

諸外国における我が国の自動車に対する評価等

1 諸外国及び我が国における自動車の保有状況等

(1) 自動車の保有状況等

諸外国（我が国を含む。以下同じ。）における平成 18 年末の自動車（四輪車をいう。以下同じ。）の保有台数は約 9 億 2,200 万台であり、我が国は約 7,585 万台（約 8.2%）で、アメリカ（約 2 億 4,402 万台）に次いで多く、以下ドイツ（約 4,974 万台）、イタリア（約 3,988 万台）、フランス（約 3,669 万台）、中国（約 3,606 万台）、イギリス（約 3,514 万台）の順に多い（表 1 P 5 参照）^{※1}。

また、諸外国における人口 1,000 人当たりの自動車の普及率は 139 台、7.2 人に 1 台となっている（図 1 P 5 参照）^{※2}。

(2) 自動車の生産台数の状況

諸外国における平成 19 年の自動車の生産台数は約 7,310 万台であり、我が国は約 1,160 万台（約 15.9%）で最も多く、以下アメリカ（約 1,078 万台）、中国（約 888 万台）、ドイツ（約 621 万台）、韓国（約 409 万台）、フランス（約 302 万台）、ブラジル（約 297 万台）の順に多い（表 2 P 6 参照）^{※3}。

また、我が国メーカーの海外生産台数は、一旦減少した平成 10 年を除き、年々増加しており、19 年末では約 1,186 万台となっている（表 3 P 7 参照）^{※4}。

(3) 我が国における輸出入の状況

ア 輸出の状況

我が国から諸外国への自動車の輸出台数は、平成 19 年度末現在約 650 万台である（表 4 P 8 参照）^{※5}。この輸出台数について、(2) 記載の我が国における生産台数に占める割合を算出すると約 56.5%となる。

また、我が国からの自動車の輸出先については、アメリカ（約 222 万台、約 33.8%）、ロシア（約 40 万台、約 6.1%）、オーストラリア（約 38 万台、約 5.8%）、カナダ（約 24 万台、約 3.7%）、アラブ首長国連邦（約 19 万台、約 2.0%）の順に多い（表 5 P 9 参照）^{※6}。

イ 輸入の状況

我が国において諸外国から輸入した自動車の台数は、近年 30 万台弱とほぼ横ばいで推移しており、平成 19 年中では約 27 万台である。また、輸入車の内訳をみると、外国メーカー車は約 23 万台（約 87.4%）、我が国のメーカーによる海外生産車は約 3 万台（約 12.6%）となっている（図

2 P 8 参照)。*7

(4) 我が国における新車販売台数の状況

我が国における新車販売台数について、平成 19 年までの 10 年間の推移をみると、12 年には約 596 万台であったものの、その後減少ないし横ばい傾向であり、19 年では約 535 万台となっている。

また、自動車のうち登録自動車に比べて軽自動車の占める割合は、平成 11 年以降 30%を超えており、特に、15 年以降増加し、19 年には約 36%となっている (表 6 P 10 参照)。*8

2 諸外国における我が国の自動車に対する評価等

(1) 我が国の自動車に対する評価の現状

上記のとおり、諸外国において自動車の保有台数が増加するなかで、我が国の自動車の生産台数は諸外国で最も多く、平成 19 年中の自動車の生産台数のうち約 660 万台 (約 56.5%) が輸出され、海外生産台数についても約 1,186 万台にのぼっている。このように我が国の自動車については、現在、諸外国において非常に高い評価を得ていると認められる。

その背景として、我が国の自動車メーカーでは、1970 年代に入り、小型車を中心とした量産体制の確立とその前提となった大量生産・大量販売、技術優先の車両開発であるシーズ指向ではなく、顧客の嗜好を優先するニーズ指向を優先し、これが車両開発方針の主流となったこと、大量生産により性能が大幅に向上し、国際的に競争可能な状態にまで成長したことが挙げられるとし、この過程で海外における日本車の評価は、安価で燃費がよく、故障が少ないという認識が次第に醸成されていったことが挙げられている*9。また、特に、石油危機に見舞われた 1970 年代は、我が国及び米国におけるガソリン価格の高騰に伴い、燃費の改善が求められたが、我が国の自動車メーカーは、エンジン、車体の軽量化、プロペラシャフトを不要とする FF (前輪駆動) 車などに挑戦したことも挙げられている*10。

最近においても、我が国の自動車メーカーから、国内市場及び海外市場に対して、ハイブリッド車を始めとする低燃費性を有する自動車などを投入しており、こうした取組も我が国の自動車に対する評価の要因と考えられる。

(2) 国民所得と乗用車普及率との相関関係等

資料 6 の 1 (3) アでは、我が国においても「国民所得と乗用車価格はこれまで他国で観察された通りに強い相関関係がある」ことが証明されたほか、我が国では 1970 年代末に低価格で維持費が安かった軽四輪商用車の需要が急増したとしている。

