

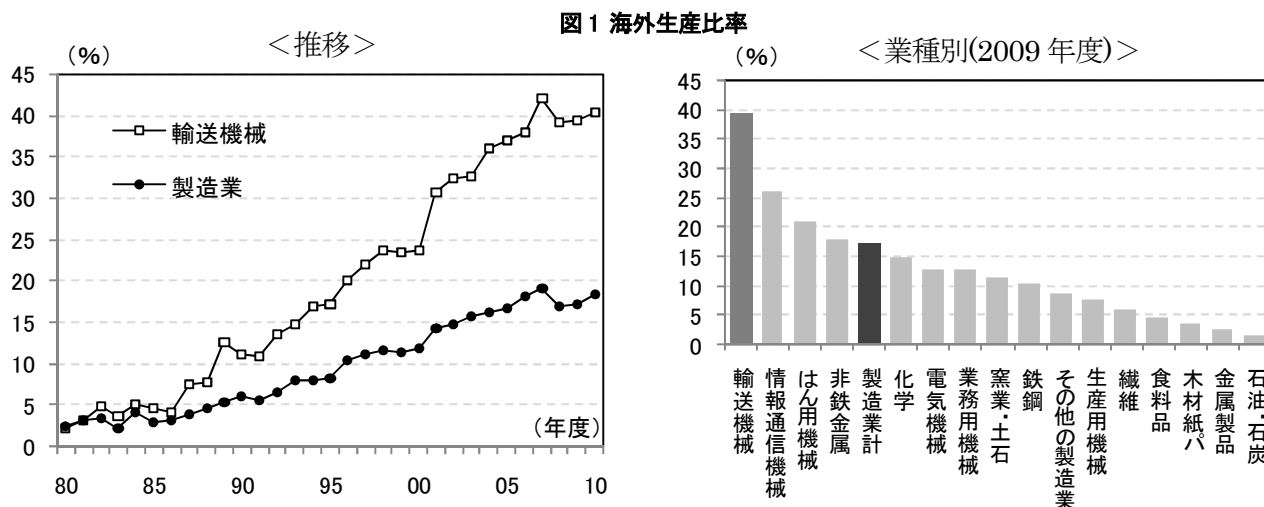
輸送機械産業の海外生産加速の背景と展望

歴史的な円高水準が長期化していることを背景に、国内生産拠点の海外移転が一層加速し、輸出の伸び悩みと産業空洞化に対する懸念が一段と高まっている。しかし、我が国の代表的輸出産業である輸送機械産業について見ると、生産拠点の海外移転の効果・影響は、ネガティブなものばかりではない。すなわち、①生産拠点に向けた部材輸出の拡大を促すとともに（誘発輸出効果）、②現地法人の売上高、利益率の伸びは、いずれも国内を大きく上回る水準を達成し、リーマンショック時においても、企業利益の下支え役となった。こうした姿は、「新興国需要を取り込む」という日本企業の課題を相当程度実現しているとも言える。

しかし、海外移転後の経年に連れて、生産拠点の現地・第三国調達比率は徐々に高まり、誘発輸出が減衰することは不可避である。加えて、自動車価格は内外価格の上昇率格差が小さいため、輸送機械産業は円高による輸出採算悪化の影響を他産業よりも強く受けやすい特質を有する。このため現在の為替円高は、輸送機械産業にとっては、目先の製品輸出を阻害するのみならず、さらなる海外移転が促進された場合でも部材の誘発輸出を抑制する恐れもある。その場合には、同産業の生産・収益・雇用はさらに圧迫され、「新興国需要を取り込み、自社の成長につなげる」こともより困難化することが懸念される。

1. 輸送機械産業で高まる海外生産比率

日本の主要産業である輸送機械産業は他産業に先駆けて海外生産を加速させてきた。輸送機械産業の海外生産比率は、1980 年代前半までは 5% 前後で製造業全体と変わらなかったものの、その差は徐々に広がり足元では 40% を超える水準にまで達しており、他産業と比べても最も高い水準にある（図 1）。

