ国に限定する。シンガポールとブルネイは自動車産業がほとんどないため分析から外している。
- 2 但し輸入関税がゼロになっても、国内税や補助金／各種規制等の国内政策によってその効果が働かなくなる、すなわち完成車輸入が増大しない場合をも充分に考えておく必要がある。だが本稿では関税がゼロとなることによる効果が全面的に働いた場合に備えてどうするか、という議論を基本としている。

クルマの 楽しさ、 素晴らしさ とは

連載



コクピット体感型展示など、各社の自動車関連最新技術が紹介された。

安全、環境の最新技術が集結した「人とするまのテクノロジー展」

[JAMAGAZINE編集室]

[第76回]

2016年5月25日(水)から27日(金)の3日間、神奈川県横浜市のパシフィコ横浜において、「人とするまのテクノロジー展 2016 横浜」が開催された。自動車メーカーはもちろん、毎回多くの自動車産業関連企業が出展しており、今回の出展社は部品、材料、カーエレクトロニクスなど、7分野で538社・1,155小間となった。クルマとバイクに関する、最新の技術が集まった展示会をレポートする。

●自動車・バイクメーカーの展示

「人とするまのテクノロジー展」は、公益社団法人自動車技術会(JSAE)の主催で、自動車業界の技術者・研究者向けの自動車技術の専門展として、1992年から開催されている。多くの関連企業が参加しているが、まずは自動車・バイクメーカーに注目、今回出展した国内11社の展示内容を紹介する。

■いすゞ自動車(写真1)

同社の大型・中型トラックやバスに搭載されているエンジンの、実機カットモデルが展示され、製品の燃



写真1●いすゞ自動車ブース

費や耐久性をアピールしていた。また自動運転や車車間通信による車間距離制御など、商用車向け先進技術がパネルと映像で紹介された。

■スズキ(写真2)

同社のオートギヤシフトとハイブリッド技術を組み合わせた新型システムが、カットモデル展示で紹介された。この展示では、クルマの発進時や停止時など各種走行状態におけるパワー(電気)の流れを光の点滅で示し、ハイブリッド技術がわかりやすく紹介されていた。また空冷式燃料電池システムを搭載したスクー

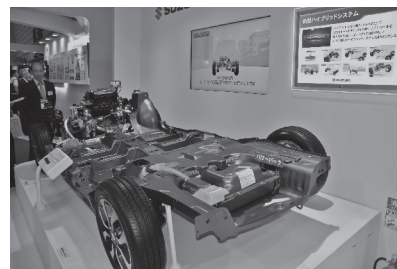


写真2●スズキブース

ター「BURGMAN FUEL CELL」が参考展示されていた。

■ダイハツ工業(写真3)

「スモールカーだからできること」と題して、同社の燃費向上技術、安全性能などがパネル展示されていた。また「コペン」のカラーデザインバリエーションを可能にした、内外装着脱構造や樹脂外板の採用といったボディ技術が、実車や実際の部品の展示とともに紹介されていた。

■トヨタ自動車(写真4)

「プリウス」のカットモデル展示



写真3●ダイハツ工業ブース



写真4●トヨタ自動車ブース

による技術紹介や、ハイブリッド車用エンジン、リチウムイオンバッテリーなど、同社のハイブリッド車・燃料電池自動車の環境技術が展示されていた。その他、運転支援システム「ITS connect」、衝突回避技術や自動運転など、同社の先進技術がパネルや映像で紹介されていた。

■日産自動車 (写真5)

「Electrification」(電動化)と「Vehicle Intelligence」(知能化)をテーマに展示が行われた。電動化では、電気自動車「リーフ」の実車やバッテリーモジュール等の技術が展示され、「リーフ」の内部構造を見ることができた。知能化では、同社の自動運転技術や現在行われている公道走行実験の映像が紹介され、走行実験車両も展示されていた。

■日野自動車 (写真6)

同社が取り組む環境、安全、次世代車開発、耐久性の技術を中心にした展示が行われ、エンジン「A05C」の実機カットモデルが紹介されていた。2トントラック「デュトロ」の実車展示では、搭載されているセン



