

## 米国向け自動車部品の荷動き動向について

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201511

日本海事センター企画研究部

次長 白井 潔人

アジア発米国向けコンテナ貨物のなかで最も重要な貨物の一つであり、今回の TPP(環太平洋経済連携協定) 交渉でも日米が激しい攻防を繰り広げた自動車部品の荷動き動向に関し、輸出入金額とトン数に注目して調査した。

今回の調査の対象とした自動車部品は、乗用車、貨物トラック・バスの他にトラクター、ゴルフカートや特殊用途車(クレーン車、消防車、コンクリートミキサー車、清掃車など)の部品も含まれている。

統計品目番号(HSコード)では8708.10~8708.99に該当するボディー、ギアボックス、駆動軸、懸架装置(ショックアブソーバーを含む)、ラジエーター、ステアリングボックス(ハンドルなど)、ブレーキ、車軸(ロードホイール)、ブレーキ、クラッチ、消音装置・排気管やエアバックなどである。エンジンとその部品は機械類(HSコード:8407~8409)に分類されているため今回の調査には含まれていない。

### 1. 米国の自動車部品輸入実績(金額ベース)

2014年の米国の自動車部品輸入総額は620億ドルで、自動車生産・販売の好調を反映して前年比8.2%増加している。仕出し国・地域としては、メキシコのシェアが最も大きく30.6%に上り、2位はカナダの15.5%で、NAFTA(北米自由貿易協定)を構成する2カ国で米国輸入額の45%強のシェアを占めている。

3位以下では、アジア勢は中国、日本、韓国、台湾とインドが上位10カ国・地域に入っており、欧州ではドイツ、イタリアとフランスの3カ国のシェアが大きい。他のアジア勢では、タイが3.1億ドル(2014年)で11位に付けている。タイには2,200社の部品メーカーが集積しており、2012年以降退潮著しい10位のフランスを追い上げる存在となっている。

2010年の輸入額は44.8%と大幅に増加しており、2011年と2012年も2年連続で15%以上の伸びを記録している。2013年は1.4%の増加にとどまったが、2014年は8.2%の増加となっている。日本からの輸入額は、2012年の101.9億ドルをピークに2013年以降2年連続で減少しており、2014年には中国に抜かれている。上位10カ国・地域で、2014年の米国輸入額が前年割れしたのは日本のみであった。

<図表 1>米国の仕出し国・地域別自動車部品輸入実績（単位:100 万ドル）

	輸出国	2010	2011	2012	2013	2014	シェア
1	メキシコ	11,740	13,692	16,045	17,056	19,014	30.6%
2	カナダ	7,638	8,253	8,932	9,198	9,592	15.5%
3	中国	4,556	5,589	6,406	6,992	8,326	13.4%
4	日本	7,240	8,047	10,185	8,793	8,266	13.3%
5	ドイツ	2,989	3,871	4,477	4,874	5,293	8.5%
6	韓国	2,554	3,099	3,849	4,224	4,496	7.2%
7	台湾	1,064	1,215	1,365	1,361	1,451	2.3%
8	インド	572	689	746	654	826	1.3%
9	イタリア	554	684	780	668	759	1.2%
10	フランス	611	639	364	378	398	0.6%
11	タイ	226	213	240	232	305	0.5%
12	英国	276	287	298	253	294	0.5%
13	ブラジル	351	401	429	301	293	0.5%
14	スペイン	135	178	217	230	254	0.4%
15	チェコ	114	174	227	219	247	0.4%
	その他	1,489	1,772	1,978	1,891	2,225	3.6%
	総計	42,108	48,803	56,537	57,323	62,038	
	増減率	44.8%	15.9%	15.8%	1.4%	8.2%	

(注) シェアは 2014 年時点。

(データ) 米国 GTI 社:Global Trade Atlas（航空輸送を含む）

## 2. アジアからの米国向け自動車部品輸出力

アジアからの自動車部品輸出力では、1位の中国が圧倒的な存在であり、日本と韓国以下を大きく引き離している。特に、2013年と2014年は2年連続で15%以上輸出力が増加している。さらに、中国の場合ギアボックスとラジエーターの2品目は輸出力個数だけが計上されており、同国の輸出力実績にはこの2品目のトン数が含まれていないので、中国と日韓との差はさらに拡大していることになる。

日本からの輸出力は2012年に64.0万トンまで増加したが、2013年は59.8万トンと4万トン以上減少し、2014年は60.7万トンと若干増加している。このため、日本の輸出力は2011年に韓国に抜かれ、以後韓国の後塵を拝している。