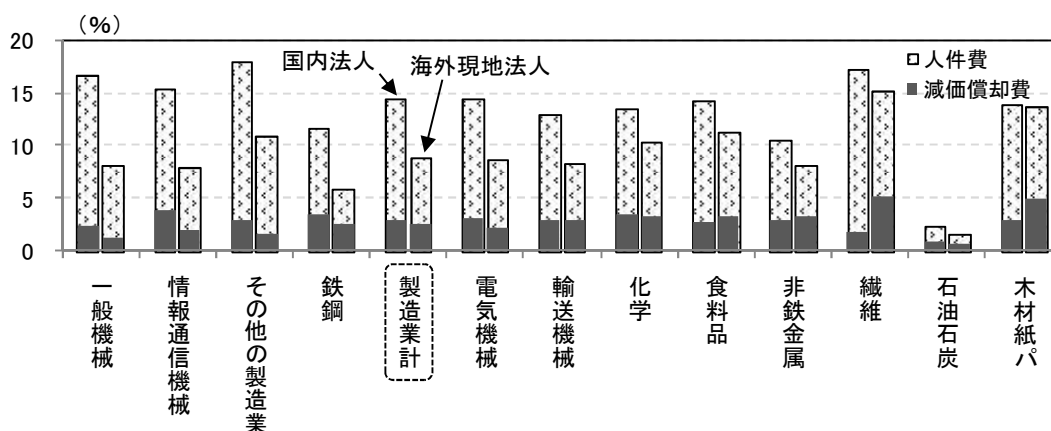


(注) 海外生産比率＝現地法人売上高 / (現地法人売上高＋国内法人売上高) × 100。2010 年度は見込み額。

(資料) 経済産業省「海外事業活動基本調査」、財務省「法人企業統計」より住友信託銀行調査部作成

このように輸送機械産業が現地生産比率を高めてきた理由の一つに、コスト削減効果が挙げられる。売上高に占める人件費などの固定費割合（＝売上高固定費比率）を国内法人と海外現地法人で比較すると、全業種で海外現地法人の売上高固定費比率の方が国内法人より低いことが分かる（図 2）。この差は海外現地法人の人件費が低く抑えられていることにより生じ、海外の安い人件費によるコスト削減効果によって収益率を高めていると考えられる。またこの国内外法人における売上高固定費比率の差は、石油・石炭産業や非鉄金属産業などの素材業に比べて輸送機械産業を含む加工業で大きく、海外生産によるコスト削減効果を発揮しやすい構造にあるといえる。

図 2 売上高固定費比率（業種別、05 年 06 年平均）

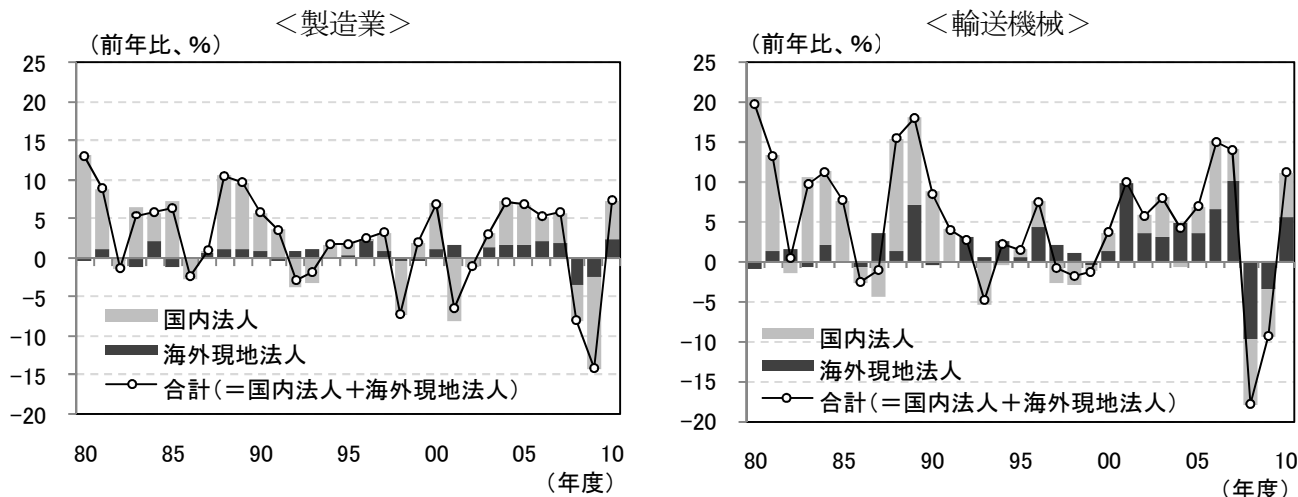


（注）ここでの固定費は人件費と減価償却費、変動費はそれ以外とする。

（資料）経済産業省「海外事業活動基本調査」、財務省「法人企業統計調査」

海外生産比率が上昇したことで、海外現地法人の売上高が売上全体に及ぼす影響も近年大きくなってきている。特に海外生産比率が最も高い輸送機械産業は、製造業全体と比較しても 2000 年以降の国内外法人の売上高合計の伸び率に対する海外現地法人の寄与はプラスにもマイナスにも大きく、売上高全体を大きく左右している（図 3）。