写真5●日産自動車ブース

サーやレーダー等の位置が示され、安全装備を実際に確認できる展示となっていた。

■富士重工業 (写真7)

この5月に発売された最新モデル「WRX S4」の実車展示を中心に、スポーティーな走りの愉しさを実現するエンジンやシャシーの技術、運転支援システム「アイサイト (Ver.3)」や「アドバンスドセーフティパッケージ」といった先進安全技術が紹介され、「最新の安全性能と最高の走り」と謳う同社の技術をアピールしていた。

■本田技研工業 (写真8)

燃料電池自動車「CLARITY FUEL CELL」の内部構造を展示したカットモデルには、多くの来場者が注目していた。この他にも、燃料電池スタック、スマート水素ステーション「SHS」、電動車両から家庭用への給電システム「POWER EXPORTER 9000」など、燃料電池自動車及び水素社会に向けた数多くの技術が展示されていた。



写真7●富士重工業ブース



写真8●本田技研工業ブース



写真6●日野自動車ブース

■マツダ (写真9)

車体制御技術「G-VECTORING CONTROL」、先進安全技術「i-ACTIVSENCE」が紹介されていた。「G-VECTORING CONTROL」は、ハンドル操作に応じてエンジンの駆動トルクを変化させ、タイヤの接地加重やドライバーにかかるG(加速度)をコントロールするという新発想の技術で、説明を求める多くの来場者が見られた。

■ヤマハ発動機 (写真10)

昨年発売の「MT-25」「MT-09トレーサー」、及び今年欧州向けに販売を開始した「MT-10」の3車種が実車展示され、マシンに触れたりまたがったりすることができた。特に「MT-10」は国内での販売は現在未定で、実車に触れることができるのもこの展示会が国内初とのことで、来場したバイクファンの人気を集めていた。

■UDトラックス (写真11)

大型トラックの燃費向上に関する技術を中心に、同社のエンジン「GH5」と「GH11」、及び電子制御トランスミッション「ESCOT-V」の実機が



写真9●マツダブース



写真10 ● ヤマハ発動機ブース



写真11 ● UDトラックブース

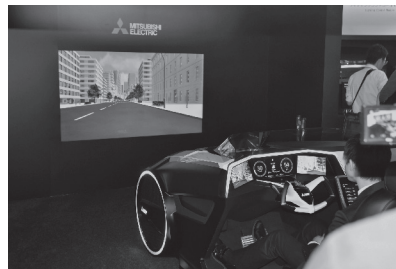


写真12 ● 三菱電機ブースのシミュレーター展示

展示されていた。また大型ハイブリッドトラックの走行燃費改善についての展示では、電動過給機を用いた実証実験の成果が紹介され、車両総重量20トン・高速道路走行で、最大17.6%の燃費改善効果が報告された。

●安全、表示、環境の最新技術勢揃い

前述の通り、この展示会では素材、製造・組み立て、検査・分析など、自動車産業のあらゆる分野に関係する企業が出展しており、さまざまな技術や製品が展示されていた。自動車・バイクメーカー以外で、注目を集めていた企業を紹介していく。

今回目立ったのは、運転支援・先進安全の技術を体感できるシミュレーター展示、ヘッドアップディスプレイや電子ミラーなど表示・操作に関連したHMI（ヒューマン・マシン・インターフェイス）技術、ハイブリッド車や燃料電池自動車・水素社会など環境関連技術の展示だ。

シミュレーターでは、カルソニックカンセイの「Human-Max Cockpit」、デンソーの「ハーモニアス・コミュニケーション・コックピット」、三菱

電機の「EMIRAI3 xDAS」など、実用化または開発中の運転支援・先進安全の技術を体感できる展示が人気を集め、順番を待つ来場者の列ができていた（写真12）。

HMIでは、ナビゲーションなどの操作をスイッチや画面に触れずにジェスチャーで行う日立ASの「Advanced Design HMI」、画像合成によって電子ミラーの画像から死角をなくす東芝の次世代コクピット技術などが展示されていた。また住友電工グループでは、オールゴム製の「SRセンサ」と自動車シートへの応用例を紹介。ドライバーの呼吸・心拍をモニターし、急病の場合に自動で路肩に停車させるといった、運転支援・自動運転システムとの協調が可能となる。

