

自動車を中心とした対EU輸出減少の背景

【ポイント】

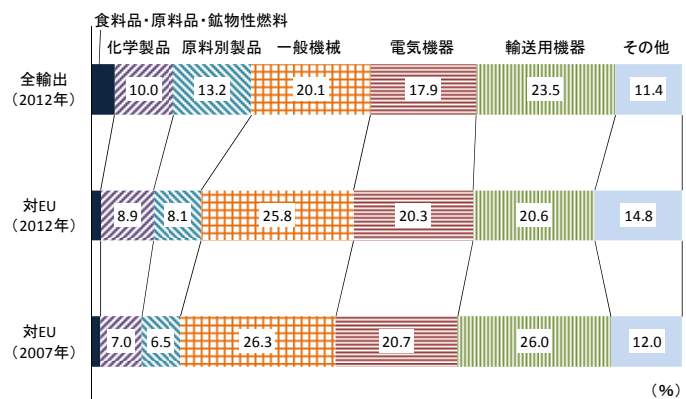
1. 対EU輸出は、輸出全体と同様、輸送用機器、一般機械、電気機器のウェイトが大きい。時系列でみると、07年以降輸送用機器のウェイトが大きく低下しており、背景には自動車輸出が大きく減少したことがある。
2. 対EU自動車輸出の減少の理由として、欧州の需要の減少、日系車のシェアの低下、海外生産比率の上昇が挙げられる。
3. 足元、円安を背景に対EU輸出額は増加しており、数量ベースでも下げ止まっている。日系自動車メーカーへの追い風もあり、自動車を中心とした対EU輸出の持ち直しに期待したい。

欧州経済は、昨年末以降、各景況感が改善傾向を辿り、今年4～6月期のユーロ圏のGDP成長率も7四半期ぶりにプラスに転じた。今後、欧州経済が順調な回復過程を辿るかどうかには不透明さもあり、ECB（欧州中央銀行）は先日、インフレ率が低下する中、追加利下げを行い、政策金利は過去最低水準となっている。さらにEU（欧州連合）財務省理事会にて決定された単一銀行監督制度を始めとする銀行同盟が問題なく進捗していくかなど、課題は依然として多い。しかし、欧州債務問題を背景に悪化を続けた欧州経済は底離れの様相を呈しており、欧州は経済規模も大きいため、注目を集めている。EU（27カ国）の名目GDPは全世界の23.2%（2012年）を占める中で、日本の輸出全体に占める対EUの割合は10.2%（同年）となっている。近年存在感を高める中国を始めとするアジア諸国を経由した、欧州への間接的な輸出の増加も考えられるものの、GDPの水準と比べれば相対的に日EU貿易が盛んであるとは言えないであろう。そこで、本稿では自動車を中心に、EU向けの輸出について整理する。

1. 対EU輸出の特徴

対EU輸出の特徴を掴むために、まず、日本の輸出全体を概況品目ごとに確認する（図表1）。2012年の輸出全体で、最も多いのが自動車を中心とした輸送用機器で23.5%、続いて一般機械が20.1%、電気機器が17.9%をそれぞれ占めており、この3概況品目を合計すると全体の61.6%になる。輸送用機器については、過半である14.5%を自動車占めている。次に対EU輸出を見ると、全輸出と同様、輸送用機器、一般機械、電気機器が多くを占めていることに変わりなく、3品目で全体の66.6%と3分の2を占める。一般機械は5.7%、電気機器は2.4%、それぞれ対EUの方の占率が高いが、輸送用機器は3.0%低い。輸送用機器の内訳をみると、自動車の占率が、

図表1. 各輸出総額に占める概況品目の占率

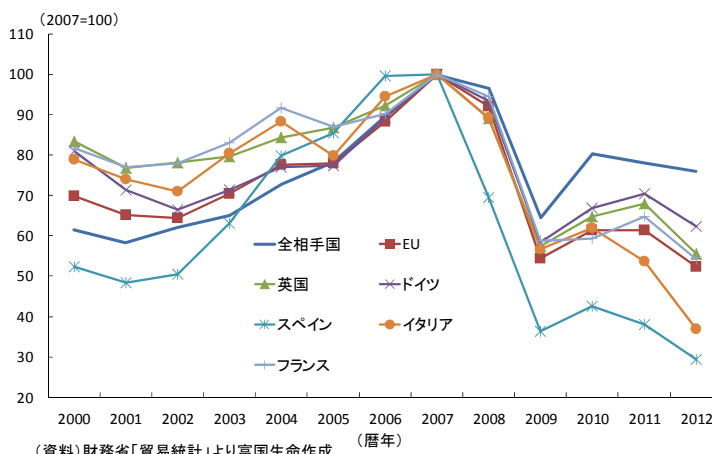


(資料)財務省「貿易統計」より富国生命作成

EUの方が低く、輸出全体の14.5%に対して対EUは10.8%である。EU向け輸出の概況品目ごとの占率を、輸出額が直近のピークをつけた07年と、足元12年で比較すると、前出の3品目の占率は、07年の73.0%から、12年の66.6%まで低下している。自動車の部分品は上昇したものの、自動車を中心に輸送用機器のシェアが大きく低下したことが影響している。