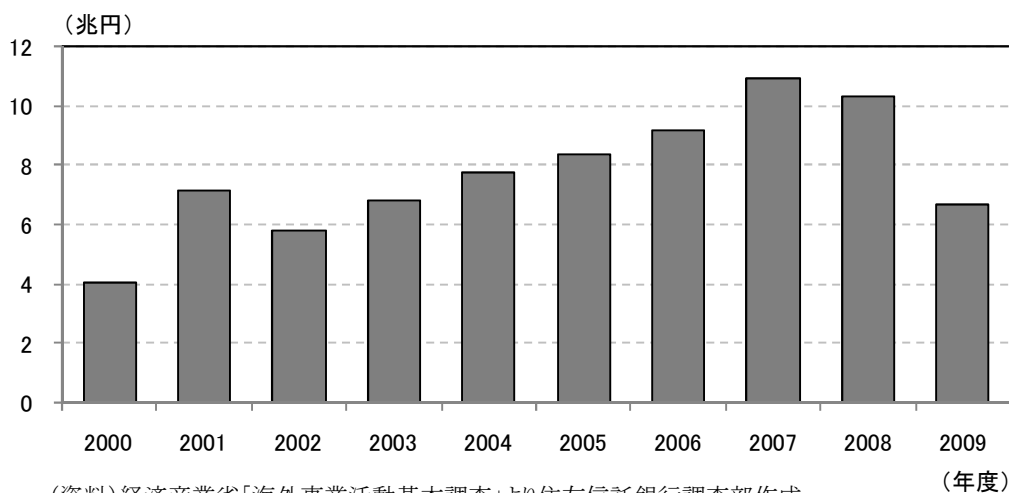
図 3 国内外法人の売上高寄与度



（資料）経済産業省「海外事業活動基本調査」、財務省「法人企業統計」より住友信託銀行調査部作成

また海外生産の拡大は、海外現地法人が部品や材料等の仕入れを日本からの輸入で賄うことで、国内下請け産業の輸出の趨勢にも大きな影響を及ぼしている。輸送機械産業における海外現地法人の日本からの輸入額は、リーマンショックの影響により足元では下落しているものの、2000 年以降増加傾向にある(図4)。2008 年度の日本からの輸入額は 10 兆円を超えており、これは日本の輸送用機器の輸出総額の 6 割にも及ぶ規模であり、海外生産比率の上昇が生産拠点に向けた部材輸出の拡大を促してきたことが分かる。