環境関連でも、バッテリーの素材技術からエネルギーマネジメントシステムまで、幅広い分野の企業が展示を行っていた。住友化学は、水素製造におけるCO₂分離のコストを低減する「CO₂選択透過膜」システムを展示。水素製造設備のコンパクト化も可能となる技術で、2017年の実用化をめざしている。

●往年の名車も並んだ主催者展示

このほか、JSAEによる主催者企画として、各種講演会やワークショップ、試乗会などのさまざまな企画が行われた。特別企画展示「我々をワクワク、ドキドキさせた技術の今昔」では、1947年の「たま電気自動車」や燃料電池自動車「MIRAI」の実車展示、往年の名車「トヨタ2000GT」に搭載されたマニュアルトランスミッションや1980年代に登場した世界初のデジタルメーターなど、時代の先端を走った技術・製品が展示された（写真13）。

会場2FのJSAEブースでは、同会が主催する「全日本学生フォーミュラ大会」のマシン展示、1951年創設の「自動車技術会賞」本年受賞内容のパネル展示や、2015年8月号の本連載でも紹介した「カーデザインコンテスト」の第4回受賞作品の展示などが行われた（写真14）。

「人とくるまのテクノロジー展 2016 横浜」は、3日間の合計来場者数が87,375名となった。なお本年6月29日（水）～7月1日（金）には、愛知県のポートメッセなごやにて「人とくるまのテクノロジー展 2016 名古屋」が開催される。来年も、横浜・名古屋2カ所での同年開催が予定されている。

（JAMAGAZINE編集室）

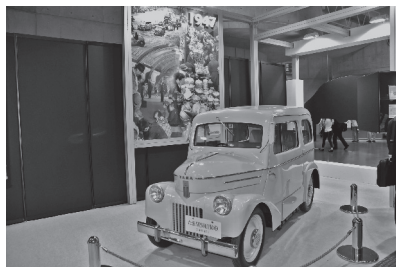


写真13 ● 特別企画展示の1947年型電気自動車



写真14 ● JSAEブースのカーデザインコンテスト受賞作

フォード社と横浜の縁をたどって

中尾 浩之

神奈川新聞社



◇米ビッグ・スリーの一角、フォード・モーターが1月、日本からの年内撤退を明らかにした。実は神奈川新聞も取材に動いた。大正期の1920年代、同社が生産拠点として日本進出の地を選んだのが横浜市だったからだ。地の縁をたどる取材が始まった。

◇「ああ、うちの社史に記述がありますよ」—。フォード車と横浜の関わりを調べる中、ハイヤー・タクシーの神奈川都市交通（横浜市西区）が大正期に営業車で使っていたのを知った。同社社史には23年の関東大震災からの復興を伝える25年夏ごろの描写があり、「営業で使っていたクルマ30台余りのうち、多くがフォード車だった」。

◇フォード車は横浜に工場が建設される以前から横浜港などに輸入されており、“メイド・イン・神奈川”かははっきりしないが、「大正の横浜市街地をフォードが走っていたのは確かでしょう」と担当者。

◇ゆかりの地もたずねた。JR新子安駅から徒歩十数分。目的地は、79年から昨年までフォードと資本提携関係にあったマツダの研究開発拠点「マツダR&Dセンター横浜」（横浜市神奈川区）。今では跡形もまったくないが、かつてフォードの工場があった地だ。

◇フォードの工場は当時画期的だったノックダウン生産がとられ、海外から輸入した主要部品を組み立てて車を大量生産。「T型フォード」の名で親しまれた名車「フォード・モデルT」などを生産し市場を席卷したことでも知られる。

◇現場には残念ながら工場の事績を伝える記念碑などはなかったが、横浜市立中央図書館が所

蔵していた非売品の記念誌「フォード横浜工場」（日本フォード自動車、1935年10月出版）などからかつて工場が存在したことを確認できた。

◇部分的であるが、立ち上ってきたフォードと横浜との縁—。現在の関係者の声もだから切実に響いた。

◇全国でも有力市場だったという神奈川県内でフォードを扱う販売店の男性店長は撤退の報道に触れ、「言葉を失った」と語った。

◇直後からユーザーの対応に追われたが、思わぬ感謝の言葉も多く寄せられたという。納車前の客からは「このまま買うから納車してくれよ」との激励も。店長は「フォードが愛されていたことがあらためてわかった」と振り返った。