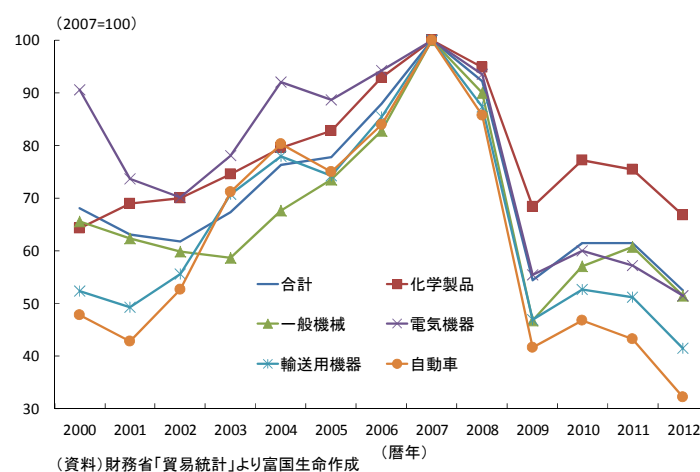
次に、直近のピークである07年の輸出金額を100とした図表2で、対EU輸出を時系列でみていく。輸出全体と対EU輸出をみると、共にリーマンショック前の06年、07年は前年比10%を超えるペースで増加し、その後08、09年に大きく落ち込んだ。12年時点で、輸出全体はリーマンショック前の水準には程遠いものの、09年の水準は超えている。しかし、対EU輸出は、12年の為替が09年に比べてユーロ安・円高水準だったこともあり、09年の水準を下回っている。国別にみると対ドイツは09年の水準をやや上回っており、対英国、対フランスはほぼ同水準となっている。一方、対イタリアや対スペインでは欧州債務問題を背景に厳しい経済環境が続いたことで、非常に低水準となっている。対EU輸出は、全般的に弱い動きとなるなかで、とりわけ南欧諸国が低水準となっている。

図表2. 相手国・地域別輸出額



続いて、2007年を100とした図表3で、主要な概況品ごとに2012年の対EU輸出額の水準を確認すると、欧州経済の低迷によってどの概況品も07年比で大きく落ち込んでいることには変わりはないが、落ち込みの度合いに違いがみられる。化学製品は07年の7割弱の水準に留まっており、一般機械や電気機器は合計と同様の、5割程度の水準となっている。一方輸送用機器をみると、07年の4割程度の水準にまで落ち込んでおり、さらに内訳をみると、とりわけ自動車の落ち込みが大きく、3割程度の水準となっている。自動車輸出の落ち込みの全体への影響は大きく、全体が07年比で47.6%減少する中、自動車輸出は同67.9%減と大幅な減少となっており、全体の減少の4分の1を説明できる。

図表3. 概況品別対EU輸出額



2. 対EU自動車輸出の整理

低水準が続く対EU輸出の中でも、とりわけ落ち込みが大きい自動車輸出について整理する。自動車輸出の減少には、為替が円高・ユーロ安となった影響もあるが、台数も07年比56.4%減と大きく落ち込んでいる。

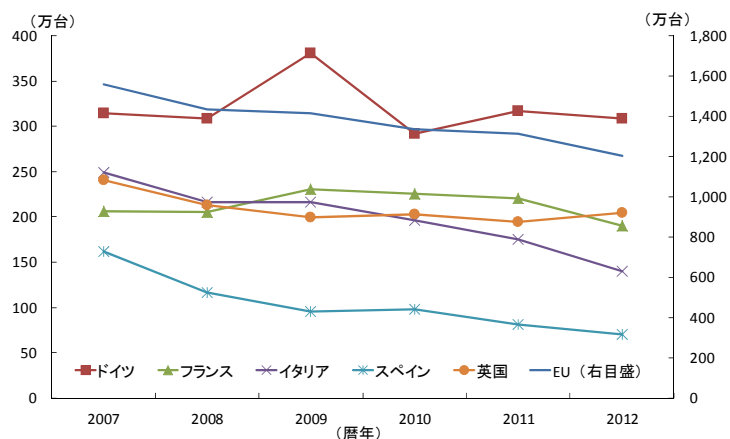
EUの自動車需要を確認するために、自動車販売台数の推移をみると、EU全体では07年の1,557万台から12年の1,205万台と22.7%減少した(図表4)。国ごとにみると、各国とも07年比で減少する中、ドイツの同2.1%減(315万台→308万台)、フランスの同8.0%減(206万台→190万台)、英国の14.9%減(240万台→204万台)に比べて、イタリアの同43.8%減(249万台→140万台)、スペインの同56.7%減(161万台→70万台)

