

クルマを通じて社会を考える

はじめに

自動車は大変裾野の広い産業で、関連分野也多岐にわたるため、経済・社会を考える地歴公民科や探究の授業に格好の題材です。この教材が授業の役に立ち、かつ皆さんの自動車産業に対する理解向上に役立てば幸いです。

この教材の使い方、特長

- 各項「問」で始まり、「答え」「解説（参考）」の流れで構成しています。それぞれの「問」に答えていきましょう。
- 自ら各スライドを進める、あるいは前にも戻ることができ、自分のペースで学べます。

V 章 国際経済

目次

- I 章 地球温暖化
- II 章 資源・エネルギー問題
- III 章 環境問題と政策
- IV 章 現代の企業・産業構造の変化
- V 章 国際経済**
- VI 章 自転車事故と損害賠償

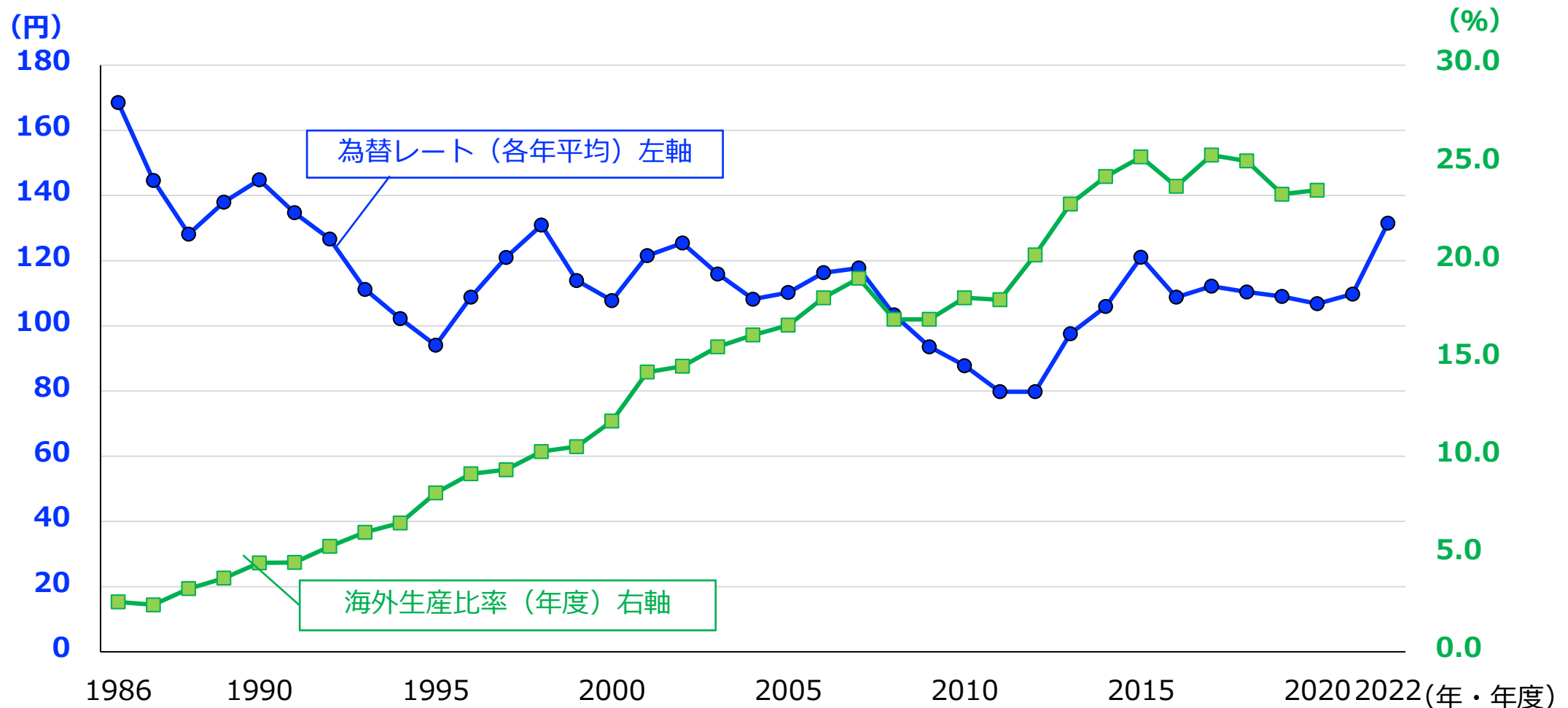
V章 国際経済

この章の学習のねらい

1. グローバル化の進行により、一国だけで経済活動が成り立たないことについて着目する。
2. 自動車の視点から国際社会において、諸国がどのような役割を果たすべきかについて議論する。
3. 持続可能な社会について考察する。