◇販売歴28年という店長自身もユーザーで、ステーションワゴン「モンデオ・ワゴン」、SUV「クーガ」など乗り継いできた。「フォードに乗っている誇りと大きな愛着があった。公私ともに寂しい気持ちが当然大きい」と打ち明けた。

◇こうした取材結果は、撤退発表から6日後の1月31日の神奈川新聞朝刊1面で大きく伝えた。公然の業界史かもしれないが、フォードと横浜の歴史に一般読者にも「ああそういえば…」と、頭の隅にあるかもしれないフォードの記憶を浮かび上がらせてもらえたら、との思いからだった。

◇当初は年内撤退という発表だったが、5月末までに再取材したフォード・ジャパンによると、9月末までには日本での販売に区切りをつけるそうだ。“地元紙”としてはもうひと仕事したい。

(なかお ひろゆき)

2015年度の福祉車両販売実績について

2016年5月13日

2015年度における福祉車両の販売台数は、合計で44,745台・前年度比93.5%と前年度を下回りました。

<車種別販売状況>

(1) 普通・小型自動車 23,398台・前年度比 93.6%

「車いす移動車」、「昇降及び回転シート車」、「運転補助装置付車」とともに、前年度を下回ったことにより、普通・小型乗用車全体では23,398台・前年度比 93.6%となりました。

(2) 軽自動車 15,837台・前年度比 85.3%

「車いす移動車」、「昇降及び回転シート車」、「運転補助装置付車」とともに、前年度を下回ったことにより、軽自動車全体では15,837台・前年度比85.3%となりました。

(3) バス 5,510台・前年度比128.0%

2015年度は、5,510台・前年度比128.0%となり8年ぶりに5千台を上回りました。

注)

1. 自工会会員メーカーとして把握できる販売台数を集計したもので、ユーザーが直接架装メーカーに持ち込み改造したものは集計されていない。

※「運転補助装置付車」の市場は、自工会会員メーカーとして把握できていない架装メーカー扱いのものを含めると年間5千台程度と推定される。

2. 車種区分は、自工会にて福祉車両としての装備を基準に分類したため、道路運送車両法の区分とは異なる。

(1) 「バス」：マイクロバスを含む。

(2) 「小型車」：乗用車と商用車（バンタイプ）を含む。

※「その他」：個別対応（オーダーメイド車）、ストレッチャー移動車など。

(注) 06年度まで「その他」に区分していた下記の装備車については、07年度より各仕様・装備区分毎に集計することとした。

<装備区分の移動>

「後席回転シート車」→「回転シート車」へ移動

「顧客のニーズに応じて装備する手動運転装置車」→「運転補助装置付車」へ移動

平成28年度事業計画

2016年5月19日

平成28年度は、引き続き米国経済が穏やかに回復することが期待される一方、原油価格下落や不安定な為替、新興国経済の減速などが世界経済や市場に影響を与えることが懸念される。また国内では依然として内需が力強さを欠くなか、来年度には消費税増税が控え、事業環境は楽観できる状況ではない。

自動車産業は、広範な関連産業を持ち、我が国の経済や雇用創出に大きく貢献する基幹産業であり、日本経済の更なる成長と未来社会の創造に向けて、果たすべき役割は非常に大きい。

課題は多岐にわたるが、本年度も引き続き以下3点を事業の柱として、業界を取り巻く環境変化を的確に捉えた取組みを積極的に推進していく。

<国内市場の活性化>

日本の自動車産業の発展には、国内の自動車市場を活性化することが不可欠である。

昨年度の「第44回東京モーターショー2015」には国内外から81万人ものお客様にご来場頂いた。モーターショー休催年に当たる本年度も、この勢いを絶やさぬよう、自動車業界全体が一丸となり、クルマ・バイクの魅力積極的に発信していく。

