



## 自動車産業における脱グローバル化と国際事業活動： 2010年代以降の輸出と海外生産を中心に

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 大阪公立大学経営学会 公開日: 2024-11-29 キーワード (Ja): 自動車企業, 輸出, 海外生産, 国際化, 脱グローバル化 キーワード (En): automobile manufacturer, export, local production, internationalization, deglobalization 作成者: 石井, 真一 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="https://doi.org/10.24729/0002001422">https://doi.org/10.24729/0002001422</a>

# 自動車産業における脱グローバル化と国際事業活動

— 2010年代以降の輸出と海外生産を中心に<sup>1)</sup> —

石 井 真 一

## 目次

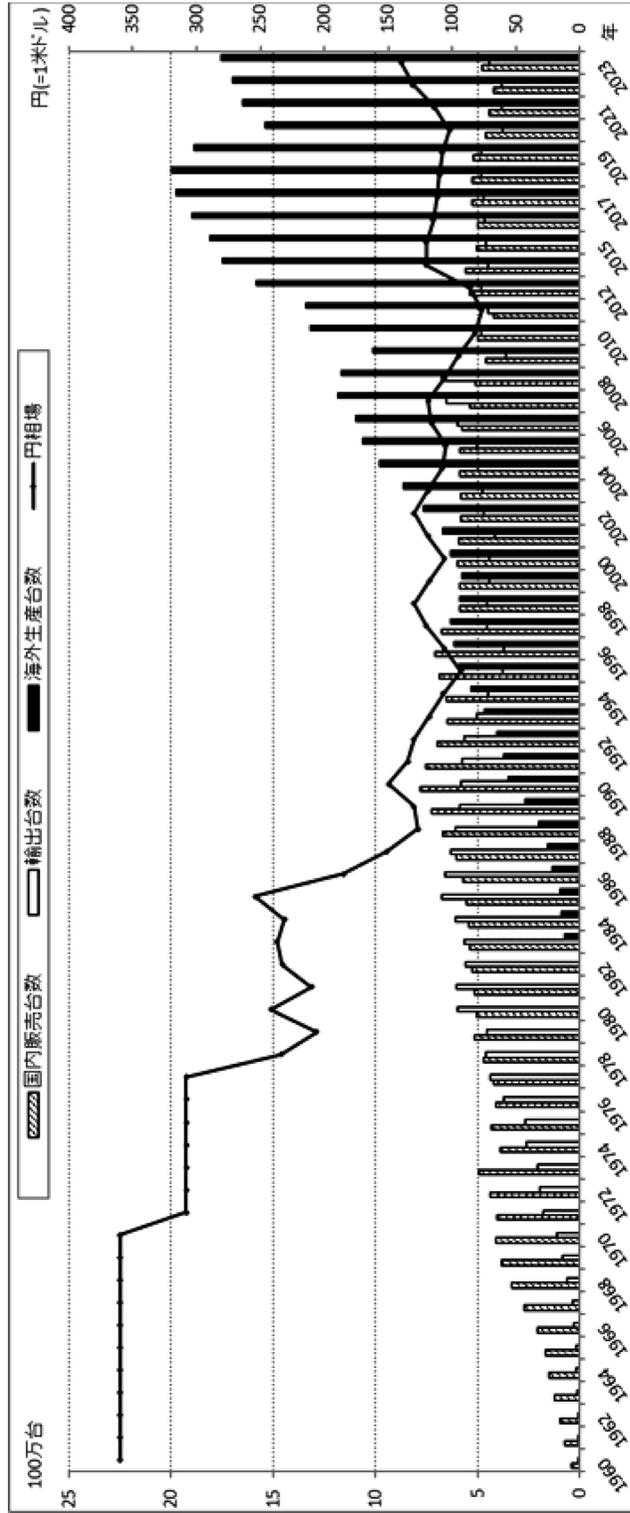
- はじめに
- 国内・海外事業の概要（国内販売、輸出、海外生産）
- 国内生産
- 輸出
- 海外生産
- 海外生産対輸出比率
- 結び

## 1 はじめに

本稿では、日本自動車企業の国際的な事業活動、とくに輸出と海外生産の動向について分析する。内容としては、石井（2012; 2013）でおこなった1960年代～2010年代初頭における日本自動車企業の国際事業活動の分析を踏まえつつ、2010年代～2020年代初頭を新たな分析期間に加えた分析となる。この新たな分析期間には、世界的な自由貿易体制の構築とは逆行する、脱グローバル化とも呼べる経営環境がもたらされている。具体的には、新型コロナウイルスの世界的流行（2020年～2023年）やロシアによるウクライナ侵攻（2022年～）、英国のEU離脱（2020年）や世界各国・地域の経済安全保障と産業保護を重視した環境・産業政策等である。これらの新たな経営環境が、日本自動車企業の国際事業活動にいかなる影響をもたらしたのかについて検討することが、本稿の主な目的である。

以下では、まず日本自動車企業の国内・海外事業の動向（国内販売、輸出、海外生産）について概観する。続いて、第二次大戦直後の日本自動車企業の主要な事業活動である、国内生産の動向について分析する。次に、日本自動車企業の国際事業活動として輸出と海外生産について分析する。輸出については輸出する車種のタイプ別（乗用車と商用車）の分析と、輸出先となる地域別の分析をおこなう。海外生産については国内生産との比較を踏まえつつ、地域別の現地生産の動向について分析する。そして、海外市場における販売車種の供給手段として、海外生産台数と輸出台数の比率（海外生産対輸出比率）を地域別に比較する。最後に、本稿の分