図4 海外現地法人の日本からの輸入額（輸送機械）

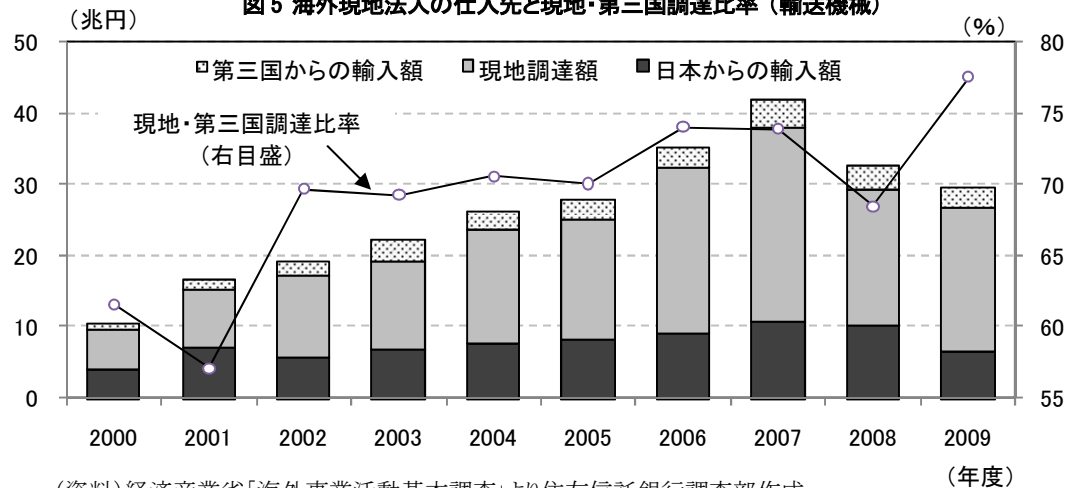


(資料) 経済産業省「海外事業活動基本調査」より住友信託銀行調査部作成

2. 現地・第三国調達比率の引き上げと売上減耐性

輸送機械産業は海外生産比率を高め固定費を圧縮する一方で、更なるコスト削減のため日本からの輸入に頼っていた部品等の仕入れを現地・第三国からの調達に切り替え変動費の圧縮にも取り組んでいる。2000 年には 60% 台前半であった輸送機械産業の現地・第三国調達比率は足元で 70% 台後半まで上昇している(図5)。

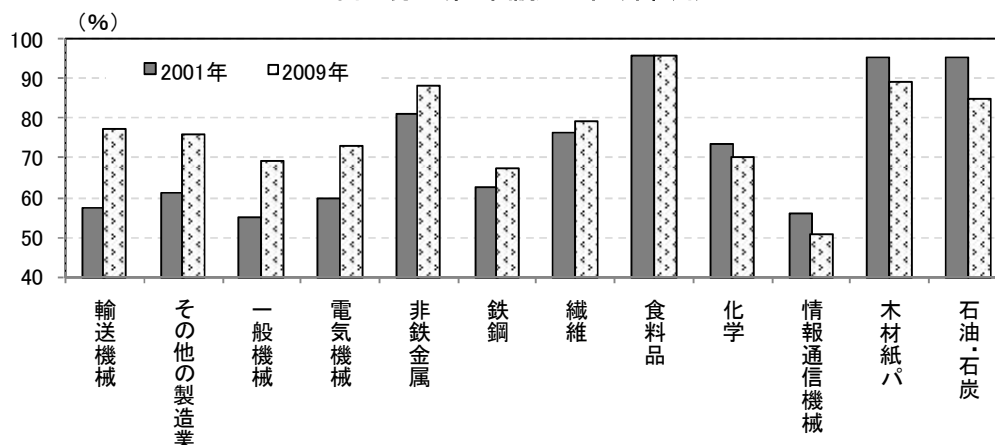
図5 海外現地法人の仕入先と現地・第三国調達比率（輸送機械）



(資料) 経済産業省「海外事業活動基本調査」より住友信託銀行調査部作成

この現地・第三国調達比率の変化を業種別に比較すると、2001 年から 2009 年にかけて輸送機械や電気機械といった加工業は、食料品や木材紙パなどの素材業に比べ相対的に低かった現地・第三国調達比率を急速に高めてきた（図 6）。なかでも輸送機械産業は現地・第三国調達比率の上昇幅が最も大きく、部品や材料等の調達を海外に切り替えることで、更なるコスト削減に取り組んできたことが分かる。