また、国内市場の活性化に向けては、お客様がクルマ・バイクを購入・保有しやすい環境の整備も重要である。来年4月に消費税の増税があることも踏まえると、自動車ユーザーの過重な税負担軽減は不可欠であり、引き続き自動車税制の抜本的な見直しを強く訴えていく。

二輪車においては、安全運転教育や啓発、免許取得時の負担軽減、駐車場整備や高速道路料金の適正化など利用環境改善に向けた諸課題への取組みを積極的に推進し、二輪車の利便性向上を図っていく。

<事業環境の改善>

日本経済が持続的に成長していくためには、産業の活性化と国際競争力の向上が不可欠である。事業環境の改善や国際競争力の維持・強化に向けて、企業の実質的な負担軽減のもとでの法人税改革の推進や研究開発投資環境の着実な整備を政府に求めていく。

また、グローバルに事業を展開する自動車業界にとって、経済連携交渉を推進し、貿易・投資の自由化とそれを支える共通ルールづくりを進めることも極めて重要である。特に、本年2月に全参加国がTPP協定に署名したが、自動車業界としても本協定を活かし、日本経済の発展と域内経済関係の緊密化に貢献していく。

また、昨年末にはAEC（アセアン経済共同体）が発足し、アセアン単一市場として国際競争力を高めることが期待されており、我々自動車業界としても、同地域の経済に貢献しながら更なる関係強化に努めていく。

<安全・快適で持続可能なクルマ社会の創造>

安全・快適で持続可能なクルマ社会を創造していくことは、我々自動車業界の大きな使命である。クルマ、バイク、歩行者や自転車など“道”を使う全ての交通参加者の安全・快適かつ自由な移動の実現を目指し、先進技術を活用した安全運転支援システムの普及や予防安全技術の実用化に取り組む。自動運転については、事故ゼロ・渋滞ゼロ・自由な移動と効率的な物流の実現を目標として、関係各方面の協力や社会的コンセンサスを得ながら、その導入と普及を積極的に推進していく。

また、これらの対策と併せ、交通安全啓発活動や道路交通環境改善に向けた提言などにも積極的に取り組み、世界で最も安全かつ効率的で自由なモビリティ社会の実現に向けて尽力する。

エネルギー・環境問題については、地球温暖化を食い止める取組みが大変重要である。COP21において、全ての国・地域が協調して温室効果ガスの削減に取り組む新たな枠組み「パリ協定」が採択された。自動車業界としても、日本政府が掲げる2030年度の温室効果ガス排出量削減目標の達成に向け、次世代自動車の開発・普及や、従来型内燃機関のさらなる性能向上、交通流対策やエコドライブなど統合的アプローチを推進する。

とりわけ燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド車の普及には、インフラの先行整備が必要なことから、関連業界と連携を図るとともに、車両普及やインフラ整備に対する一層の支援を政府に求めていく。

2020年の東京オリンピック・パラリンピック、さらにはその先も見据え、未来のモビリティと夢のある豊かなクルマ社会の実現に向けて、政府をはじめ関係各所と協力を図りながら、様々な課題に積極的に取り組んでいく。