図1 日本自動車企業の国内・海外事業の動向（国内販売、輸出、海外生産および円相場）



析結果の要約と、今後の課題について述べる。

## 2 国内・海外事業の概要（国内販売、輸出、海外生産）

まず、1960年～2023年における日本自動車企業の主要な事業活動として、国内販売と輸出、海外生産<sup>2)</sup>の台数を円相場（対米ドル）とともに見ていく（図1）。各データは『自動車年鑑』（日刊自動車新聞社発行）、『主要国自動車統計』（日本自動車工業会発行）、『自動車統計年表』（日本自動車工業会発行）、日本自動車工業会公式ホームページ、統計局公式ホームページ、三菱UFJリサーチ&コンサルティング公式ホームページ等にもとづいている。これらのデータ源は本稿の次節以降の分析でも同様に利用している。また、本稿の車両のデータは、乗用車と商用車（トラックとバス）で構成されている。

図1によると、日本自動車企業では1960年代～1970年代には日本国内での販売と生産（および開発）が主な事業活動だったが、1960年代後半～1980年代には輸出も急速に拡大した。しかし、1980年代半ば以降は急激に進んだ円高と欧米諸国との間の貿易摩擦を背景に、日本企業は海外生産を拡大していった。海外生産の拡大傾向は2020年代初頭まで続いているが、これは1990年代以降に低迷した国内販売と輸出とは対照的である。ただし、リーマンショックの影響を受けた2008年～2009年、東日本大震災の影響を受けた2011年、コロナ禍の影響を受けた2020年～2022年には、国内販売や輸出だけでなく海外生産も低迷している。

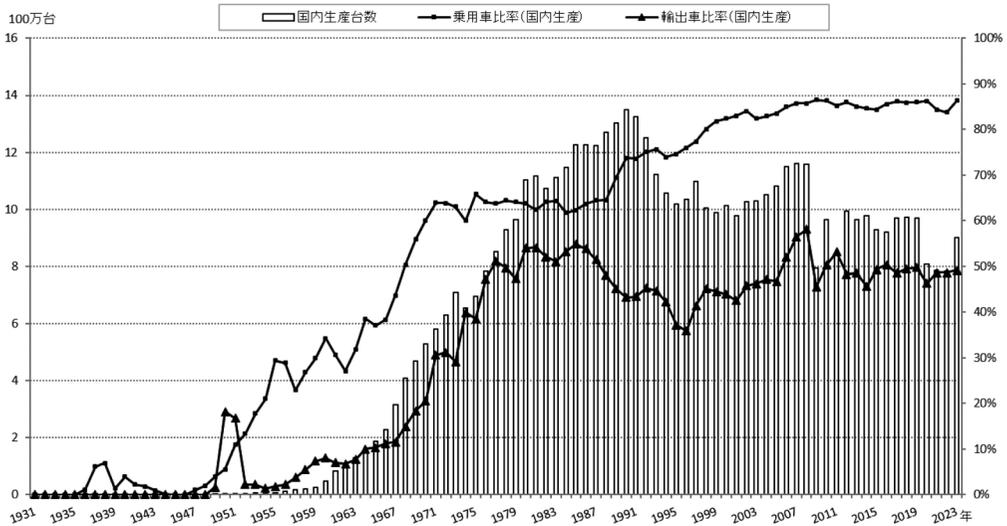
## 3 国内生産

日本企業の輸出と海外生産の動向については後ほど詳しく分析するが、それに先立ち国内生産の動向について見ておこう。国内生産は日本からの輸出車の供給元であるという点では、輸出の動向とも深くかかわっている。また、国内生産の動向は、日本企業の海外生産の特徴を相対的に把握する上でも有効なデータである。図2は、1931年～2023年における日本自動車企業の国内生産台数と、国内生産全体の中で乗用車が占める割合（乗用車比率）および国内生産全体の中で輸出向け車両が占める割合（輸出車比率）を示している。

図2によると、1931年に436台だった国内生産は1941年に45,682台にまで増えてこの時期のピークとなり、第二次大戦後は1945年の6,892台から1990年の1349万台へと大幅に増加した。また、乗用車比率は1950年代初頭までは10%を下回っていたが、それ以降は次第に増えていき、1998年以降は常に80%以上で推移している。また、輸出車比率は朝鮮特需のあった1950～51年を除けば第二次大戦直後は低い水準が続いたが、1950年代後半から徐々に増加し、1970年代後半～1980年代には約50%に増えている。1980年代終わり～1990年代には欧米への輸出自主規制等により輸出比率がやや低迷しているが、2000年代以降は幾分上向いている。

2010年代以降の国内生産については、全体的に1990年代以降からの低迷が続いている。

図2 日本自動車企業の国内生産



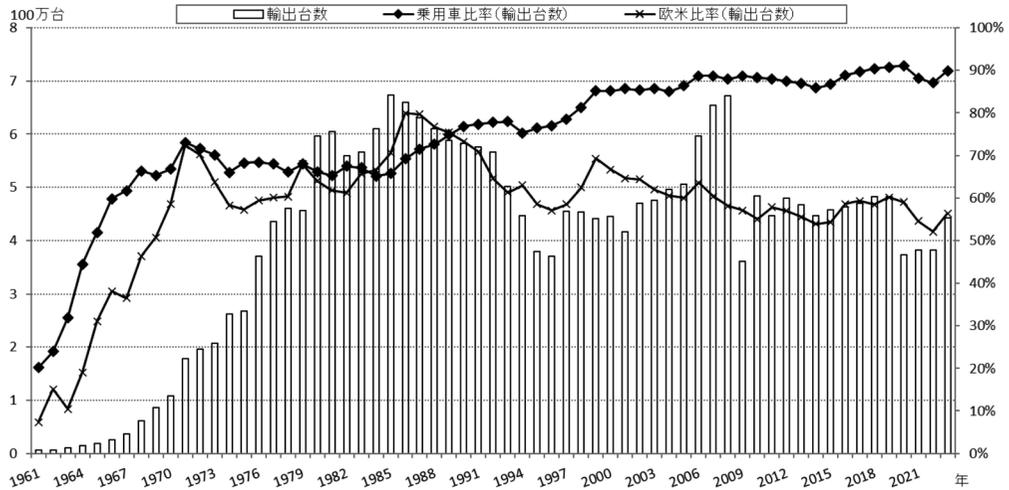
とくに、リーマンショック（2008年）、東日本大震災（2011年）、新型コロナウイルスの流行（2020年～）の影響による国内生産の落ち込みは顕著である。中でも、新型コロナウイルスが世界的に流行した2020年～2022年の国内生産は800万台程度で推移しており、コロナ禍前の2019年の968万と比べると約2割少ない規模となっている。ただし、2023年には国内生産が900万台規模にまで回復し、コロナ禍によって低迷した国内生産が上向き動きも見られる。同じ時期の国内生産における輸出車比率は、リーマンショックの影響によって2008年（58.1%）から2009年（45.6%）に減少した後は、50%程度で推移している。また、同じ時期の乗用車比率については、約80～90%という比較的高い値で推移している。

