

世界自動車産業と米国市場

株式会社みずほ銀行 産業調査部
自動車・機械チーム

齊藤智美

米国は自動車販売台数 1783 万台(2015 年)と世界第 2 位の市場規模を有し、世界販売台数の 20% を占める。世界第 1 位の市場である中国は、自国産業保護策を採っていることから、同国の販売台数と生産台数はほぼ拮抗しており、米国は世界最大の輸入国となっている。

完成車メーカー(以下 OEM)の国籍別の地域別販売台数でみると、米国系 OEM のみならず日系 OEM も北米市場の割合が大きく、米国の環境変化に大きな影響を受けることとなる(図 1)。

トランプ政権の掲げている政策のうち、自動車産業への影響が大きいものとして、通商政策および規制緩和が挙げられ、本稿ではこれらの影響について論じる。

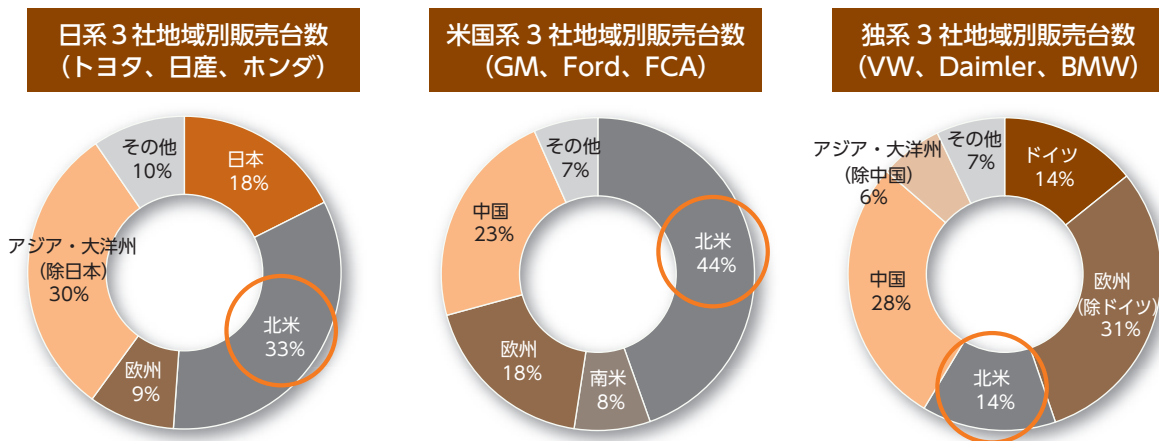
保護主義化する通商政策

トランプ政権は米国の新規雇用創出、経済成長を掲げ、その手段として保護主義的な通商政策を

打ち出している。NAFTA(北米自由貿易協定)の見直しや法人税の国境調整もしくは国境税の導入などの施策が、実際にどの程度実行されるかは未知数ではあるものの、足元では OEM 各社はメキシコ投資の見直しや米国投資の増強を発表しており、トランプ政権が保護主義的な姿勢を打ち出すことは、一見、米国の雇用増加に寄与するようにみえる。しかし、保護主義的な施策が実行に移された場合、トランプ政権の期待する効果が得られない可能性がある。

NAFTA の見直しにより、米国とメキシコ間での関税が引き上げられた場合を考える。メキシコ自動車産業は、国内生産 340 万台のうち 80% 弱を輸出し、うち 75% が米国向けとなっている。OEM の国籍別では、米国系 OEM のメキシコから米国に向けた輸出台数は、日系 OEM の 2 倍以上となっており、NAFTA の見直しは米国系 OEM に最も大きなダメージを与えることになる(図 2)。

図 1 : 完成車メーカーの国籍別・地域別販売台数



(出所) 各社 IR 資料等より、みずほ銀行産業調査部作成
(注) データ取得制約の都合上、地域の定義は全ての完成車メーカーで同一ではない