一般社団法人 日本自動車工業会 役員名簿

2016年5月19日

会 長	○西 川 廣 人	日産自動車株式会社	代表取締役 CCO兼副会長	(非常勤)
副 会 長	豊 田 章 男	トヨタ自動車株式会社	代表取締役社長	(〃)
〃	○八 郷 隆 弘	本田技研工業株式会社	代表取締役社長 社長執行役員	(〃)
〃	小 飼 雅 道	マツダ株式会社	代表取締役社長	(〃)
副会長・専務理事	永 塚 誠 一			(常 勤)
常務理事	内 藤 政 彦			(〃)
理 事	細 井 行	いすゞ自動車株式会社	代表取締役会長	(非常勤)
〃	片 山 正 則	〃	代表取締役社長	(〃)
〃	原 山 保 人	スズキ株式会社	代表取締役副会長	(〃)
〃	鈴 木 俊 宏	〃	代表取締役社長	(〃)
〃	三 井 正 則	ダイハツ工業株式会社	代表取締役社長	(〃)
〃	○横 山 裕 行	〃	代表取締役副社長	(〃)
〃	加 藤 光 久	トヨタ自動車株式会社	代表取締役副社長	(〃)
〃	早 川 茂	〃	取締役・専務役員	(〃)
〃	○佐 藤 康 彦	〃	常務役員	(〃)
〃	坂 本 秀 行	日産自動車株式会社	取締役 副社長	(〃)
〃	松 元 史 明	〃	取締役 副社長	(〃)
〃	川 口 均	〃	専務執行役員兼CSO	(〃)
〃	市 川 正 和	日野自動車株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	市 橋 保 彦	〃	代表取締役社長	(〃)
〃	吉 永 泰 之	富士重工業株式会社	代表取締役社長	(〃)
〃	近 藤 潤	〃	代表取締役副社長	(〃)
〃	○倉 石 誠 司	本田技研工業株式会社	専務執行役員	(〃)
〃	○松 井 直 人	〃	執行役員	(〃)
〃	○寺 谷 公 良	〃	執行役員	(〃)
〃	金 井 誠 太	マツダ株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	○古 賀 亮	〃	専務執行役員	(〃)
〃	相 川 哲 郎	三菱自動車工業株式会社	代表取締役社長兼COO	(〃)
〃	中 尾 龍 吾	〃	代表取締役副社長	(〃)
〃	アルバート・キルヒマン	三菱ふそうトラック・バス株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	○松 永 和 夫	〃	取締役副会長	(〃)
〃	柳 弘 之	ヤマハ発動機株式会社	代表取締役社長 社長執行役員	(〃)
〃	木 村 隆 昭	〃	代表取締役 副社長執行役員	(〃)
〃	ヨアキム・ローゼンバーク	UDトラック株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	村 上 吉 弘	〃	代表取締役社長	(〃)
理事・事務局長	○矢 野 義 博			(常 勤)
監 事	今 津 英 敏	日産自動車株式会社	常勤監査役	(非常勤)
〃	○中津川 昌 樹	トヨタ自動車株式会社	常勤監査役	(〃)
〃	杉 山 雅 洋	早稲田大学	名誉教授	(〃)

○印：新任

日本自動車工業会 新会長に西川廣人が就任

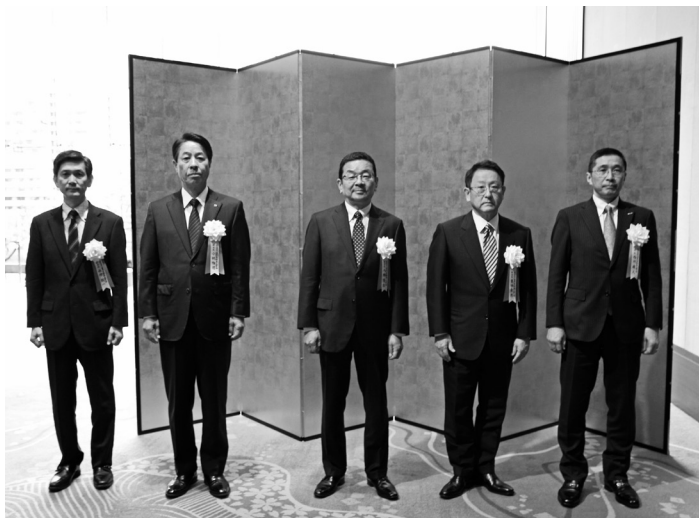
一般社団法人 日本自動車工業会は、去る5月19日（木）に開催された第433回理事会において、池史彦前会長（本田技研工業㈱代表取締役会長）の後任として、新会長に西川廣人（さいかわ ひろと 日産自動車㈱代表取締役 CCO 兼副会長）の就任を決定いたしました。また副会長には、豊田章男（とよだ あきお トヨタ自動車㈱代表取締役社長）、八郷隆弘（はちごう たかひろ 本田技研工業㈱代表取締役社長 社長執行役員）、小飼雅道（こが い まさみち マツダ㈱代表取締役社長）が、副会長・専務理事には永塚誠一（ながつか せいいち）が就任いたしました。