#### 4 輸出

次に、日本自動車企業の輸出について2010年代以降の動向を中心に見ていこう。図3は、1961年～2023年における日本の自動車輸出の台数、輸出全体の中で乗用車が占める割合（乗用車比率）および輸出全体の中で欧米向け輸出が占める割合（欧米比率）を示している。

図3によると、1961年に6万台だった日本の自動車輸出は、1985年には673万台へと大きく増えている。とくに1960年代～1970年代に乗用車比率と欧米比率が急増していることから、1960年代以降の輸出の増加は、欧米向けの乗用車輸出の伸びに支えられていることがわかる。1980年代になると円高と貿易摩擦を背景に日本企業は欧米生産を推進して輸出を一部代替したため、輸出の伸びは鈍化し、1980年代後半には減少傾向となった。しかし、1990年代後半から輸出は再び増加に転じ、2008年には672万台まで増えて1980年代とほぼ同規模となっている。

図3 日本自動車企業の輸出



その後の輸出について見ていくと、リーマンショックの影響によって2008年の672万台から2009年の361万台へと大きく減少し、それ以降は低迷が続いている。2010年の輸出は484万台と前年からやや回復するものの、それ以降の2010年代の輸出は500万台を上回ることはなく、1990年代後半～2000年代前半の輸出とほぼ同規模で推移している。とくに東日本大震災が発生した2011年（輸出は446万台）、新型コロナウイルスが世界的に流行した2020年（同374万台）、2021年（同381万台）、2022年（同381万台）は、輸出が大きく落ち込んでいる。

日本の自動車輸出における欧米比率は、1960年代～1980年代半ばに増加して1986年には約80%とピークとなり、それ以降は1990年代半ばにかけて減少している。欧米比率が1980年代半ば以降に低迷した背景には、現地販売車を供給するための欧米輸出を代替する現地生産を日本企業が推進したことがある。1990年代後半には日本企業の欧米工場の新設が一段落し、また輸出自主規制の終了（米国1994年、EU1999年）や円安による輸出環境の改善もあり、欧米比率は拡大傾向にある。しかし、2000年頃から欧米比率は再び低下傾向となり、2000年代末～2010年代には概ね50%～60%で推移している。興味深いのは、2008年（同58%）と2009年（同57%）というリーマンショック前後の欧米比率はほとんど変化がないことである。

ただし、この時期の欧米輸出を台数で見ると様相が変わってくる。図4は、1960年から2023年における日本の自動車輸出の市場別台数（北米、欧州、アジア、オセアニア、中南米、アフリカ）を示している。

図4によると、2008年から2009年にかけての日本車輸出は、北米では約232万台から約138万台に、欧州では約159万台から約69万台にそれぞれ大幅に減少している。とくに後述するように欧州向け輸出はこの間に半分以上に減少し、それ以降も欧州輸出は長期的に低迷してい

図4 日本の自動車輸出の市場別台数

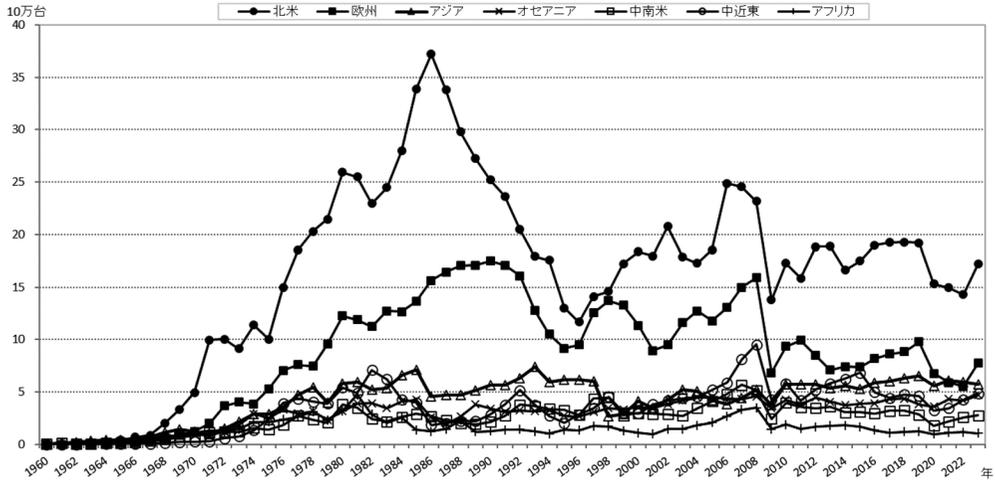
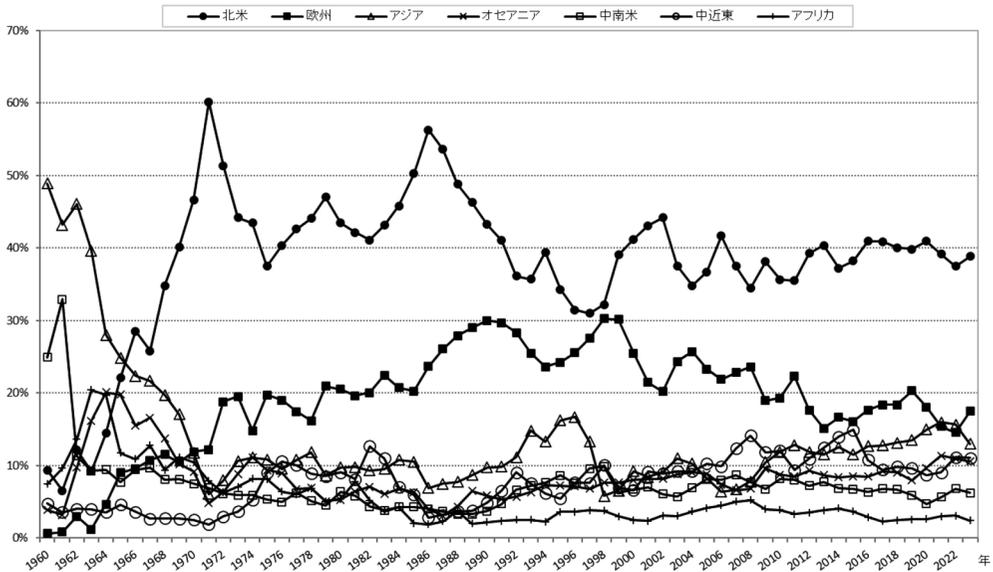