問 1 図表 1 をみて、為替レートと日本企業の海外生産比率との関係について、読み取れることをあげよう。

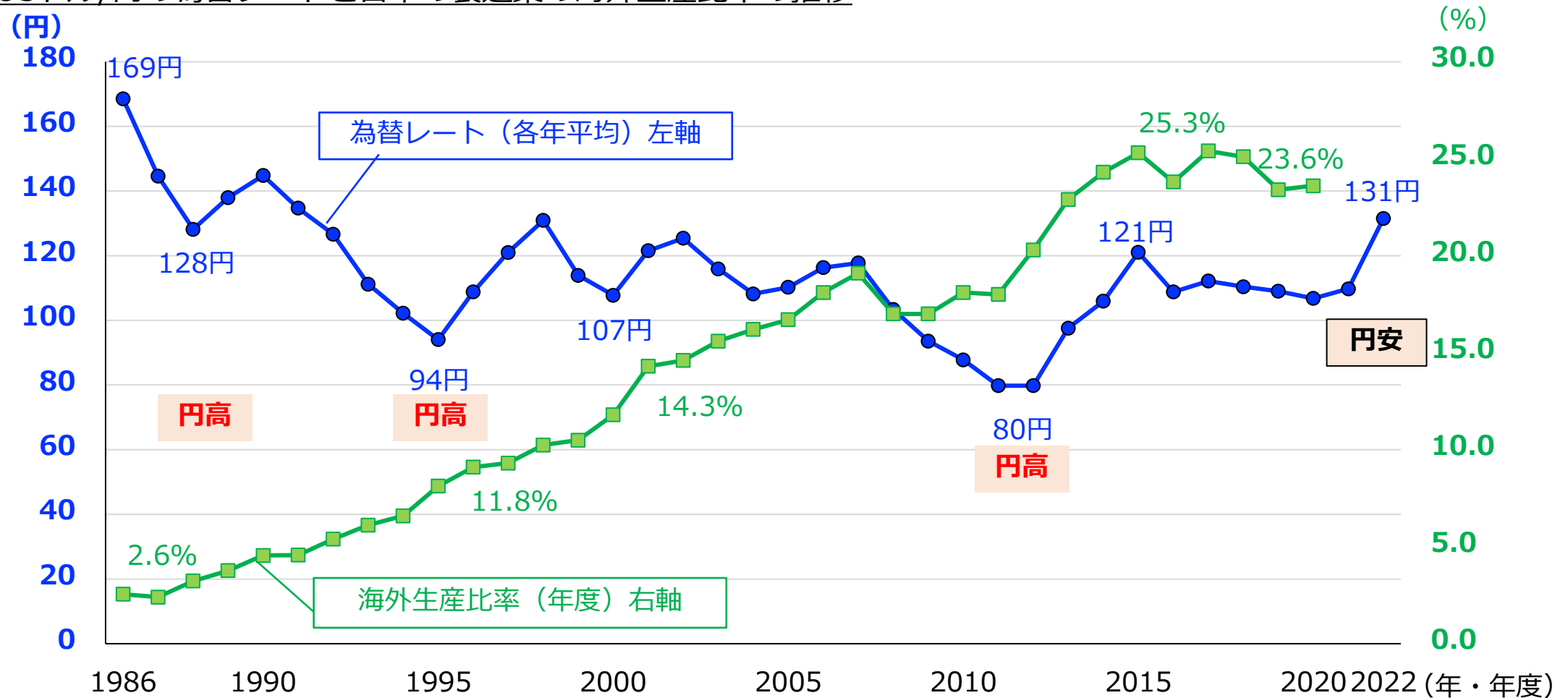
図表 1 USドル/円の為替レートと日本の製造業の海外生産比率の推移



出典：海外生産比率＝『海外事業活動基本調査』（経済産業省）／為替レート＝世界経済のネタ帳（原典：IMF）

答え 海外生産比率は長期的には上昇傾向にあります。かつては円高がその大きな要因でしたが、現状では必ずしもそうではありません。*次のスライド5【解説】参照
円安傾向にある現在、海外生産比率は24~25%で推移しています。

図表1 USドル/円の為替レートと日本の製造業の海外生産比率の推移

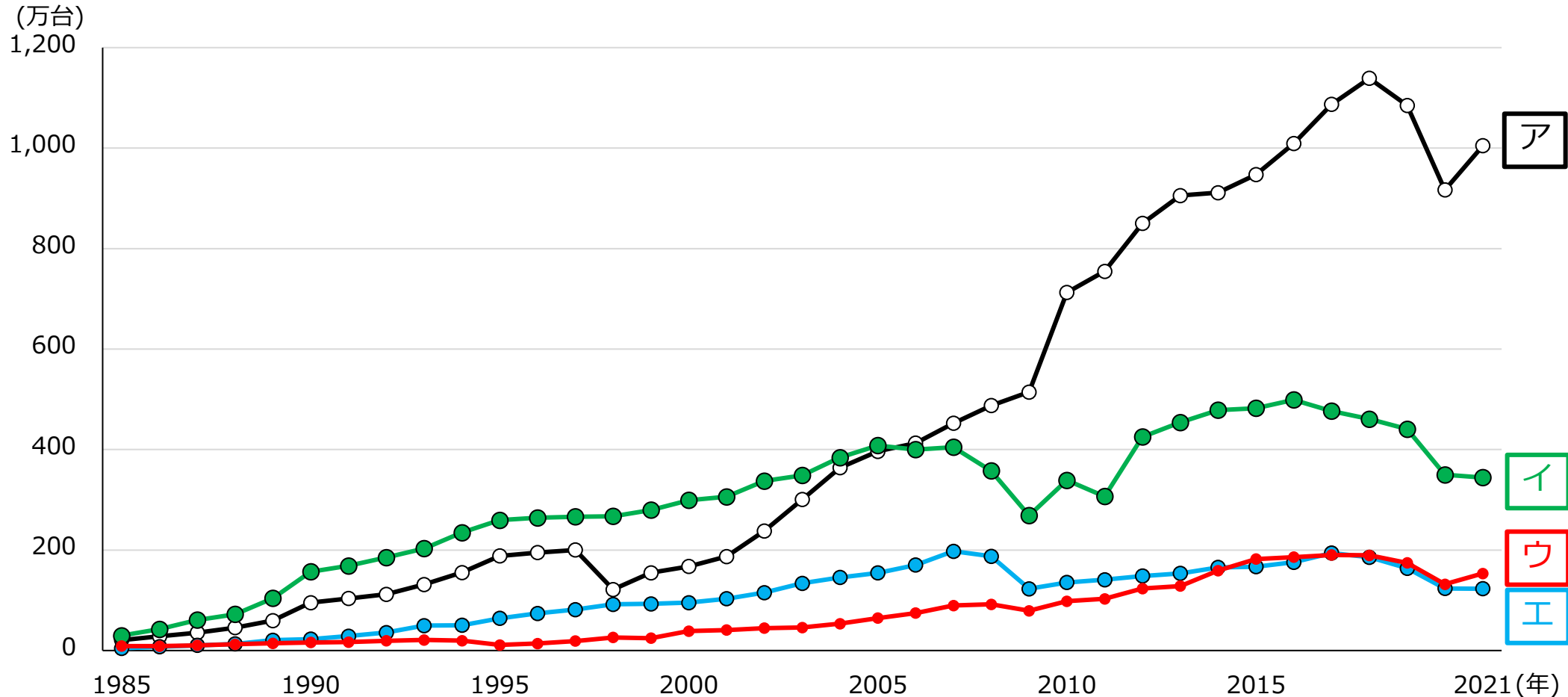


出典：海外生産比率＝『海外事業活動基本調査』（経済産業省）／為替レート＝世界経済のネタ帳（原典：IMF）

- 【解説】**
- 1985 年のプラザ合意以降、急激な円高と、貿易摩擦回避のために日本が行った自動車輸出自主規制によって、北アメリカ州やヨーロッパ州への生産拠点の移転が進みました。
 - 1990 年代には、生産コストの低減を図って、賃金の低いアジア地域に生産拠点を移す動きも加速しました。
 - それ以降は円安に振れた時期もありましたが、海外生産は生産コストの削減を図ったものから、新興国の経済発展を背景として新興国市場の獲得をめざしたものにシフトする形で増加しました。
 - また、2008年に発生したリーマンショック以降、急激な円高が進行したこともあり、再び生産コスト低減のための海外生産比率が高まりました。
- * 2012年以降は円安傾向にありながら、海外生産比率が低下していないのは、コスト低減だけでなく、現地市場の獲得をめざしていることも、その背景にあるからです。
- しかし、2022年には円安が大幅に進み、一部で国内生産に回帰する動きも見られます。

問 2 図表 2 は日本の自動車メーカーが海外で生産している地域別の台数です。
ア～エはそれぞれヨーロッパ州、北アメリカ州、中・南アメリカ州、アジア
州です。ア～エに当てはまる地域を答えよう。