就任後の記者会見での西川会長挨拶は次のとおり。

- ・2年間にわたる多大な貢献をした池前会長の流れを引き継ぎ、更に良い形で2年後の会長会社であるトヨタ自動車へバトンタッチすることが自分の使命と感じています。
- ・平成28年度の事業計画として、「国内市場の活性化」「事業環境の改善」「安全・快適で持続可能なクルマ社会の創造」、以上3点を柱として決定しました。
- ・足元の4月の国内市場は、16ヵ月ぶりに前年比プラスとなりましたが、事業環境全般という見方をすると、新興国経済の減速、為替の大きな変動など経済環境の変動が非常に大きく、事業環境としては決して楽観視できるものではありません。会員各社の決算が発表されましたが、収益的には厳しい見方がされています。
- ・しかし、日本の自動車メーカー、あるいは自動車産業の立ち位置という観点で見ると、これからの変化・進化に対し、対応していく技術力は十分にあります。日本の市場は、今後の自動車の進化、自動車市場の進化を先取りし、質の面で最も進んだ先進市場として、世界の中でも存在感を増していくチャンスが大いにあると認識し進めていきたいと思えます。
- ・我が国経済、雇用の面でも自動車産業の果たすべき役割は非常に大きく、お互いに競争し協調しながら、積極的に進めていきたいと考えています。
- ・2020年の東京オリンピックを1つの大きな節目として見据え、自工会としてより多くの前向きな話題を提供し、そしてより多くのクルマ・バイクファンを作るということを心がけていきたいと思えます。



西川新会長



2016年版『日本の自動車工業／THE MOTOR INDUSTRY OF JAPAN』を発行

2016年5月20日

一般社団法人 日本自動車工業会は、この度、2016年版『日本の自動車工業／THE MOTOR INDUSTRY OF JAPAN』を発行しました。

『日本の自動車工業』は、わが国の自動車産業の現状を表とグラフを使い、わかりやすく解説・編集したもので、『THE MOTOR INDUSTRY OF JAPAN』は英文版です。

『日本の自動車工業』は1954年に第1巻を発行以来、今回で62回目を数えます。内容は日本における自動車産業の位置付け、四輪車・二輪車の生産／販売／輸出／保有等の統計、環境・安全対策、自動車関係諸税、ITS・自動運転、海外展開の状況を中心に取りまとめています。

〈頒布方法〉

- ・『日本の自動車工業／THE MOTOR INDUSTRY OF JAPAN』は、ともに1部800円で、自動車図書館（港区芝大門1-1-30日本自動車会館1階）にて、販売しています。
- ・また、郵送（または宅配便）でのご購入は、自工会・広報室（TEL：03-5405-6119）まで、お問い合わせください。



2016年第1四半期・2015年度累計海外生産統計

2016年5月31日

2016年第1四半期の海外生産台数は、中近東・欧州・アフリカ地域を除く地域において現地生産が増加したことから、前年同期比104.8%の4,618,376台となった。

2015年度（2015年4月～2016年3月）は、中近東・アフリカ地域を除く地域において現地生産が増加したことから、前年同期比104.2%の18,305,220台となった。

■2016年第1四半期実績

(単位:台)

	2016年1-3月	2015年1-3月	前年同期比 (%)
アジア	2,381,276	2,253,553	105.7%
中近東	41	154	26.6%
欧州	426,297	443,460	96.1%
E U	376,074	373,940	100.6%
北米	1,295,020	1,192,697	108.6%
米国	1,030,915	954,766	108.0%
中南米	458,335	443,393	103.4%
アフリカ	36,506	57,458	63.5%
大洋州	20,901	17,319	120.7%
合計	4,618,376	4,408,034	104.8%

■2015年度実績

(単位:台)

	2015年4月～2016年3月	2014年4月～2015年3月	前年同期比 (%)
アジア	9,599,901	9,128,702	105.2%
中近東	324	750	43.2%
欧州	1,651,717	1,638,304	100.8%
E U	1,403,657	1,360,937	103.1%
北米	4,925,545	4,792,785	102.8%
米国	3,923,666	3,795,433	103.4%
中南米	1,835,467	1,684,899	108.9%
アフリカ	197,068	233,240	84.5%
大洋州	95,198	88,416	107.7%
合計	18,305,220	17,567,096	104.2%