図5 日本の自動車輸出全体に占める市場別割合



る。

日本の自動車輸出の市場別動向について、もう少し詳しく見ていこう。図5は、1960年から2023年における日本の自動車輸出全体の中で各市場向けの輸出が占める割合を示している。

図5によると、北米輸出は1960年代半ば～1970年代にアジア輸出に代わってトップとなり、1970年代初頭には輸出全体の半数以上を占めるようになった。すでに見たように1960年代～

1980年代半ばの日本車輸出の増加は北米輸出の増加によって支えられたが、1980年代半ば以降の北米輸出は減少傾向となっている。とくに、リーマンショックによって北米輸出は2008年の232万台から2009年の138万台へと大きく減少し、これ以降は2023年にかけて200万台を上回った年はない。また、東日本大震災の発生した2011年（159万台）や、コロナ禍にあった2020年（153万台）、2021年（150万台）、2022年（143万台）にも北米輸出は大きく落ち込んでいる。新型コロナ感染症の世界的流行が収束した2023年の北米輸出は172万台と増加基調にあるが、コロナ禍前の規模には回復していない。

欧州輸出は1960年代半ばまでは日本車輸出全体の10%に満たなかった。しかし、1960年代後半から欧州輸出は急増して1970年代初頭には北米輸出に次ぐ規模となり、1980年代末には輸出全体の30%を占めるまでになった。1990年代～2000年代初頭の欧州輸出が輸出全体に占める割合は20～30%程で推移し、欧州輸出は2000年代半ば以降も第二の規模であるものの輸出全体に占める割合は徐々に低下している。その後リーマンショックを受けて欧州輸出は2008年の159万台から2009年の69万台へと大幅に減少し、1979年以来20%を下回ることがなかった輸出全体に占める割合は20%を下回った。2010年代以降の欧州輸出は2023年にかけて常に100万台を下回っており、輸出全体に占める割合も15～20%程度と低迷している。とくに、新型コロナ感染症が世界的に流行した2020年（68万台）、2021年（59万台）、2022年（56万台）は、1970年代の欧州輸出とほぼ同規模にまで台数が落ち込んでいる。また、2021年と2022年の欧州輸出は後述するアジア輸出を下回り、1970年代初頭から続いた北米に次ぐ第二の輸出先という位置づけも変化している。コロナ禍が収束した2023年の欧州輸出の規模は78万台であり、これはアジア輸出の57万台を再び上回っているものの、コロナ禍以前の欧州輸出の規模にまでは回復していない。

アジア輸出は1960年には輸出全体のほぼ半数を占めており、1960年代前半も最大の輸出先であるものの輸出全体に占める割合は減少傾向にあり、1970年代初頭に10%を下回っている。これ以降のアジア輸出は1990年代半ばにかけて輸出全体に占める割合が15%程度まで上昇しているが、アジア通貨危機等の影響で1990年代末からは再び10%程に低迷している。しかし、2000年代～2010年代には輸出全体に占めるアジア輸出の割合が再び増加基調となっている。とくに、アジア輸出はコロナ禍にあった2021年（61万台）と2022年（60万台）は、コロナ禍前の2019年の65万台を下回っているが、同じ時期の欧州輸出を台数で上回っている。ただし、2023年のアジア輸出は約57万台と欧州輸出を再び下回る規模となっている。

上記以外の輸出先についても概観しておこう。まず、中南米輸出は1961年に輸出全体に占める割合が30%を上回り、1960年代初頭にアジアに次ぐ規模だが、1960年代半ば以降は輸出全体の10%を下回る水準が続いている。また、オセアニア輸出は1960年代に輸出全体の約20%を占めた時期もあるが、その後は10%未満で低迷しており、2020年代になると概ね10%を上回る水準へと回復している。中近東輸出とアフリカ輸出については、一時期を除けば、輸出全体

に占める割合が全体的に10%前後で推移している。

## 5 海外生産

次に、海外生産の動向を見ていこう。日本自動車企業の海外生産が本格化したのは、欧米市場への輸出環境が悪化し、各社が欧米生産を推進した1980年代以降である。それまでの日本企業の海外生産は、自動車輸入が厳しく制限された新興国等で小規模生産をおこなうケースが大半であった。本稿では海外生産の公表データに関する経時的な定義が比較的安定し、かつ海外生産の規模が一定程度に達した1983年以降の動向を分析する。