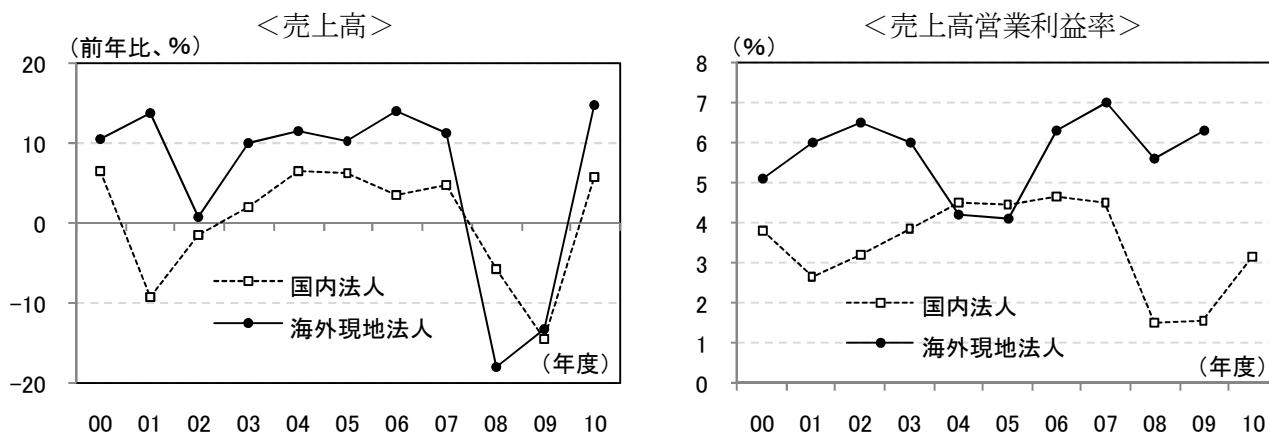
図 6 現地・第三国調達比率（業種別）



（資料）経済産業省「海外事業活動基本調査」より住友信託銀行調査部作成

このように海外現地生産比率に加え、現地・第三国調達比率を高めコスト削減を進めてきたおかげで、海外現地法人の売上減への耐性が高まっているとみられる。事実、製造業全体の売上高は 2008 年のリーマンショック期に、国内法人と海外現地法人の双方で大幅に下落した一方、売上高営業利益率には大きな差が出ている。国内法人では 2007 年の 4.5% から、リーマンショック後の売上低迷期に当たる 2008 年と 2009 年の平均で 1.5% まで 3% ポイント低下したのに対して、海外現地法人の営業利益率は 7.0% から 6.0% と、その下落幅はわずか 1% ポイントに留まっており、国内外の営業利益率下落幅に 2% ポイントの差が出ている（図 7）。

図 7 売上高と売上高営業利益率の推移（製造業全体）

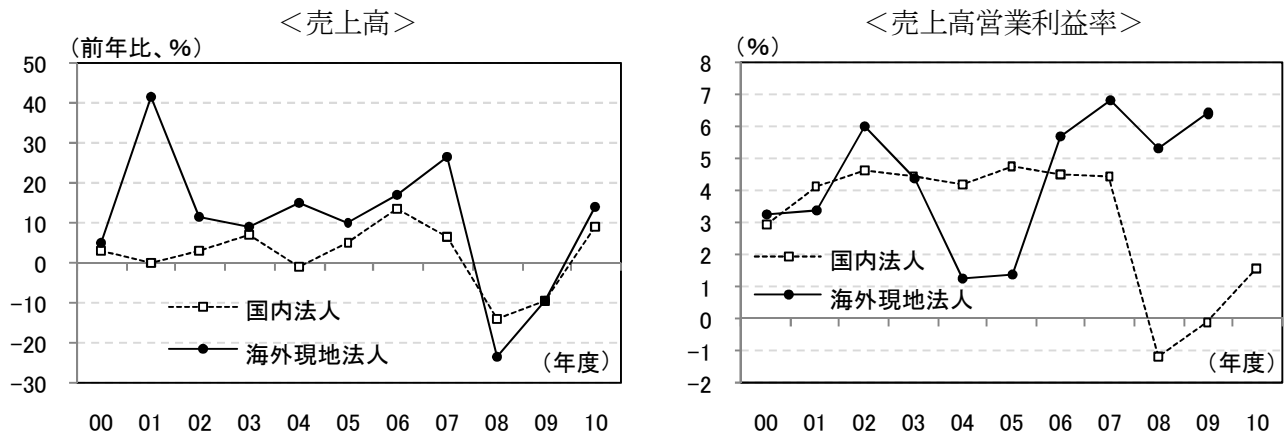


（注）売上高営業利益率＝（売上高－売上原価－販売管理費）／売上高×100。10 年度の売上高は見込み額。

（資料）経済産業省「海外事業活動基本調査」、財務省「法人企業統計調査」より住友信託銀行調査部作成

この動きはとりわけ輸送機械産業で顕著に見られる。2008 年から 2009 年にかけて国内外とも売上高が大きく落ち込む中、売上高営業利益率は国内法人が 4.5% から▲0.6%と赤字にまで落ち込む一方、海外現地法人は 6.8%から 6.1%と殆ど変化しておらず、国内外法人の利益率下落幅格差は 5%ポイントにも及ぶ(図 8)。このことから輸送機械産業では、海外現地法人の売上減に対する耐性が大きく高まり、リーマンショック時においても企業収益の下支え役となったことが窺える。

図 8 売上高と売上高営業利益率の推移(輸送機械)

