

2. 米自動車産業等における新興国オフショアリング

イ．調査の目的

米国企業のオフショアリングや財・サービスの海外調達については近年アジアへのシフトが進む一方、米国企業にとってはメキシコを中心とする中南米地域は依然としてオフショアリング先として、また財・サービスの調達先として重要な地位を占めている。そこで、本研究ではまずオフショアリング先の決定にあたり、生産コスト、賃金、輸送コスト等様々な要因が影響を与えることが知られているが、その中でどの要因が地域別に重要なのか、またそうした要因が近年におけるアジアやメキシコ等における低賃金地域への立地見直しに見られるように、どのように変化しているのか分析する。

このようなアジアやメキシコを中心とするオフショアリング拠点の見直しは、特に多数の部品をグローバルに調達し、組み立てる代表的な産業であり、製造業全体にも大きな影響を与える自動車産業で顕著であることから、自動車産業のオフショアリングを中心に何が海外生産拠点の立地条件として重要なのか、米国市場において国内調達と比較して海外からの完成品や部品輸入の増加をもたらしているのは何が大きな要因なのか、各要因を幅広く検討する必要がある。その際、中国、メキシコ等からの部品輸入で増加している部品を種類別に動向をみることでその特徴やパターンを可能な限り把握するよう努めた。

ロ．調査結果の概要

第1章

米国企業はコスト負担を軽減するための企業立地を求めて、世界各地で事業を展開している。近年はメキシコから中国へ生産拠点を移す傾向も顕著になった。しかし、2008年後半からの世界同時不況を契機に、メキシコにおける生産コストが中国のそれらに比べて有利な条件を具えるようになってきている事実が明らかになっている。

本章ではコンサルティング会社による中国やメキシコ等のオフショア・アウトソーシング対象国のコストを比較した結果を紹介している。その中で、AlixPartners社による対米アウトソーシングコスト比率順位表によれば、2005年は1位中国、2位インドであったが、08年には1位にメキシコが浮上して中国は4位に後退した。

このような変化の要因として中国における急激な賃金上昇や人民元高の傾向、輸送コストの上昇が指摘されている。メキシコはこれらの変化に対する競争条件について、優位性を確保している。メキシコの投資環境の好転の背景事情について各コンサルティング会社は、家電やエレクトロニクス産業の具体例に基づいて解説している。

第2章

米国の自動車部品輸入は拡大を続けており、中でも対中輸入は急速に拡大しているのみならず商務省の自動車部品貿易統計によれば輸入額においても今やカナダ、メキシコに次ぐ規模に達している。そこで本稿では自動車部品輸入拡大の要因や特徴に関

するこれまでの代表的な論文をサーベイし、論点を整理する。

以下ではまず同連銀の論文の中から最近の自動車部品貿易の特徴を論じた研究概要を紹介する。シカゴ連銀は地域経済への影響の大きい自動車産業の抱える問題や同産業が中西部地域経済に与える影響等について継続して分析を行ってきており、最近は特に自動車部品の輸入急増や輸入部品の調達拡大が同産業に与える影響や自動車部品貿易の分析を行っている。それらの分析は米中自動車部品貿易の分析についても論点の整理に役立つ。

第3章

数年前には僅かだった米国の対中自動車部品輸入額は急速に増加しており、しかも比較的高度な部品も輸入されるようになってきている。その背景には米国側の要因として、ビッグ3やサプライヤーが中国からの調達を進めていること、サプライヤーも含めて顧客の大規模な生産拠点が中国に移転していることなどがある。

対中輸入急増の中国側要因としては中国の生産拠点から外資系企業が対米輸出をおこなっていること、外資系企業はより複雑で高度なスキルを要する製品の輸出が多く、比較的ローエンドな製品の輸出が多い中国系メーカーとは異なる製品に優位性を持つ。米国では上記のような自動車部品における中国との分業関係について現状では中国の技術開発力の米国と比べた相対的弱さから楽観視する見方が多い。また、アウトソーシングの動向についても専門家はその規模が限定的になる可能性も挙げている。しかし、アウトソーシングを限定する要因であるコスト構造にしても中国内における技術・ノウハウの高度化、海外からの技術移転や吸収、生産拡大による集積効果など、今後ダイナミックに変化しうることから、中国からの部品輸入は今後とも急増し続ける可能性が高い

第4章

自動車メーカーの課題として「新興国市場の重視」と「エネルギー環境の変化への対応」が、指摘されている。有力な自動車メーカーであるフォルクスワーゲン(以下、VW)はこれらの条件克服に、他社に先駆けてきた企業として注目される。これらの課題への取り組みについては、VW ブラジル工場が重要な役割を果たしている。

南米最大の消費市場を抱えるブラジルで、VWは有力メーカーとしての販売・輸出台数を維持していることが、スケール・メリット享受を可能にしており新車開発のコスト負担を可能にしている。開発では現地人スタッフを活用していることが、先進国の工場では得られない新興国市場向け商品開発に成果をもたらしている。

ブラジルが世界で逸早くエタノール燃料の活用にとりくんだことにより、VWがこれに対応するフレックス燃料車を開発した。

本章ではブラジルにおけるVWが従来型とは違った「新興国向け」と「燃料の変化」という新たな設計コンセプトに取り組んでいる実態からは、企業のグローバル戦略を考える上で示唆に富む事例がうかがえる。

第5章

2009年6月に連邦破産法に基づく企業再編を開始したGMは米国内ではフルサイズ軽トラック・SUVの生産工場等を閉鎖するなど小型車やハイブリッド車等に力点を置いた戦略を打ち出した。その中で中国は生産拠点としてだけでなく、技術開発やグローバル戦略車の開発の面でもますます重要な役割を担いつつある。GMは中国やブラジル等新興国市場重視の戦略を進め、世界経済危機の影響にも係わらず、これらの市場における積極的投資計画は維持している。中国ではFAWグループと商業者生産のための新たな合併事業も開始した。GMの国際事業機能を中国に移すという2009年の発表はGMが中国市場を国際戦略上非常に重要視していることを示している。このことはインド市場開拓にあたって中国企業である上海汽車グループとの合併で中国製のGMブランド車を販売するという、中国企業がGMの重要パートナーとして途上国市場開拓を行うという新たなアプローチが出てきている。中国製の小型車を米国に輸入することは議会や自動車労連の反発があり、当面難しいと見られているが、中国製部品の輸入は2009年、対日輸入を上回る規模となった。