諸外国における我が国の自動車に対する認識については、(1) のとおり、安価で燃費がよく、故障が少ないという認識に基づくことに鑑みると、我

が国及び欧米以外の諸外国においても、国民所得と乗用車価格との相関関係があり、かつ、我が国の自動車の価格が諸外国における我が国の自動車に対する高い評価の要因の一つとなっていると考えられる。

(3) 諸外国における技術基準の相異等

我が国を始め諸外国では、国内の産業（自動車産業以外の産業を含む。）の発達状況、道路その他のインフラの整備状況、財政状況、国民の生活様式や所得水準等の実情が異なっており、そのため交通安全対策に関する意識や行政機関において採り得る対策も異なる。また、資料6の2（4）のとおり、国連欧州経済委員会に設けられた自動車基準調和世界フォーラムにおいて、自動車の安全・環境基準の国際調和等が進められているものの、諸外国においてもこれに基づく基準の改廃を行っているところと認められる。

世界的な規模で販売・生産されている我が国の自動車については、国内で生産するものは国内向け及び輸出国向けの技術基準に基づき、海外で生産するものについては当該生産国向け及び輸出国向けの技術基準に基づき、それぞれ生産している。資料6の2（3）のとおり、自動車に装備する装置の開発に要する1台当たりのコストや製造に要する1台当たりのコストについては、当該装置の製造数や自動車の製造台数が増加するにしたがって低減することが見込まれる。

ESCやACCについては、資料6の自動車メーカーにおいて一部車種にオプションとして装備することとし、又は一部の車種・グレードに装備しているが、こうした装置の製造に要する自動車1台当たりのコストについては、我が国の国内向けのみを対象とするのが最も高く、対象とする国数又は台数が増加し、普及するにしたがって低減し、自動車価格への影響もより少なくなると見込まれる。最高速度違反による交通事故を防止するための装置についても、同様である。

他方、自動車の安全・環境基準の国際調和等については、資料6の2（4）のとおり、我が国で使用する自動車に関して、こうした国際調和に当てはまらない基準等を導入することとする場合に對外経済摩擦の要因となる側面もあることに留意する必要がある。

(4) 諸外国における最高速度違反に係る意識の相異等

(3) のとおり、我が国を始め諸外国では、それぞれ国内の実情が異なることから、我が国の自動車のように、諸外国において販売・生産している場合には、我が国だけでなく、諸外国の実情、特に行政機関の対策や国民の意識（ニーズ）を踏まえたものとする必要がある。(1) のような、これまでの我が国の自動車メーカーが採用したニーズ指向は、それに沿うものと認められる。

そこで、諸外国では、車両の安全性についても様々なニーズがあり、最

高速度違反による交通事故対策についても同様と考えられる。例えば、速度抑制装置（スピード・リミッター）については、当該装置が機能する範囲内では走行速度の抑制効果がある装置であるが、当該装置を装備した自動車の最高速度の値や最高出力等の値は、装備していない自動車に比べて低くなることや、運転者が自由に速度をコントロールすることができない。そのため、当該装置が装備された自動車を販売している国の国民の交通安全意識によっては、当該自動車の魅力が低いと判断される可能性がある。また、例えば、ドイツは、OECD及びECMTにおける車両の走行速度抑制対策に対する態度を保留している。

これらのように、諸外国では、それぞれの国の実情に応じて行政機関の対策や国民の意識により選好する自動車は異なり得ることから、我が国の自動車に対する評価を維持するためには、こうした点にも配慮する必要がある。

（参考文献）

※1 社団法人日本自動車工業会HP

http://www.jama.or.jp/world/world/world_2t1.html

※2 同上 http://www.jama.or.jp/world/world/world_2t2.html

※3 同上 http://www.jama.or.jp/world/world/world_t2.html

※4 同上 http://www.jama.or.jp/world/foreign_prdct/foreign_prdct_2t1.html

※5 同上 http://www.jama.or.jp/industry/four_wheeled/four_wheeled_4t1.html

※6 同上 http://www.jama.or.jp/industry/four_wheeled/four_wheeled_2g5.html

※7 同上 http://www.jama.or.jp/industry/four_wheeled/four_wheeled_4t2.html

※8 同上 http://www.jama.or.jp/industry/four_wheeled/four_wheeled_2t1.html

を基に作成

※9 「わが国のモータリゼーション発展期における自動車産業の環境と自動車メーカーによるマーケティング対応－複数マーケティング・チャンネル制進展の背景－」（専修大学准教授（現教授） 石川和男）P38 左段参照

http://www.senshu-u.ac.jp/gakumu/sho/bulletin/vol188/v88_07.pdf

※10 「年代別・日本自動車輸出環境と今後の戦略課題」（吉田信美〔(株)自動車経営開発研究所長〕 JAMAGAZINE 2008年2月号 社団法人日本自動車工業会HP） P2参照

<http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200802/07.html>