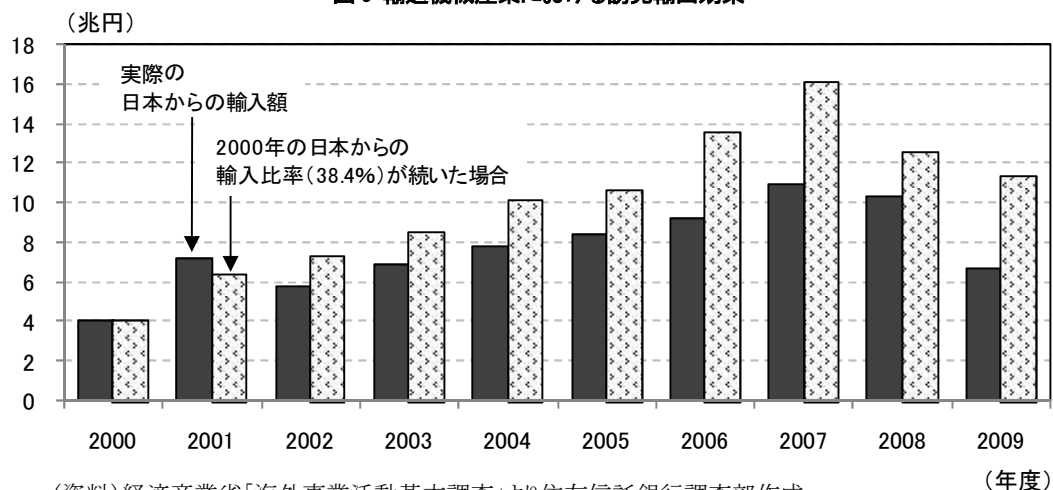


(注) 売上高営業利益率=(売上高-売上原価-販売管理費)/売上高×100。10年度の売上高は見込み額。

(資料) 経済産業省「海外事業活動基本調査」、財務省「法人企業統計調査」より住友信託銀行調査部作成

しかしながら現地・第三国調達比率の上昇は売上減への耐性を高めた反面、日本からの輸入割合の低下をもたらしている。輸送機械産業では海外現地法人の日本からの輸入割合が 2000 年度から低下しなかった場合と比べ、実際の輸入金額は輸入割合の低下に応じて少なくなっている(図 9)。つまり、その分だけ日本からの輸入が現地や第三国からの調達に切り替わったことを意味している。これらの事実は、今後海外生産比率の上昇が続く限りは、日本からの輸入割合が低下したとしても輸入金額は増え続ける誘発輸出効果はなくなるもの、その効果は徐々に鈍化していく可能性があることを示唆している。

図 9 輸送機械産業における誘発輸出効果

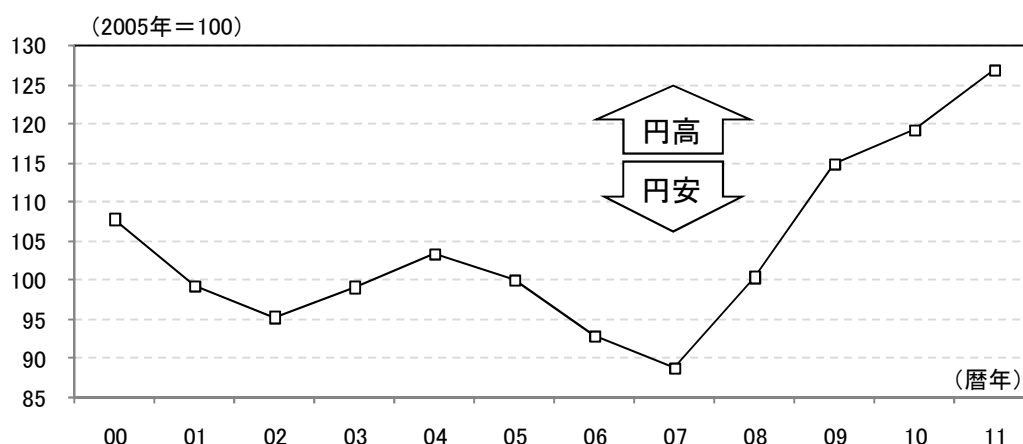


(資料) 経済産業省「海外事業活動基本調査」より住友信託銀行調査部作成

3. 円高による国内製造業の価格競争力の低下

このように輸送機械産業が海外生産比率と現地・第三国調達比率を高めていったもうひとつの大きな背景には、国内で製造して輸出する企業の収益環境が、為替の面から厳しさを増していることがある。貿易取引先各国に対する円レートを、各国との貿易額をウェイトとして加重平均して算出する円の名目実効為替レートをみると、2008 年のリーマンショックを機に円高が加速している（図 10）。