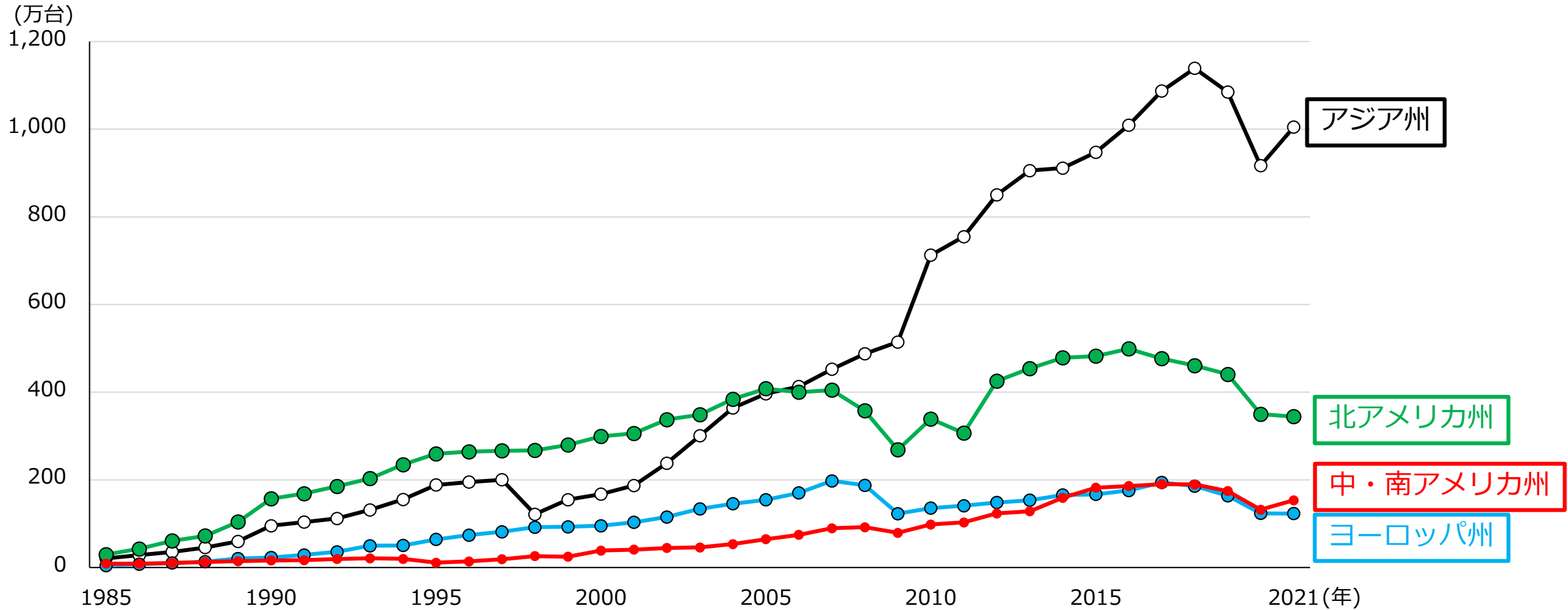
図表 2 日本の自動車メーカーの地域別生産台数（四輪車）



出典：（一社）日本自動車工業会

答え ア＝アジア州、イ＝北アメリカ州、ウ＝中・南アメリカ州、エ＝ヨーロッパ州

図表2 日本の自動車メーカーの地域別生産台数（四輪車）



出典：（一社）日本自動車工業会

問 3 図表 3 と 4 は、日本の輸出・輸入相手国の上位 5 か国を示しています。
A、B は、アメリカ合衆国、中国のいずれかです。A、B の国名を答えよう。

図表 3 日本の輸出相手国上位 5 か国（単位：億円）

	1995年		2000年		2010年		2021年	
1 位	A	113,330	A	153,559	B	130,856	B	179,844
2 位	韓国	29,278	台湾	38,740	A	103,740	A	148,315
3 位	台湾	27,096	韓国	33,088	韓国	54,602	台湾	59,881
4 位	香港	25,996	B	32,744	台湾	45,942	韓国	57,696
5 位	シンガポール	21,576	香港	29,297	香港	37,048	香港	38,904

図表 4 日本の輸入相手国上位 5 か国（単位：億円）

	1995年		2000年		2010年		2021年	
1 位	A	70,764	A	77,789	B	134,130	B	203,818
2 位	B	33,809	B	59,414	A	59,114	A	89,156
3 位	韓国	16,222	韓国	22,047	オーストラリア	39,482	オーストラリア	57,533
4 位	オーストラリア	13,666	台湾	19,302	サウジアラビア	31,494	台湾	36,782
5 位	台湾	13,470	インドネシア	17,662	アラブ首長国連邦	25,688	韓国	35,213

答え A = アメリカ合衆国、B = 中国

図表3 日本の**輸出**相手国上位5か国（単位：億円）

	1995年		2000年		2010年		2021年	
1位	アメリカ合衆国	113,330	アメリカ合衆国	153,559	中国	130,856	中国	179,844
2位	韓国	29,278	台湾	38,740	アメリカ合衆国	103,740	アメリカ合衆国	148,315
3位	台湾	27,096	韓国	33,088	韓国	54,602	台湾	59,881
4位	香港	25,996	中国	32,744	台湾	45,942	韓国	57,696
5位	シンガポール	21,576	香港	29,297	香港	37,048	香港	38,904

図表4 日本の**輸入**相手国上位5か国（単位：億円）

	1995年		2000年		2010年		2021年	
1位	アメリカ合衆国	70,764	アメリカ合衆国	77,789	中国	134,130	中国	203,818
2位	中国	33,809	中国	59,414	アメリカ合衆国	59,114	アメリカ合衆国	89,156
3位	韓国	16,222	韓国	22,047	オーストラリア	39,482	オーストラリア	57,533
4位	オーストラリア	13,666	台湾	19,302	サウジアラビア	31,494	台湾	36,782
5位	台湾	13,470	インドネシア	17,662	アラブ首長国連邦	25,688	韓国	35,213

【解説】

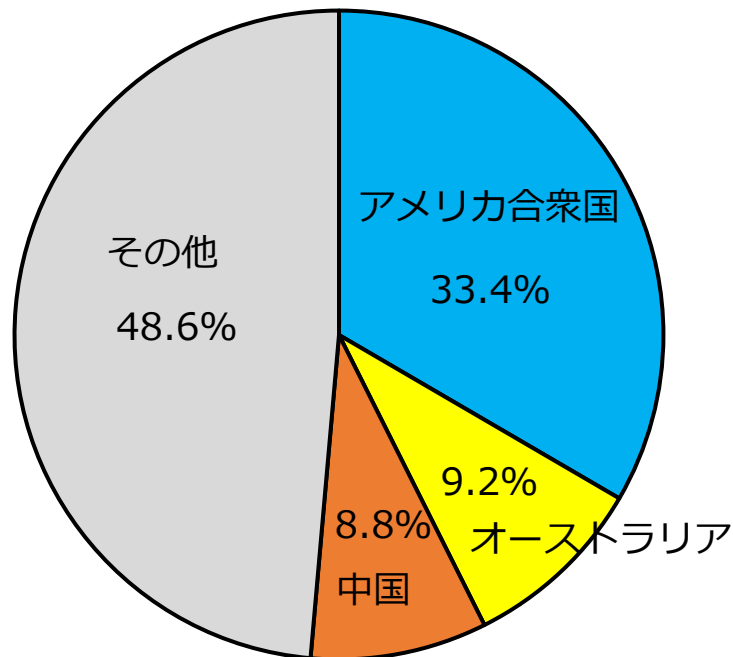
●日本の主な輸出品目

日本の輸出品目の主力は「自動車」「半導体等電子部品」「自動車部品」「鉄鋼」などです。輸出品目全体の相手国としては、アメリカ合衆国が第1位を続けていましたが、近年は中国への輸出が急増しています。