※今回から四半期実績の公表については、情報提供の迅速化と利便性向上により、発表スケジュールを2か月前倒しすることに致しました。

ホームページ Homepageのご案内

自工会インターネットホームページ
[info DRIVE]

<http://www.jama.or.jp/>



●自工会会員各社のホームページアドレス

いすゞ自動車(株)	http://www.isuzu.co.jp/	富士重工業(株)	http://www.fhi.co.jp/
川崎重工業(株)	http://www.khi.co.jp/	本田技研工業(株)	http://www.honda.co.jp/
スズキ(株)	http://www.suzuki.co.jp/	マツダ(株)	http://www.mazda.co.jp/
ダイハツ工業(株)	http://www.daihatsu.co.jp/	三菱自動車工業(株)	http://www.mitsubishi-motors.co.jp/
トヨタ自動車(株)	http://www.toyota.co.jp/	三菱ふそうトラック・バス(株)	http://www.mitsubishi-fuso.com/
日産自動車(株)	http://www.nissan.co.jp/	ヤマハ発動機(株)	http://global.yamaha-motor.com/jp/
日野自動車(株)	http://www.hino.co.jp/	UDトラック(株)	http://www.udtrucks.co.jp/

●自工会会友のホームページアドレス

ゼネラルモーターズ・ジャパン(株) <http://www.gmjapan.co.jp/>

●主な自動車関係団体のホームページアドレス

一般社団法人 日本自動車部品工業会	http://www.japia.or.jp/	一般社団法人 自動車再資源化協力機構	http://www.jarp.org/
一般社団法人 日本自動車車体工業会	http://www.jabia.or.jp/	一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会	http://www.jaspa.or.jp/
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会	http://www.jamta.com	一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会	http://www.mfj.or.jp/
公益社団法人 自動車技術会	http://www.jsae.or.jp/	一般社団法人 全国レンタカー協会	http://www.rentacar.or.jp/
一般財団法人 日本自動車研究所	http://www.jari.or.jp/	自動車基準認証国際化研究センター	http://www.jasic.org/
一般財団法人 日本自動車研究所 JNXセンター	http://www.jnx.ne.jp/	一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会	http://www.jucda.or.jp/
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会	http://www.jada.or.jp/	公益社団法人 全日本トラック協会	http://www.jta.or.jp/
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会	http://www.zenkeijikyo.or.jp/	一般社団法人 日本自動車リース協会連合会	http://www.jala.or.jp/
一般社団法人 日本自動車会議所	http://www.aba-j.or.jp/	公益社団法人 日本バス協会	http://www.bus.or.jp/
一般社団法人 日本自動車連盟	http://www.jaf.or.jp	公益社団法人 全国通運連盟	http://www.t-renmei.or.jp/
日本自動車輸入組合	http://www.jaia-jp.org/	一般社団法人 日本自動車タイヤ協会	http://www.jatma.or.jp/
一般社団法人 自動車公正取引協議会	http://www.aftc.or.jp/	一般社団法人 自動車用品小売業協会	http://www.apara.jp/
一般社団法人 日本二輪車普及安全協会	http://www.jmpsa.or.jp/	一般社団法人 日本自動車補修溶接協会	https://jarwa.or.jp/
公益財団法人 日本自動車教育振興財団	http://www.jaef.or.jp/		
公益財団法人 自動車製造物責任相談センター	http://www.adr.or.jp/		
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター	http://www.jarc.or.jp/		

JAMAGAZINE6月号 vol.50

発行日 平成28年6月15日
発行人 一般社団法人 日本自動車工業会
発行所 一般社団法人 日本自動車工業会
〒105-0012 東京都港区芝大門1丁目1番30号 日本自動車会館
広報室・電話番号 03(5405)6119



JAMA

JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

自工会インターネットホームページ「info DRIVE」URL <http://www.jama.or.jp/> 自動車図書館 TEL 03-5405-6139