など、南欧の落ち込みが大きいことがわかる。経済の低迷が続いていた EU において、南欧諸国を中心に自動車需要が減少した中で輸出台数が減少したことは当然と考えられるが、それでも販売台数の同 22.7%減に比べ、日本から EU への輸出台数の同 56.4%減は減少幅が大きい。その理由として考えられるのは、日系自動車メーカーによる現地生産化と、EU における日本車のシェアの低下である。

まず、現地生産化について、日系企業による各国・地域における自動車の海外生産台数をみると、中国などを中心にアジアでの生産が急増しており、07 年比で 2 倍に迫る勢いである (図表 5)。また、米国での生産は 12 年に前年比 37.3%増と大幅に増加している。その中、EU での生産は、09 年を底に緩やかな増産ペースを維持してはいるものの、12 年も低水準であるため、EU での海外生産が活発化しているとは言えない。12 年の EU での生産台数は 07 年比 22.7%減と、自動車需要の減少幅と同水準であり、需要減に見合った生産台数の減少であると考えられる。しかし前述のとおり、輸出台数が減少傾向を辿る中、海外生産台数は 09 年以降、緩やかではあるものの、12 年まで増加を維持しているため、EU での海外生産台数と対 EU 輸出台数の合計に占める前者の割合をみると、07 年の 66.0%から 12 年の 77.5%まで上昇している (図表 6)。労働コストなどを鑑みると、EU で生産をして域外へ輸出をすることは少ないと考えられるため、EU での生産は域内での消費がほとんどを占めるだろう。そのため、EU で購入される日本車の現地生産の割合は高まっていると言えるだろう。12 年末まで円高が長引いたことで、国内製造業が海外生産比率を高める中、欧州での自動車の海外生産比率も高まった。そのため、対 EU の自動車の部分品の輸出額は 07 年比で約 2 割減に留まっている。

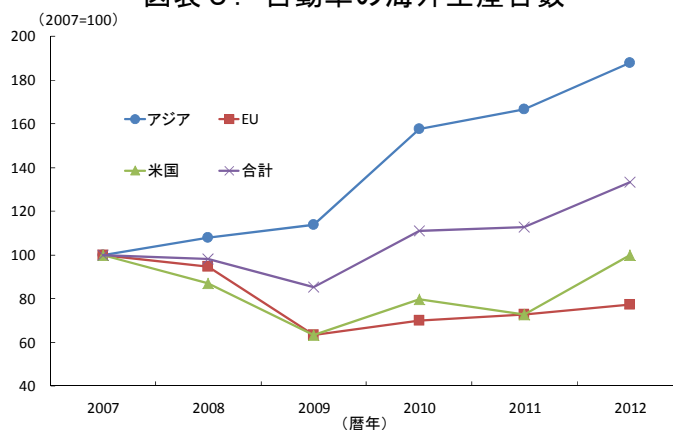
では、欧州の自動車販売における日本車のシェアはどうだろうか。EU と EFTA (欧州自由貿易連合) 3 カ国 (スイス、ノルウェー、アイルランド) における日本車販売台数のシェアをみると、07 年の 13.8%から 12 年には 11.6%と 2.2%シェアを落としている (図表 7)。また、米国車も 5.4%シェアが低下した (21.0%→15.6%)。一方、EU 主要国 (ドイツ、フランス、イタリア、英国、スウェーデン、オランダ) のブランドのシェアは 61.3%から 67.0%と 5.7%もシェアを高めている。欧州主要国車、米国車、日本車はそれぞれ販