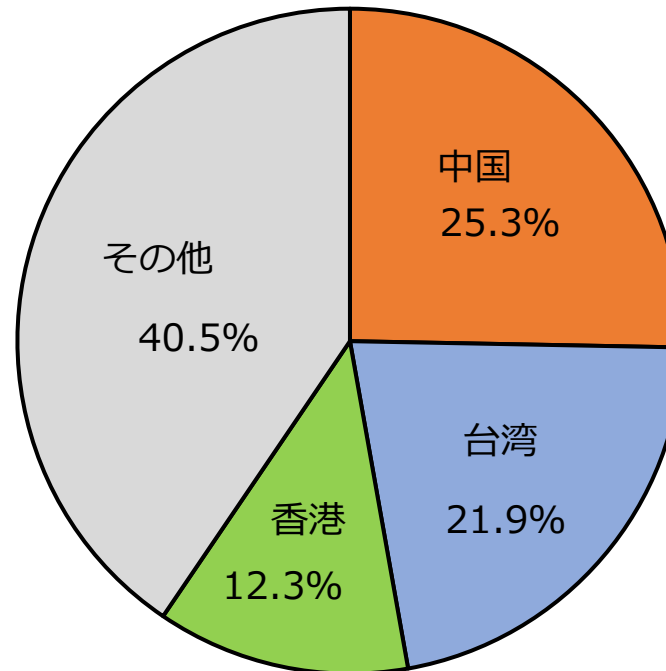
2019年はアメリカ合衆国、2020年は中国が第1位です。

図表5 品目別輸出相手国（2021年）

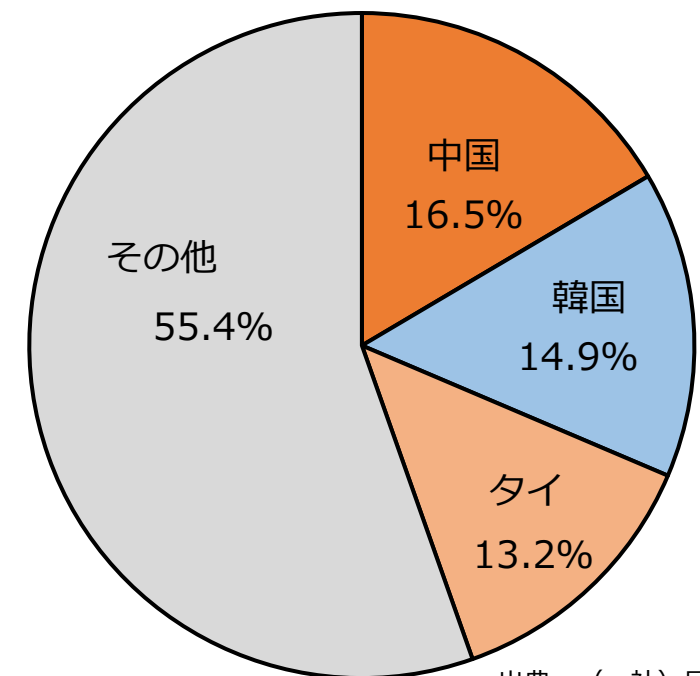
<自動車：10兆7千億円>



<半導体等電子部品：4兆9千億円>



<鉄鋼：3兆8千億円>



出典：（一社）日本貿易会

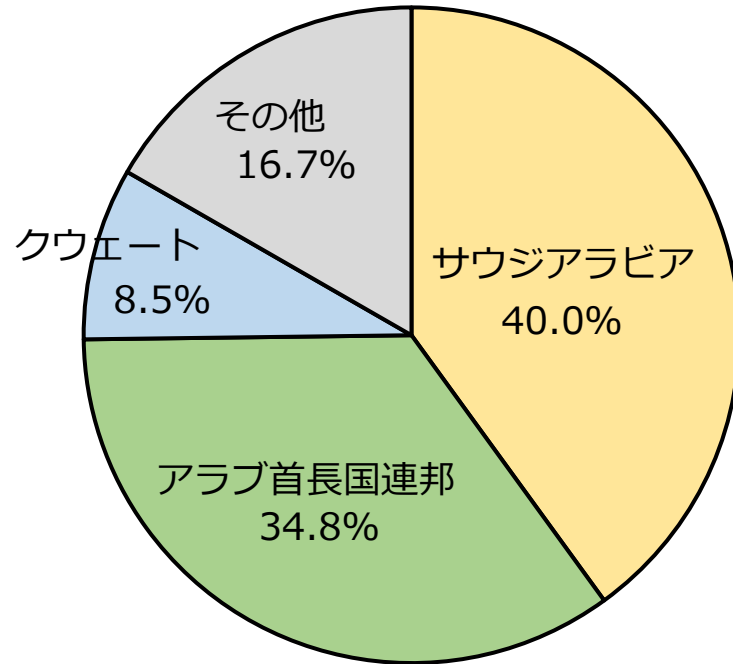
【解説】

●日本の主な輸入品目

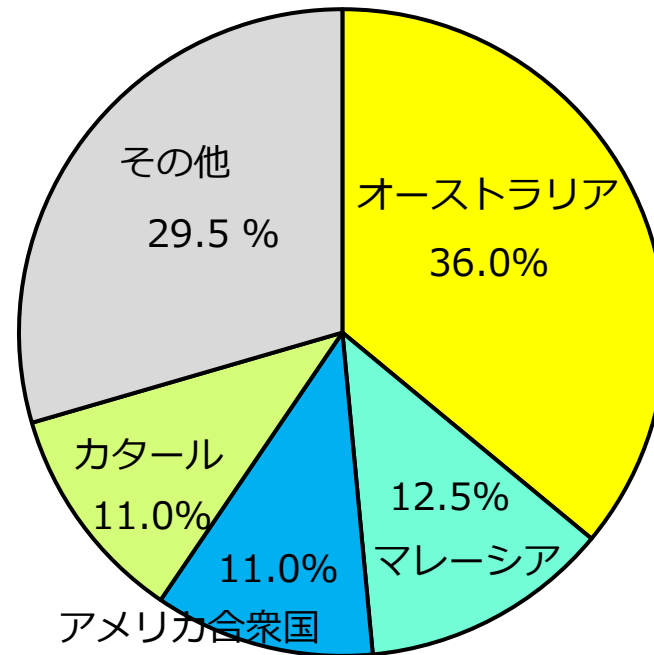
輸入品目は「原油および粗油*」「LNG(液化天然ガス)」「医薬品」「通信機」が主です。輸入もかつてはアメリカ合衆国が第1位でしたが、日本企業が中国等で生産した製品の輸入が増加。2002年以降は輸入全体で中国が最大の相手国です。

図表6 品目別輸入相手国 (2021年)