図 10 名目実効為替レートの推移



(資料) 経済産業研究所より住友信託銀行調査部作成

この名目実効為替レートを業種別にみると、輸送用機器は 04 年から 06 年の円安局面においては全体平均より低く、円安の恩恵をより受けていたことが分かる（表 1）。しかしリーマンショック後の 08 年以降に着目してみると、金属・同製品に次いで高い水準となっており、足元の為替が輸送用機器の輸出にとって他の製造業よりも厳しい要因となっていることが見てとれる（表 1 グレー部分）

表 1 名目実効為替レートの推移（業種別）

(全体平均との乖離幅)

	00年	01年	02年	03年	04年	05年	06年	07年	08年	09年	10年	11年
全体平均	108	99	95	99	103	100	93	89	100	115	119	127
繊維品	▲ 0.9	▲ 1.3	▲ 1.2	0.6	2.3	2.7	2.2	2.2	▲ 0.1	▲ 2.2	▲ 0.3	▲ 0.2
化学製品	0.1	1.0	0.7	0.5	0.4	0.0	▲ 0.2	▲ 0.2	▲ 0.2	▲ 0.1	▲ 0.5	▲ 0.9
金属・同製品	▲ 0.6	0.3	0.9	2.9	4.0	3.3	2.3	2.0	2.9	3.7	1.7	1.1
一般機器	0.0	0.2	0.4	0.6	0.7	0.5	0.4	0.2	0.0	▲ 0.3	▲ 0.2	▲ 0.3
電気・電子機器	▲ 0.1	▲ 0.5	▲ 0.3	0.1	0.6	0.8	0.6	0.6	0.0	▲ 0.6	▲ 0.0	▲ 0.1
輸送用機器	0.4	0.4	0.4	▲ 0.6	▲ 2.3	▲ 1.5	▲ 0.5	0.1	0.6	0.5	0.8	0.9
精密機器	0.4	▲ 0.6	▲ 0.6	▲ 1.1	▲ 1.2	▲ 1.3	▲ 1.0	▲ 1.1	▲ 2.0	▲ 3.0	▲ 1.7	▲ 1.6
その他産品・製品	0.1	0.3	0.3	0.8	1.2	0.6	▲ 0.0	0.1	0.4	0.5	▲ 0.5	▲ 1.5

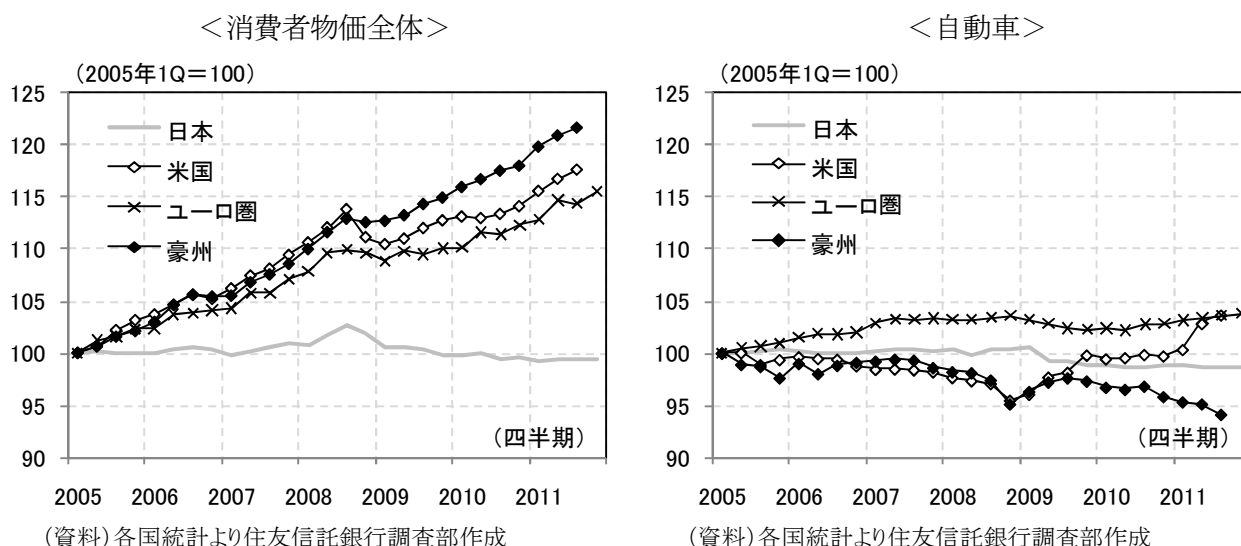
(注) 表中の数値がプラスの場合、全体平均と比べて実効レートでより円高の影響を受けていることを示す。