図6は、1983年～2023年における日本企業の海外生産台数と国内生産台数、海外生産全体の中で各市場（現地生産が多い北米・欧州・アジア・中南米）での現地生産が占める割合を示している。図7は、1983年～2023年における日本自動車企業の各市場（北米、欧州、アジア、オセアニア、中南米、アフリカ）での生産台数を示している。

図6によると、1980年代以降の日本企業の海外生産は、1983年の74万台からピークとなる2018年の1997万台に至る35年間で約27倍もの大きな伸びを見せている。この海外生産の増加は同じ時期の国内生産と比較すればより顕著となる。1983年の海外生産74万台は国内生産1111万台の約15分の1に過ぎないが、2000年になると海外生産は国内生産を上回り、2018年には海外生産が1997万台となり国内生産の973万台の約2倍となっている。海外生産はリーマンショックにより2008年の1165万台から2009年の1012万台へと減少したものの、その後は2010年の1318万台から2018年の1997万台へと再び増加している。このような海外生産の動向は、同じ時期に1000万台前後で推移している国内生産とは大きく異なっている。また、

図6 日本自動車企業の海外生産（および市場別割合）と国内生産

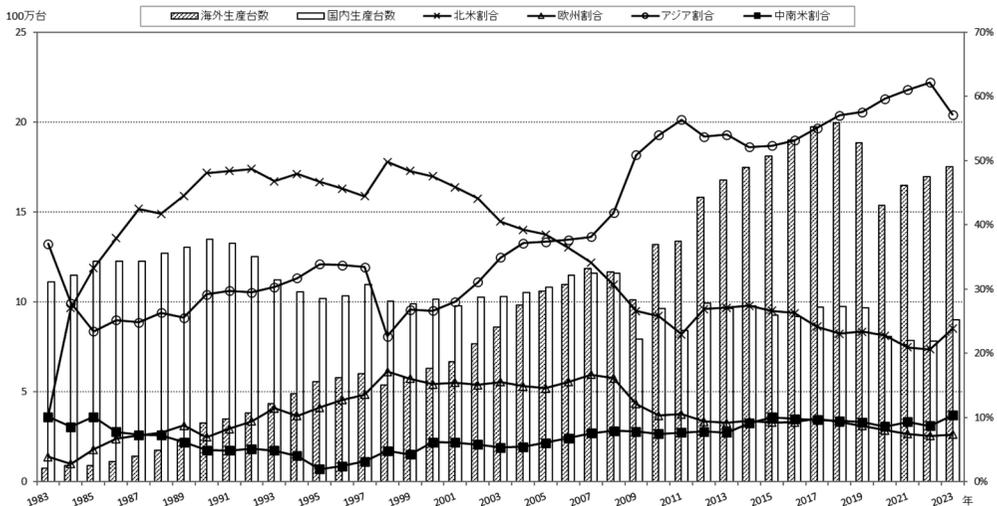
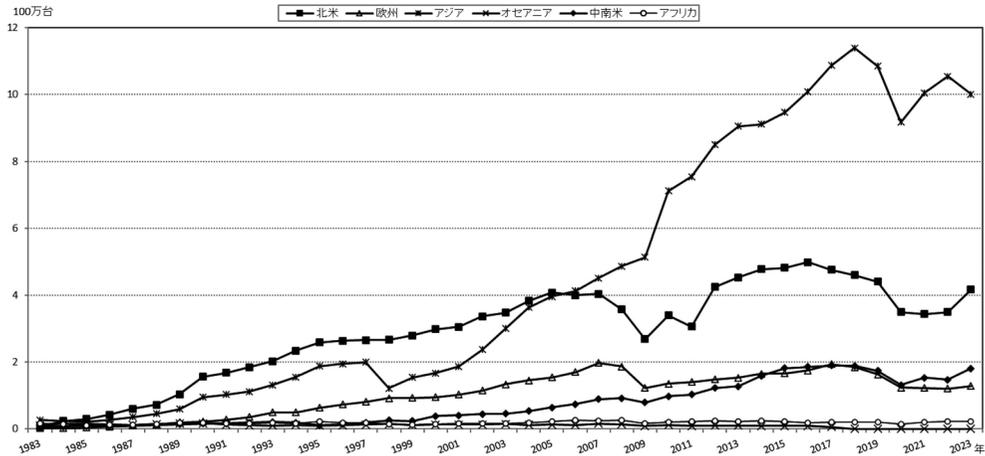


図7 日本自動車企業の海外市場別の生産台数



2020年からの新型コロナウイルスの世界的流行によって日系海外工場では十分な生産活動を実施できない状況となり、同年の海外生産は1537万台に減少した。コロナ禍が収束した後の海外生産で見ると、2023年には1751万台まで回復しているが、過去最高となった2018年の規模には達していない。

次に、現地生産の規模が比較的大きいアジア、北米、欧州、中南米を中心に、地域別の海外生産の動向を見ていこう。まず、近年の日本企業の海外生産でもっとも規模が大きいアジア生産から見ていく。1983年のアジア生産は27万台（海外生産全体に占める割合は37%）と最大の現地生産の規模となっている。翌年以降のアジア生産も増加傾向にあるものの、それ以上に急増した北米生産が1985年にアジア生産に代わり海外生産でトップとなっている。1980年代～1990年代にアジア生産が海外生産全体に占める割合は30%前後で推移し、1997年には200万台の生産規模に達している。しかし、同年に起こったアジア通貨危機の影響で、翌1998年のアジア生産は121万台（同22%）に大幅に落ち込んだ。これ以降のアジア生産は増加に転じ、2006年には412万台（同37%）と北米を抜いて再び最大の規模となった。