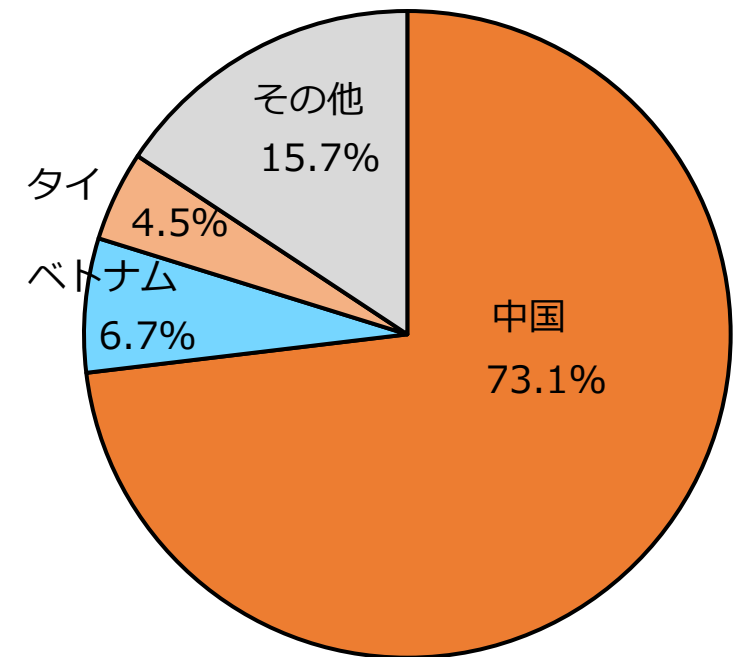
<原油および粗油：6兆9千億円>



<LNG：4兆3千億円>



<通信機：3兆3千億円>



*：原油＝採掘されたままの石油／粗油＝精製していない原料油。日本の関税法上では別の扱い

出典：（一社）日本貿易会

問 4 図表 4 の「輸入」で、2010年にサウジアラビア、アラブ首長国連邦（UAE）が上位5か国の中に入っています。
これはどんな輸入品が影響しているのか、またその理由は何か考えよう。

図表 4 日本の輸入相手国上位 5 か国（単位：億円）／再掲

	1995年		2000年		2010年		2021年	
1位	アメリカ合衆国	70,764	アメリカ合衆国	77,789	中国	134,130	中国	203,818
2位	中国	33,809	中国	59,414	アメリカ合衆国	59,114	アメリカ合衆国	89,156
3位	韓国	16,222	韓国	22,047	オーストラリア	39,482	オーストラリア	57,533
4位	オーストラリア	13,666	台湾	19,302	サウジアラビア	31,494	台湾	36,782
5位	台湾	13,470	インドネシア	17,662	アラブ首長国連邦	25,688	韓国	35,213

【ヒント①】

この2か国は、前のスライド11 図表6にみるように、2021年の現在でも「ある輸入品」の相手国上位2位を占めています。
この輸入品は、日本にとって非常に重要なものです。

出典：税関

答え 日本の輸入品目は石油、石炭、LNG（液化天然ガス）が多く、これらの資源を産出する中近東の国々が資源・エネルギー価格の上昇に伴って上位を占めることとなりました。

図表4 日本の輸入相手国上位5か国（単位：億円）／再掲

	1995年		2000年		2010年		2021年	
1位	アメリカ合衆国	70,764	アメリカ合衆国	77,789	中国	134,130	中国	203,818
2位	中国	33,809	中国	59,414	アメリカ合衆国	59,114	アメリカ合衆国	89,156
3位	韓国	16,222	韓国	22,047	オーストラリア	39,482	オーストラリア	57,533
4位	オーストラリア	13,666	台湾	19,302	サウジアラビア	31,494	台湾	36,782
5位	台湾	13,470	インドネシア	17,662	アラブ首長国連邦	25,688	韓国	35,213

この2か国は、2021年の時点でも「**原油および粗油**」（**石油**）の輸入相手国上位2位を占めています。
石油の価格の上昇がこの2か国を上位に押し上げたのです。

出典：税関

【解説】 1990年代後半から、中東産油国以外で石油の輸入先であった中国や東南アジアなどにおいて、工業化が進展し、それらの国の中で石油需要が増加しました。

そのため、それらの国々では日本へ石油を輸出する余力が低下しました。そこで、サウジアラビアやアラブ首長国連邦など、中東の国々への依存度が高まっていきました。現在でもこの2か国は最大の石油輸入相手国です。また、LNG（液化天然ガス）の輸入相手国一位であるオーストラリアは、近年、輸入全体の相手国第三位の位置が続いています。

図表7 サウジアラビア、アラブ首長国連邦の両国が輸入の上位5か国に入っていた時期（1位、2位を除く表）

	1995年	2005～2007年	2008年	2009～2014年	2021年
3位	韓国	サウジアラビア	サウジアラビア	オーストラリア	オーストラリア
4位	オーストラリア	アラブ首長国連邦	オーストラリア	サウジアラビア	台湾
5位	台湾	オーストラリア	アラブ首長国連邦	アラブ首長国連邦	韓国

* 2021年時点で、サウジアラビアは6位、アラブ首長国連邦は7位です。

出典：税関

* 詳しく調べたい場合は、以下の税関ホームページにアクセスして、各年の上位10位までのランキングをみてみましょう。

輸出相手国上位10か国の推移：(年ベース) <https://www.customs.go.jp/toukei/suii/html/data/y4.pdf>

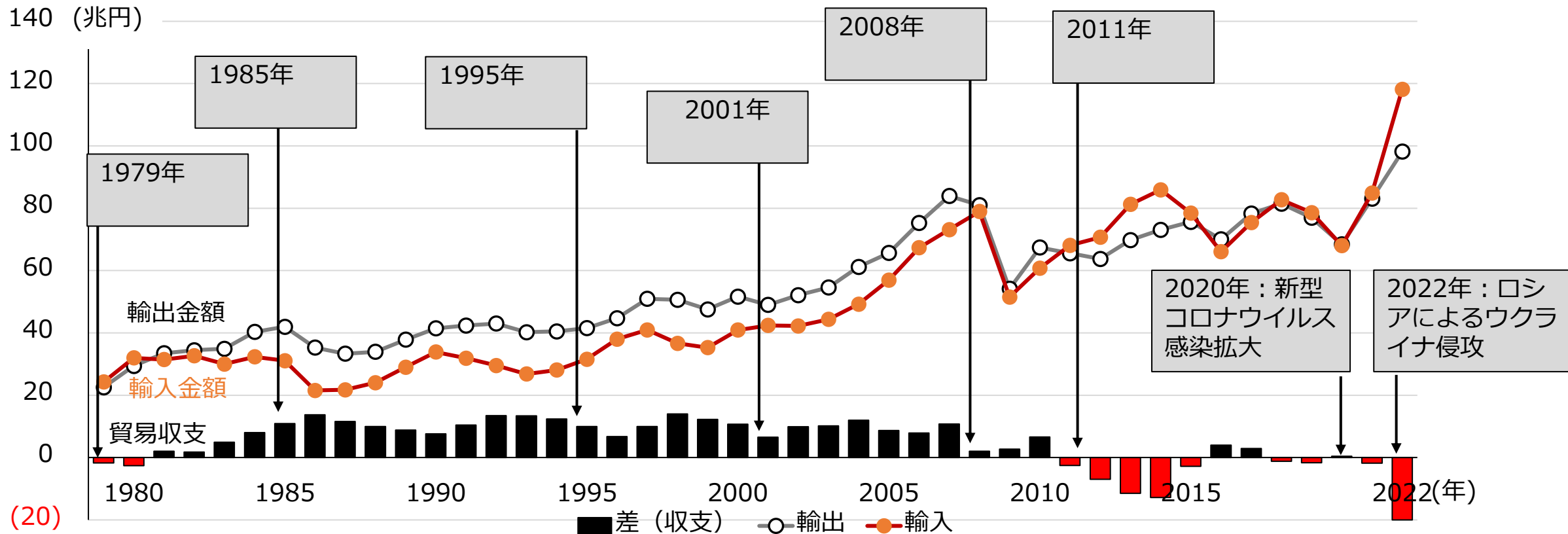
輸入相手国上位10か国の推移：(年ベース) <https://www.customs.go.jp/toukei/suii/html/data/y5.pdf>