(資料) 経済産業研究所より住友信託銀行調査部作成

ところで円高が進行した場合、外貨建ての価格を維持すれば円建ての受取額が減り、円建ての輸出価格を維持しようとする外貨建て価格が上昇するため価格競争力の低下を招く。しかし輸出先で当該製品価格が上昇していた場合、円高による外貨建て価格上昇分は輸出先での価格上昇分に吸収されるため、価格転嫁が容易となる可能性もあるだろう。

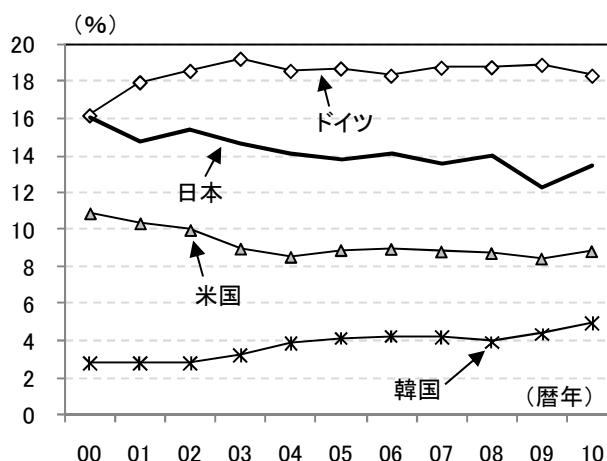
この観点から、米・欧・豪の消費者物価の動きを比較したのが図 11 である。これを見ると、消費者物価全体では日本との物価上昇率格差が明確であるため、日本からの輸出において、物価上昇率格差の拡大により名目実効為替レートで見たときよりも価格競争力低下が緩和されていることが分かる。しかしながら自動車の価格上昇率格差は非常に小さい。日本の自動車輸出企業は海外の自動車価格上昇による価格競争力低下の緩和効果を他業種と比べて享受しにくく、この観点からみても他業種よりも厳しい環境に置かれていることが分かる。

図 11 消費者物価全体と自動車価格の推移



円高による国内輸送機械産業への影響は、シェアの変動からも窺える。日本の輸送機械産業の世界輸出シェアは、2000 年にドイツと並び 16%であったが、その後もユーロ安や EU 域内の貿易拡大の恩恵を受けシェア拡大してきたドイツと対照的に、日本は徐々にシェアを落とし足元では 4%近くまで差が広がっている (図 12)。反面、為替レートを押し下げている韓国などの近隣諸国はここ数年でシェアを高めており、自国通貨高が我が国の輸送機械産業に与える影響は無視できないものとなっている。

図 12 輸送機械産業の各国シェア（ドルベース、2010 年）



(資料)UNCTADデータベースより住友信託銀行調査部作成

4. 現地・第三国調達比率の加速による誘発輸出抑制の可能性

以上見てきたように、日本の輸送機械産業は他産業に先駆け海外生産比率を高めることでそのメリットも享受してきた。国内下請け産業に対しては、海外現地法人向けに日本から部品や材料等の輸出が増えることで誘発輸出効果をもたらし、海外現地法人の売上高は国内産業の売上全体を大きく左右するまでになり、さらに現地・第三国調達比率を高めて更なるコスト削減を進めたことで、リーマンショック後に売上高が急落する中でも海外現地法人の利益率の落ち込みを比較的軽微に抑えることができた。

一方で、現地・第三国調達比率の上昇は日本からの輸入割合低下をもたらし、これは海外現地法人の日本からの輸入が徐々に現地や第三国からの調達に置き換わりつつあることを意味している。さらにこの間も輸送機械産業の輸出環境は、リーマンショック後の急激な円高や韓国をはじめとする他国企業との競争激化で厳しさを増している。この輸出環境の悪化が今後も続き現地・第三国調達比率の上昇が加速すれば、海外生産で代替可能な部材を中心に誘発輸出が抑制される恐れもある。この場合には、輸送機械産業の生産・収益・雇用をさらに圧迫し、「新興国需要を取り込み、自社の成長につなげる」ことをより困難にさせることが懸念される。

(鹿庭 雄介：kaniway@sumitomotrust.co.jp)