2010年代以降のアジア生産は、日本企業の海外生産全体に占める割合が約50～60%で推移しており、もっとも海外生産が多い地域であり続けている。2018年になるとアジア生産の規模は1139万台と過去最大となったが、その後は新型コロナウイルスの流行を受けて2020年には916万台まで減少した。とはいえ、その翌年以降のアジア生産は1000万台を超える規模にまで回復しており、2022年にはアジア生産が海外生産全体に占める割合が約62%と過去最大となっている。

続いて、1980年代半ば～2000年代半ばに日本企業の現地生産が最大規模となった北米について見ていこう。1983年の北米生産は8万台（同10%）であり、アジア、アフリカ、オセア

ニアの値を下回っていた。しかし、その後の北米生産は急速に増加して1984年には24万台（同27%）とアジア生産に次ぐ規模となり、1985年の北米生産は30万台（同33%）と全地域でトップとなった。これ以降も2005年に400万台を超えるまでに北米生産は増加したが、1990年代から急増したアジア生産が2006年に北米生産を上回りトップとなった。しかし、リーマンショックによって北米生産は2007年の405万台（同34%）から2008年の358万台（同31%）、2009年の269万台（同27%）へと大幅に減少した。

2010年代の北米生産は、2010年代初頭から半ばにかけて増加傾向となり、2016年に499万台という過去最大の規模となった。しかし、2017年以降の北米生産は再び減少傾向となり、とくに新型コロナウイルス感染症が世界的に流行した2020年～2022年における北米生産は350万台の水準にまで落ち込んでいる。ただし、コロナ禍がほぼ収束した2023年になると、北米生産は417万台にまで回復している。北米生産が海外生産全体に占める割合で見ると、2010年代以降は約2～3割で推移しているものの低下する傾向も見られ、現地生産が近年急増しているアジア生産の動向とは対照的である。

では、1980年代半ば～2000年代半ばの現地生産の規模が北米・アジアに次いで大きい欧州について見ていこう。日本企業の欧州生産は1983年が3万台（同4%）と全地域の中でもっとも少ない。しかし、それ以降の欧州生産は増加していき、1989年には21万台（同9%）と北米とアジアに続く規模となり、ピークとなる2007年の198万台（同17%）まで増えている。この間に欧州生産が拡大した背景には、円高と貿易摩擦、EU市場の統合・拡大があった。しかし、2000年代になると欧州生産の規模は増えているものの、これが海外生産全体に占める割合はほとんど増えていない。また、リーマンショックの影響により欧州生産は2008年の188万台（同16%）から2009年の123万台（同12%）へと大きく減っている。

2010年代の欧州生産はリーマンショック直後の規模からは回復しているものの、この時期にもっとも多い2017年の194万台は、2007年の198万台を下回っている。また、コロナ禍が収束した2023年の欧州生産129万台は、新型コロナウイルス感染症が世界的に流行していた2020年～2022年の規模（120万台）とほぼ同じであり、回復の程度は限られている。この間の欧州生産の低迷は、2021年のホンダの現地工場（イギリスとトルコ）における生産終了も影響していると考えられる。2010年に約10%であった海外生産全体に占める欧州生産の割合も、その後は徐々に減少していき2015年には中南米の値を下回り、2023年の欧州の値も約7%と低迷している。

欧州生産とほぼ同じ規模で推移しているのが中南米生産である。1983年に7万台（同10%）と北米生産とほぼ同規模だった中南米生産は、1980年代～2000年代に徐々に拡大しているが、そのスピードは欧米生産よりも緩やかである。また、2008年のリーマンショックの影響が比較的少なかった中南米生産は、2010年代以降も拡大を続けて2015年には182万台（同10%）となり欧州生産を上回った。そして、2017年の中南米生産は過去最大規模の190万台（同10%）

となった。新型コロナウイルスの流行の影響によって2020年の中南米生産は132万台（同9％）に減少しているが、2023年には181万台（同10％）にまで急回復している。

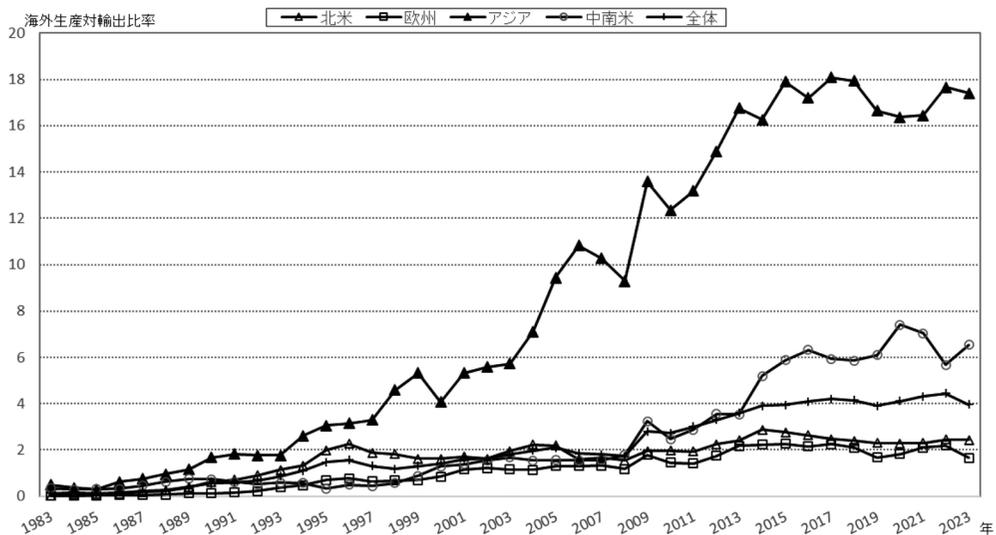
残るアフリカ生産とオセアニア生産の概略についても見ておこう。まず、アフリカ生産は1983年に約16万台とアジアに次ぐ規模であったが、その後は欧米生産やアジア生産が伸びる中で、10万台半ば～20万台程度で推移している。また、オセアニア生産も1983年に11万台と全地域で三番目の生産規模であったが、その後は多い年でも約15万台という規模で全体的に低迷が続き、2018年以降は0台となっている。