* 対韓国貿易【輸入】：機械類、石油製品、鉄鋼

対台湾貿易【輸入】：機械類、プラスチック、鉄鋼

問 5 図表 8 は日本の貿易収支額の推移を示したものです。
図表の下に、日本の輸出入に影響を与えたと思われるできごとを①～⑥まで
あげてあります。西暦年の空欄にその番号を入れよう。

図表 8 日本の貿易収支の推移

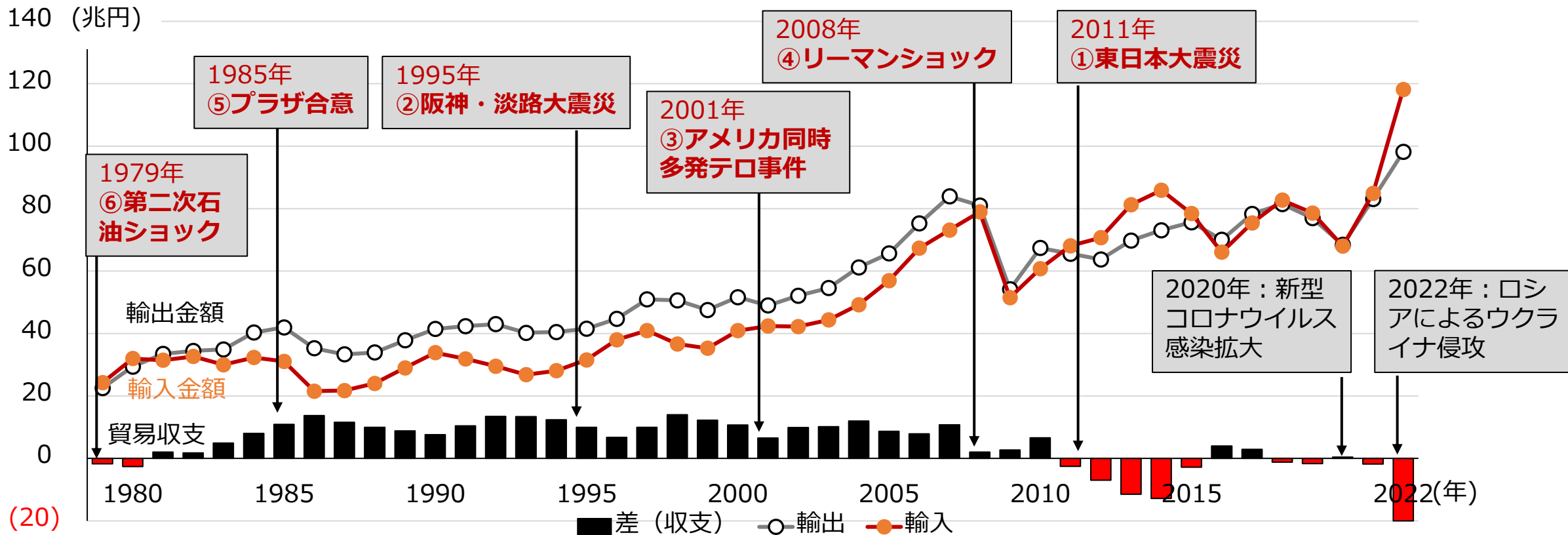


①東日本大震災 ②阪神・淡路大震災 ③アメリカ同時多発テロ事件 ④リーマンショック ⑤プラザ合意 ⑥第二次石油ショック

出典：税関

答え 1979年：⑥第二次石油ショック、1985年：⑤プラザ合意、
1995年：②阪神・淡路大震災、2001年：③アメリカ同時多発テロ事件、
2008年：④リーマンショック、2011年：①東日本大震災

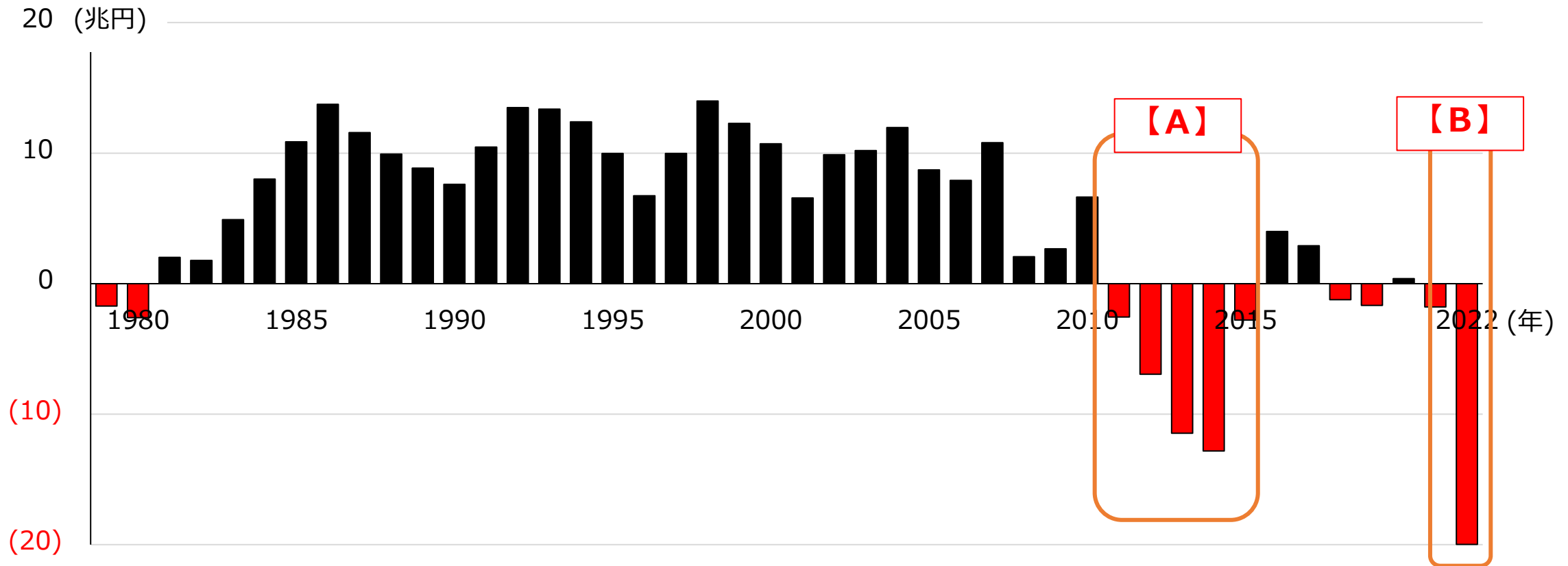
図表8 日本の貿易収支の推移



(20)