図表 4. 自動車販売台数



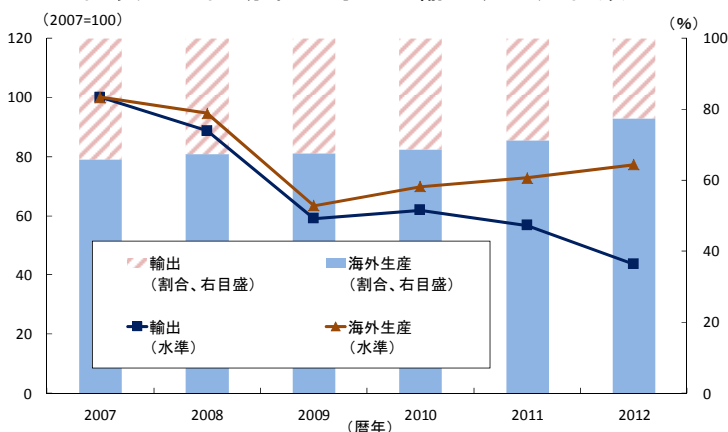
(資料) 欧州自動車工業会資料より富国生命作成

図表 5. 自動車の海外生産台数



(資料) 日本自動車工業会資料より富国生命作成

図表 6. 自動車の対 EU 輸出、生産台数



(資料) 日本自動車工業会資料より富国生命作成

売台数が減少傾向となっていたが、欧州主要国車は中でも減少幅が限定的であったためシェアが高まった。一方、韓国・中国車は台数が増加し、3.3%から5.6%と低水準ながらも徐々にシェアを伸ばしている。EUでは、自動車需要が減少する中で、低価格の小型車への需要が高まったとみられ、人気低価格ブランドを擁する欧州車や、低価格戦略を打ち出している韓国車などがシェアを高めたと考えられる。特に韓国は2011年にEUとの間でFTA(自由貿易協定)を締結しており、加えてウォン安も追い風になったとみられる。その中で日系企業は円高にも悩まされ、シェアを落とした。

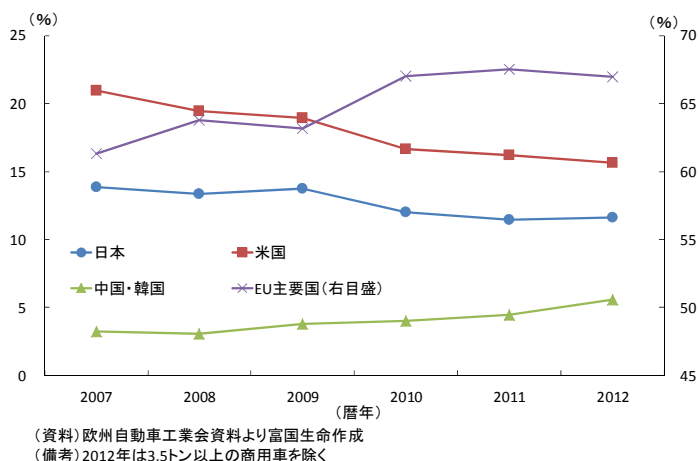
つまり、EUにおいては、景気後退により自動車需要が減少する中、日本車のシェアが低下し、その中でも現地生産の比率を高めたことで、国内からの対EU自動車輸出が大幅に減少したと考えられる。

3. 足元の動きと今後

足元のEUにおける自動車需要を見ると、13年7~9月期の自動車販売台数は前年比2.7%増と、8四半期ぶりに前年を上回った。英国については2012年1~3月期にプラスに転じて以降伸び率は拡大傾向にあったが、スペインは13年7~9月期に同7.2%増と2四半期連続で増加、ドイツやフランスについては前年比ゼロ近傍まで減少幅が縮小している。それに伴い、日本からのEUへの自動車輸出台数も前期の同27.3%減から、同7.6%増と5四半期ぶりに増加に転じている。輸出額を図表8で見ても、全体で水準を戻してきているのはもちろん、13年7~9月期については自動車は前期比27.6%増と大幅に増加している。為替の円安・ユーロ高が進んだ影響が大きいものの、数量ベースでも下げ止まっている。

前述の通り、EUにおける日本車のシェアは低下したが、環境配慮型自動車に関する規制が施行される中、欧州で主流だったディーゼル車の販売台数は2011年で頭打ちとなっており、ハイブリット車で日系企業が注目されるなど、明るい材料もある。実際に、13年1~9月の累計台数の日本車のシェアは、前年同期の11.9%から12.1%に上昇している。また、海外生産比率は13年に入ってからも高まっているものの、円安に戻ったことで輸出比率が高い企業の業績が特に改善し、また多くの企業には国内産業のために一定の生産量を国内に残す考えもあり、海外生産比率の上昇には歯止めがかかると考えられる。積極的な生産の国内回帰の動きは見られないものの、欧州の需要増を背景に、自動車を中心とした対EU輸出の持ち直しに期待したい。

図表7. EU自動車販売における各国車のシェア



図表8. 概況品別対EU輸出額 (実額)