韓国からの輸出力増加は、現代自動車と起亜自動車の米国生産台数が2010年の45.3万台（乗用車と小型トラックの合計）だったものが、2012年に70万台を突破し、2014年には76.8万台まで増加したことが大きく寄与していると考えられる。

2014年の品目別輸出力をみると、日本からの輸出力ではギアボックスが19.6万トンで32.3%を占め、2位が「その他部品」の12.6万トン（20.7%）、3位が駆動軸の6.2万トン（10.2%）となっている。韓国は「その他部品」が31.0万トンで

<図表 2>アジア-米国間の自動車部品輸出货量推移 (単位:1,000 トン)

	輸出国	2010	2011	2012	2013	2014
1	中国	1,352	1,496	1,575	1,830	2,116
2	韓国	501	609	659	680	733
3	日本	571	560	640	598	607
	小計	2,424	2,664	2,874	3,108	3,456
	増減	44.6%	9.9%	7.9%	8.1%	11.2%
4	台湾	164	168	172	176	192
5	インド	1,105	140	148	122	155
6	タイ	21	19	22	26	39
	総計		2,991	3,217	3,431	3,842
	増減			7.5%	6.7%	12.0%

(注) インドの 2010 年輸出货量は異常値と判断したので、総計は算出せず。

(データ) 米国 GTI 社:World Trade Atlas (航空輸送を含む)

42.3%のシェアを占めており、2 位がボディーの 12.9 万トン (17.6%)、3 位がギアボックスの 6.9 万トン (9.5%) となっている。

ボリュームで他を圧倒する中国においては、ブレーキが 85.0 万トンと 40.2%を占め、2 位が車軸の 61.1 万トン (28.9%)、3 位が「その他部品」の 28.9 万トン (13.7%) であった。中国からの輸出動向に関しては、輸出金額と輸出货量で大きな差異が見て取れる。そこで、品目別に 1 キログラム当たりの輸出金額を米国 GTI 社の World Trade Atlas のデータを基に日韓と比較してみた。

中国からの輸出第 2 位である車軸の輸出単価は、中国が 4.09 ドルに対し、日本 (2014 年の輸出货量 2.7 万トン) が 4.86 ドル、韓国 (同 4.0 万トン) が 4.61 ドルとほぼ横並びであるが、第 1 位のブレーキの輸出単価は、中国が 2.05 ドルに対し、日本 (同 4.2 万トン) が 10.17 ドル、韓国 (同 5.1 万トン) が 7.34 ドルと大きな価格差が生じている。第 3 位の「その他部品」においても、中国が 3.80 ドルに対し、日本が 12.57 ドル (同 12.6 万トン)、韓国が 9.16 ドル (同 31.0 万トン) であり、中国と日本の価格差は 3 倍以上となっている。

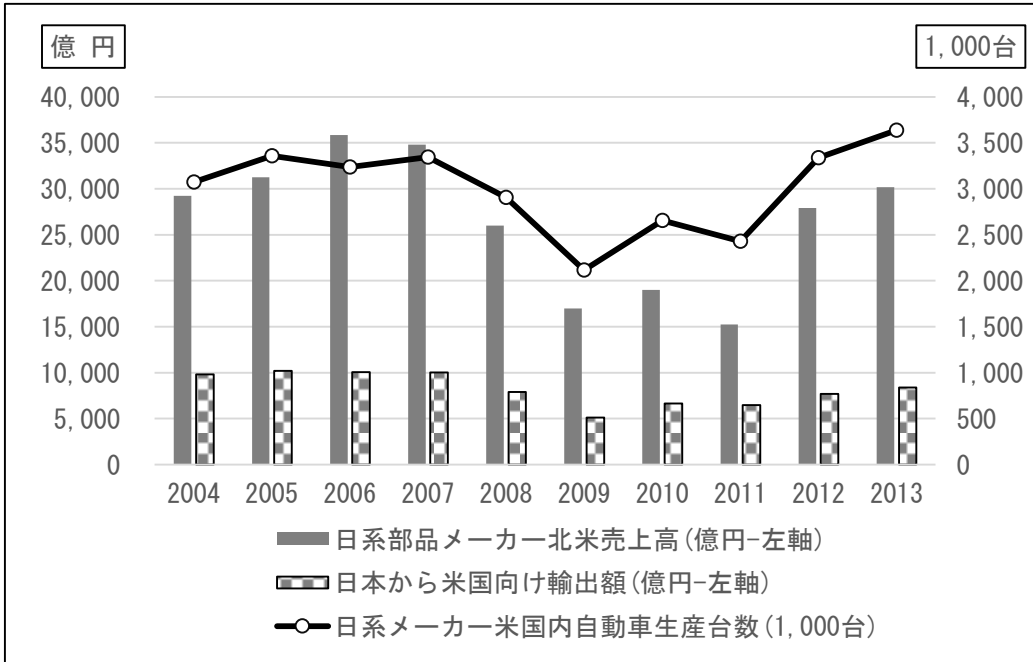
中国出しのブレーキ部品は主にブレーキシューまたはブレーキパッドと呼ばれる安価な修理部品であり、日本製品とは直接競合はしないと考えられるが、この先中国の地場メーカーが高級部品にまで進出し、日系メーカーとの競合・棲み分けにまで発展するのか興味深いところである。