問 6 図表 8 の貿易収支額推移の図を、あらためて見てみよう。
2011年の東日本大震災後、貿易赤字が拡大し、2015年まで赤字が継続しました【A】。また2022年には過去最大の赤字を記録しています【B】。
これらにはどのような要因があったのか調べよう。

図表 8 日本の貿易収支の推移



出典：税関

【A】の答え

●輸出面

・世界景気の減速

2008年のリーマンショックの1年後、輸出金額は回復。
しかし、欧米やアジアの景気減速により、その後の伸びは緩やか。

●輸入面

・エネルギー価格の大幅な上昇

日本の輸入品目は、原油や石炭、天然ガスが圧倒的に多く、「アラブの春」（2010年末から2011年にかけて、北アフリカや中東諸国で起こった一連の民主化運動）を契機にエネルギー価格が大幅に上昇。

・東日本大震災による福島第一原発事故の影響

2011年の東日本大震災による原発事故とその稼働停止により、天然ガスをはじめとする火力発電用の燃料輸入量が増加。

・アベノミクス*と円安

2012年当時の安倍政権が打ち出した経済対策により、円安が急速に進み輸入価格が上昇。一方で金融緩和、積極的な財政政策により景気は回復、消費拡大につながり、輸入量が増加した。

*アベノミクス：第2次安倍政権時の「3本の矢」を柱とする経済政策のこと。

①大胆な金融政策②機動的な財政出動③民間投資を喚起する成長戦略により、日本経済を立て直そうという計画

【B】の答え

●輸出面

・輸出金額は増加したが、輸入額がそれを上回った

輸出額は約98兆円で前の年より20%増加し、過去最高額を記録したが、輸入額の増加には追いつかず。

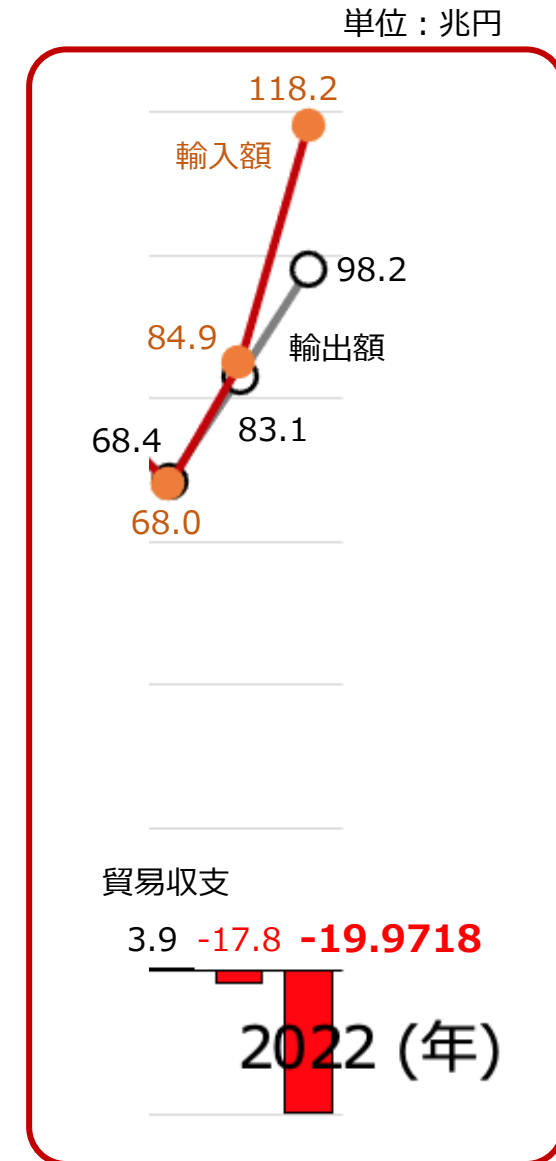
●輸入面

・円安に加え、ロシアのウクライナ侵攻による影響

輸入額は約118兆円で、前年の約40%増。はじめて100兆円を突破。

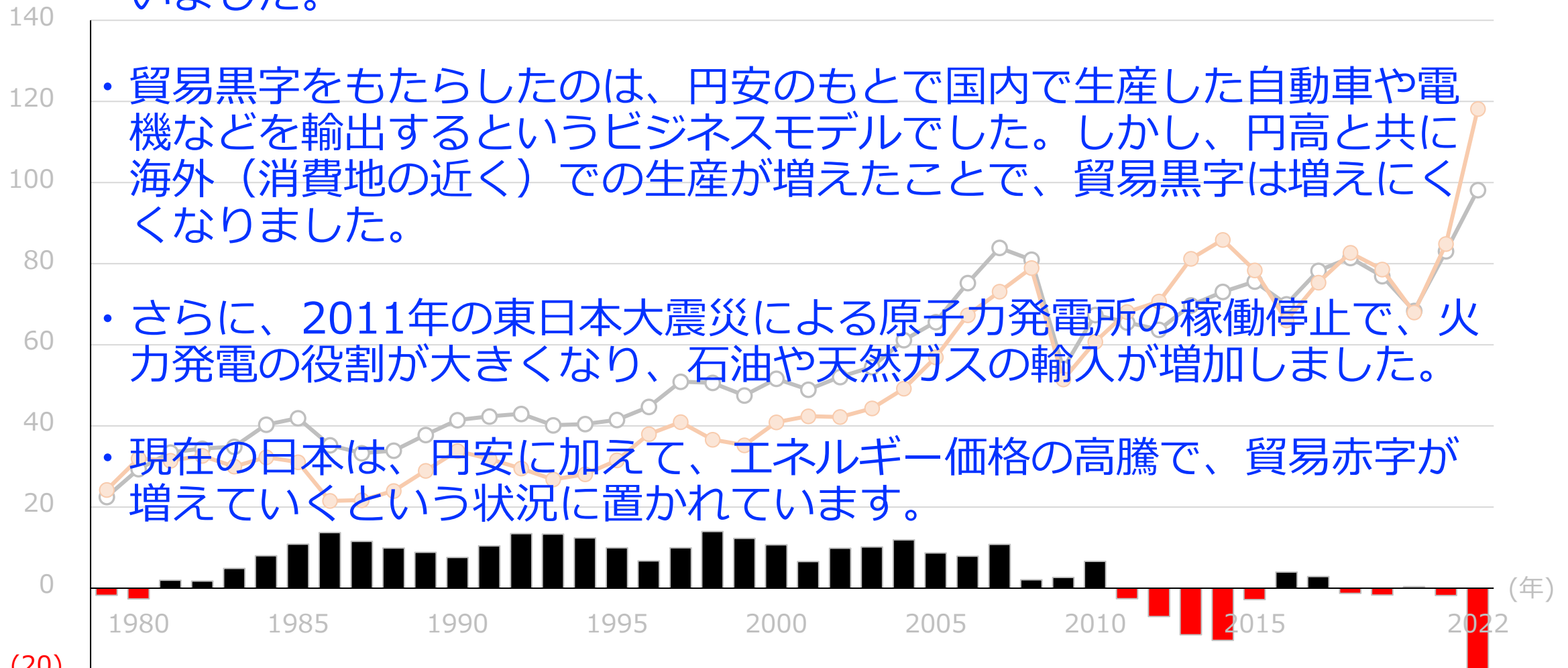
これにより、貿易赤字額は19兆9,718億円に。

要因は、円安状況が続く中、2022年2月のロシアによるウクライナ侵攻によりエネルギー価格が高騰し、輸入額が大きく膨らんだため。



【解説・近年の日本の貿易状況】

(兆円) ・ かつて日本は、貿易によって黒字を生み出す「輸出大国」と言われていました。



(20)

【解説・現在の世界と日本】

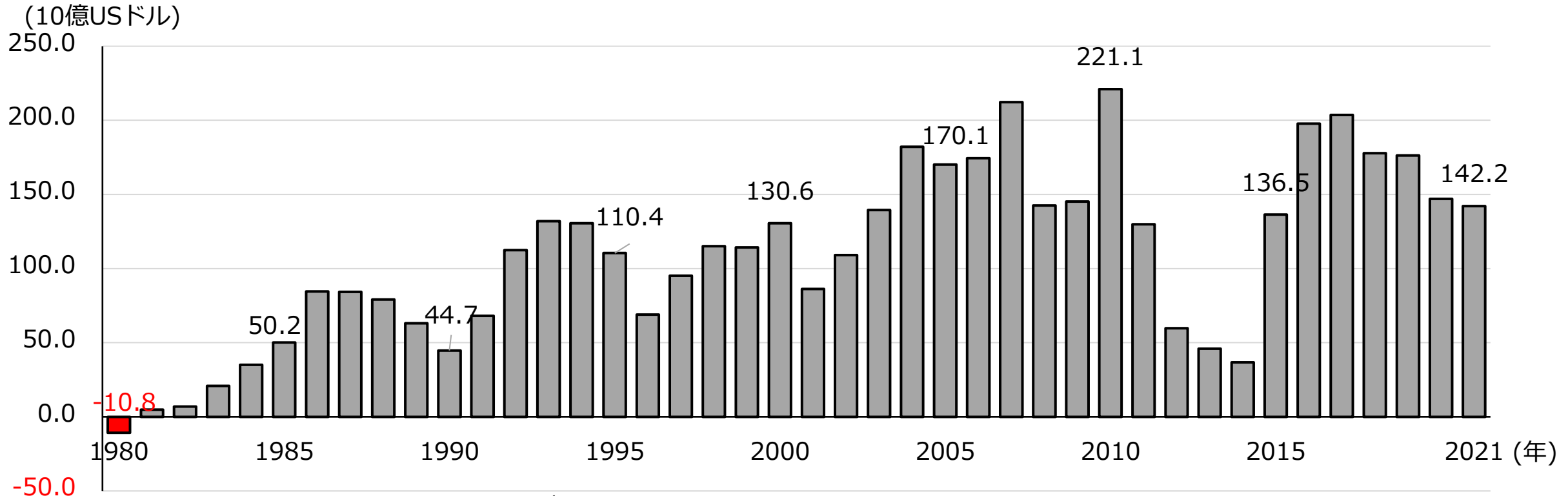
- ・ 世界情勢は経済活動に大きな影響を及ぼします。
2020年に始まった新型コロナウイルスの感染拡大では、サプライチェーン*や、輸出入ルート寸断といった状況に陥りました。
2022年に起こったロシアによるウクライナ侵攻により、エネルギー保障問題への対応、ロシア国内での事業の見直し・撤退を強いられました。