## 6 海外生産対輸出比率

最後に、海外生産台数と輸出台数の比率（海外生産対輸出比率）の推移について見ていこう。海外生産対輸出比率からは、日本自動車企業が海外販売車の供給手段として、海外生産と輸出をそれぞれの程度重視してきたのかについて知ることができる。たとえば、海外生産対輸出比率が1より低い場合は現地販売車が主に日本からの輸出によって供給され、1より高い場合は現地販売車が主に現地生産によって供給されていることになる。

図8は、1985年～2023年における日本自動車企業の海外生産対輸出比率について、海外市場全体と市場別（現地生産規模が比較的大きい北米、欧州、アジア、中南米）の値を示している。図8によると、海外市場全体における海外生産対輸出比率は、1983年の0.13から2023年の3.96に至る過程で全体的に増加している。1993年以前は常に1未満だった海外生産対輸出比率は、1994年以降は常に1を上回っている。このことから、日本企業の海外販売車は1993年以前は主に輸出によって供給され、1994年以降は主に海外生産によって供給されていたこ

図8 日本自動車企業の海外生産対輸出比率（海外市場全体、北米、欧州、アジア、中南米）



とがわかる。また、近年の海外市場全体の海外生産対輸出比率は、2008年の1.73から2009年の2.79に増えた後は増加傾向となっている。これは、2008年のリーマンショックによる海外販売の落ち込みに対し、日本企業は海外生産の減少よりも日本からの輸出の減少によって主に対応したことを示唆している。また、2009年以降の海外生産対輸出比率は3~4程度で推移しており、この値が常に2未満だった2007年以前と比べると、非常に高い値で推移している。とくに新型コロナウイルス感染症が世界的に流行した2020年~2022年の海外生産対輸出比率は常に4を上回っており、コロナ禍が収束した2023年の値も3.96と高い水準である。これは今日の日本企業の海外販売車の約5分の4が現地生産によって供給されていることを示唆している。

次に、市場別の海外生産対輸出比率について北米市場から見ていこう。1983年の北米の海外生産対輸出比率は0.03であることから、当時の現地販売車がほぼ輸出によって供給されていたことがわかる。その後の値は北米生産が推進される中でほぼ毎年増加し、1993年には値が1を超え、1996年には値が2.26となり日本企業の現地販売車の3分の2以上が現地生産となったと思われる。また、1990年代半ば~2000年代の値は常に1.5~2程度で推移しており、日本企業の現地販売車の過半数が常に現地生産となっている。その後の北米市場の値は2008年の1.54から2009年の1.94へと大幅に増加し、2010年代以降は概ね2~3で推移しており2000年代以前よりも高い水準となっている。なお、2023年の値は2.42であることから、今日の日本企業の北米市場における現地販売車7台のうちほぼ5台が現地生産であると考えられる。

欧州市場における1983年の海外生産対輸出比率は0.02であり、当時の現地販売車は北米と同じくほぼ日本からの輸出によって供給されていたと考えられる。それ以降は現地生産の拡大に伴い欧州の値は徐々に増加して2001年には1を上回ったが、1を上回ったのは北米よりも8年遅れである。2000年代後半から欧州の値は概ね1.3から1.8の間で推移し、2008年の1.18から2009年に1.79に増加した後、2010年代以降の値はおおむね1.5~2で推移している。2023年の欧州の値は1.66であることから、今日の日本企業の欧州市場における現地販売車の5分の3以上が現地生産によって供給されていると考えられる。

アジア市場の海外生産対輸出比率は1983年には0.50と欧米よりも大幅に高い値となっており、当時のアジアの現地販売車の3分の1が現地生産によって供給されていたと考えられる。これ以降のアジアの値は欧米の値を常に上回っており、アジアの値が1を超えた年は1989年と北米の値が1を超えた1993年よりも4年早い。とくにアジアの値が2008年の9.29から2009年の13.58へ急増した後は、アジアの値が12~18程度ときわめて高い水準が続いている。2023年のアジアの値は17.41であることから、今日の日本企業の現地販売車18台のうち17台は現地生産であると推察される。

中南米市場の海外生産対輸出比率については、1983年は0.34とアジアに次ぐ大きさとなっており、この時点で日本企業の現地販売車のほぼ4分の1が現地生産だったと思われる。これ

以降の中南米の値は1990年の0.74にかけて増加する傾向となり、アジアに次ぐ大きさとなっている。しかし、1991年中南米の値は0.61に減少して北米の0.71を下回り、さらに1995年には0.34まで減少して欧州の0.70をも下回っている。その後の中南米の値は徐々に増加して、2000年代後半からは欧米とほぼ同程度で推移し、2009年には3.24と欧米の値を大幅に上回った。これ以降の中南米の値は常にアジアに続いているが、とくに2010年代半ば以降はコロナ禍の中でも5~7程度と高い水準で推移している。2023年中南米の値は6.54であることから、今日の日本企業の現地販売車7台のうち6台以上は現地生産だと推察される。