### 3. 日系自動車部品メーカーの動向

日本からの米国向け自動車部品輸出が伸び悩んでいる理由の一つとして、北米に進出した日系自動車部品メーカーの現地生産の増加が挙げられる。

日本自動車部品工業会が会員 444 社 (2014 年 10 月現在) に毎年実施している

<図表 3> 日系部品メーカー北米売上高と自動車米国内生産台数の推移



(データ) 日系部品メーカー北米売上高 - 日本自動車部品工業会

米国内自動車生産台数 - マークラインズ

米国向け輸出額 - 日本貿易会

アンケートの集計結果（海外事業概要調査報告書）に基づき、2004年以降の日系部品メーカーの北米での売上高（カナダを含む）の推移について、日系完成車メーカーの米国内自動車生産台数（マークラインズ集計）と日本からの米国向け自動車部品輸出額（日本貿易会集計）と対比させてみた。この場合の自動車部品は自動車関連のすべての部品・資材を対象としている。

最初に、トヨタグループを筆頭とする日系完成車メーカーの米国における現地生産台数（乗用車と小型トラックの合計）をみると、2007年に334.6万台まで拡大した現地生産は、同年末に顕在化したサブプライム住宅ローン危機や2008年9月に発生したリーマン・ショックによる景気後退の影響を受け、2009年には211.5万台まで減少したが、2010年は265.7万台と増加に転じ、2011年はいったん足踏みしたが、2012年は333.7万台と2007年の水準まで戻し、2013年は363.7万台、2014年は382.8万台と生産を拡大している。

この間の日系部品メーカーの売上高は、2006年は3.6兆円に対し、その後は現地生産台数の増減に比例して2011年には1.5兆円まで減少したが、2012年には2.8兆円に急回復、2013年には3.0兆円を突破している。

2011年と2012年を比較すると、現地生産台数が37.2%増加したのに対し、日系部品メーカーの北米売上高は83.2%も増加している。一方、日本からの自動車部品輸出額は

2011年の6,460億円から2012年の7,674億円へと18.8%の増加にとどまっており、日系部品メーカーの北米売上高の伸びが際立っているといえる。

同工業会によれば、会員企業の北米売上高のうち日系完成車メーカーに対する売り上げシェアは、2011年の69.8%から2012年には71.4%、2013年は74.5%まで上昇している。日系部品メーカーは米国に進出した完成車メーカーの要請に応じて現地生産を増やし、完成車メーカーとの最短のサプライチェーンを構築してきた結果だといえる。

さらに、中国やASEAN（東南アジア諸国連合）に進出した日系部品メーカーの輸出売上高が大幅に増加している。中国拠点からの輸出額（日本向けを除く全世界合計）は2011年に984億円だったが、2012年1,664億円、2013年には2,063億円まで拡大している。ASEAN進出企業の輸出額も同様に2011年の3,049億円が2013年には6,002億円と倍増しており、2013年度の中国とASEANの合計輸出額8,065億円は、日本から米国向け輸出額8,386億円に匹敵する規模になっている。

日系部品メーカーのアジア現地法人の2013年の総売上に占める輸出比率（日本向けを除く）をみると、中国の輸出比率は9.7%で、ASEANは21.8%となっている。ASEANの輸出比率が高いのは、タイ-インドネシア、タイ-インド間などのアジア域内の部品物流が活発なためと考えられる。

かつて、日本の電機メーカーが中国やASEANに進出して日本や欧米向けの製造拠点を構築し進出先の輸出増加に大きく貢献したように、日系自動車部品メーカーもアジアの製造拠点からの米国向け輸出を今後も拡大させていくものと見込まれる。

以上