## 7 結び

最後に本稿の要約と今後の研究課題について述べておこう。

日本自動車企業の輸出および海外生産に関して、とくに2010年代以降に見られる特徴は以下の通りである。まず、日本企業全体では、2010年代以降の輸出はピーク時（1985年と2008年の67万台）よりも大幅に少ない50万台未満で推移している。中でも新型コロナウイルス感染症が世界的に流行した2020年~2022年における輸出は30万台後半にまで減少し、2023年には44万台に回復したもののコロナ禍前の水準には達していない。また、日本企業全体の海外生産は1983年には74万台であったが、それ以降は拡大傾向となり、2023年には1751万台と国内生産台数900万台の約2倍の規模となった。北米生産は1980年代~2000年代半ばに日本企業がもっとも推進した海外生産であるが、2000年代半ば~2020年代初頭はリーマンショックとコロナ禍による低迷期を除けば400万台規模で推移している。アジア生産は1980年代~2000年代半ばに北米生産に次ぐ規模であり、2006年には北米生産を抜いてトップとなり、2000年代半ば以降も拡大を続けて2018年には1140万台を記録した。アジア生産はコロナ禍によって一時的に減少したものの、2021年以降は1000万台規模にまで回復している。欧州生産は1980年代末~2010年代半ばに北米生産とアジア生産に次ぐ規模であったが、2000年代以降は低迷が続き、2010年代半ば以降には中南米生産との間で第三位を争う状況となっている。

今後の研究課題としては、主に以下の3点をあげることができる。第1に、本稿で分析した地域という海外市場の単位をより細分化した国のレベルで分析することである。第2に、個別企業レベルでの分析である。とくに地域別や国別の自動車分野の産業・環境政策に関する違いが大きい近年においては、同じ地域内・国内においても日本企業間の対応の違いが顕著になっている面もある。これに関連して、第3に、現地販売車の供給手段として、現地生産や日本からの輸出以外の、第三国からの輸出や当該地域でのOEM調達を含めた、より包括的な分析をおこなうことである。

## 注

- 1) 本研究は、科研費（国際共同研究強化（B）20KK0028、基盤研究（C）19K01807、基盤研究（C）24K0532）の助成を受けている。
- 2) 海外生産は、公表データがない1982年以前を除く。ここでの海外生産は合弁等を含む自社拠点での現地生産、そして輸出は日本から海外市場への輸出を指しており、これら以外にも海外販売車の供給手段はいくつかある。たとえば、他社が開発・生産した車を自社ブランドで販売するOEM（Original Equipment Manufacturing）調達や、自社開発車の生産を他社の工場に委託する委託生産、自社の海外工場から別の海外市場への輸出等である。これらの手段を通じた日本企業の海外市場における車両供給はこれまで比較的小規模であったと考えられる。たとえば、石井（2003）によると、日本企業が1980年代～1990年代に国内外で実施した委託生産やOEM調達は、年間数万台規模のものも一部あるが、大半は年間数千台以下の規模である。また、一般に日本企業の海外工場では、工場の立地する国・地域における車両供給が工場設立の主な目的となっている。ただし、近年では海外工場から工場の立地する国とは別の国・地域へ輸出するケース（OEM供給を伴うものも含む）も一部で見られる。輸出向け車両が4割にのぼる日系企業のタイ工場（川邊，2006）や、中近東向けに車両を輸出する（2014年には現地生産約20万台のうち約9万台を中近東へ輸出）トヨタの台湾子会社（石井・趙，2017）等が報告されている。しかしながら、こういったケースを含む日本自動車企業の海外生産においては、現地の国・地域への車両供給が主な目的となっていると本稿では捉えている。

## (参考文献)

- 石井真一（2003）『企業間提携の戦略と組織』中央経済社。
- 石井真一（2012）「日本自動車企業の国際事業展開にかんする経時的分析—1960年代から2000年代における輸出と海外生産を中心に—」『経営研究』、第63巻第2号、175-191頁。
- 石井真一（2013）『国際協働のマネジメント：欧米におけるトヨタの製品開発』千倉書房。
- 石井真一・趙怡純（2017）「台湾國瑞汽車における経営現地化の事例分析」『OCU-GSB Working Paper Series』No. 2017204。
- 川邊信雄（2006）「タイの自動車産業自立化における日系企業の役割—タイ・トヨタの事例研究」『産業経営』第40号、75-115頁。
- 日刊自動車新聞社『自動車年鑑』（1955年～2010年）。
- 日本自動車工業会『主要国自動車統計』（1972～2000年）。
- 日本自動車工業会『自動車統計年表』（1953年～1971年）。

## (ホームページ資料)

- 統計局ホームページ（<http://www.stat.go.jp/data/getujidb/index.htm>、2012年5月23日、2013年8月2日アクセス）
- 日本自動車工業会ホームページ（データベース <http://jamaserv.jama.or.jp/newdb/index.html> および統計速報 海外生産 [https://www.jama.or.jp/statistics/foreign\\_prdct/index.html](https://www.jama.or.jp/statistics/foreign_prdct/index.html)、2012年5月23日2013年8月2日、2024年5月15日アクセス）
- 三菱UFJリサーチ&コンサルティングホームページ（外国為替相場情報 1990年以降の為替相場 [https://www.murc-kawasesouba.jp/fx/past\\_3month.php](https://www.murc-kawasesouba.jp/fx/past_3month.php) 2024年5月15日アクセス）

# The deglobalization and international business of Japanese auto-assemblers: A longitudinal study focusing on export and local production from 2010 onwards

Shinichi Ishii

## Summary

This study analyzes the export and offshore production of Japanese auto-assemblers focusing on 2010 onwards, a deglobalization era including pandemic disease and national supremacy. It shows that Japanese auto-assemblers increased their export volume after the 1960s and boosted local production in North America and Europe after the 1980s. However, local production volume in these markets stagnated since the 2010s and dropped during the pandemic period around 2020, followed by a recovery in 2023. In contrast, production in Asia has steadily increased since the 1980s and has been outstanding since the 1990s, even during the pandemic.

Key words: automobile manufacturer, export, local production, internationalization, deglobalization