- ・ 日本は資源を輸入に頼る国であるがゆえに、原油を始めとするエネルギー価格や輸入品全般の価格の高騰など、個人の生活にも多様な変化が生じます。
- ・ 昨今は世界経済の結びつきが強くなりつつある一方、政治的価値観の違いによる対立や衝突により、その脆さを露呈する状況も増えています。
- ・ 社会経済活動を行う上で、世界の様々な動きを注視し、外的なリスクに備える必要性が一層高まっています。

* サプライチェーン：調達・生産・物流・販売・消費など一連の経済活動のこと

【解説・円安と日本】

- ・円安の状況では、海外事業の収益が増加するので、海外展開が進む企業ほど業績が向上します（経常収支の増加）。
- ・貿易収支が赤字でも経常収支は黒字なので、一概に「円安」は悪いということではありません。

図表9 日本の経常収支の推移



* 経常収支：海外とのモノやサービスの取引で生じた収支

出典：世界経済のネタ帳（原典：BOP（国際収支マニュアル）に基づいたデータ）

問 7 図表10は日本とアメリカ合衆国、中国の自動車に関する輸入関税率の表です。
関税は自国の産業保護という機能を果たします。
日本の自動車に関する関税はどれくらいか答えよう。

図表10 自動車の輸入関税率

	日本	アメリカ合衆国	中国	参考：日EU-EPA（2019年発効）
乗用車	%	2.5%	15.0%	10% （発効8年目・2027年に撤廃）
トラック	%	25.0%	15.0%	排気量により10%と22% （発効8年目・2027年に撤廃）
バス	%	2.0%	15.0%	排気量により10%と16% （発効13年目・2032年に撤廃）
部品（車体及び自動車用）	%	2.5%	6.0%	3～4.5% ⇒ 0% （即時撤廃）

【ヒント】

すべての車種で日本は同じ関税率です。
日本は、関税の撤廃を求めて、貿易・投資の
自由化や円滑化をめざしています。

答え 日本の自動車に関する輸入関税は“ゼロ”です。

図表10 自動車の輸入関税率

	日本	アメリカ合衆国	中国	参考：日EU-EPA（2019年発効）
乗用車	0%（無関税）	2.5%	15.0%	10% （発効8年目・2027年に撤廃）
トラック	0%（無関税）	25.0%	15.0%	排気量により10%と22% （発効8年目・2027年に撤廃）
バス	0%（無関税）	2.0%	15.0%	排気量により10%と16% （発効13年目・2032年に撤廃）
部品（車体及び自動車用）	0%（無関税）	2.5%	6.0%	3～4.5% ⇒ 0% （即時撤廃）

日本の自動車関税率は諸外国からの引き下げ要求に応えたため、1978年から無関税で、自動車輸入が自由化されています。

それに対し、自動車関税を課している国は、アメリカ合衆国や中国だけでなく、現時点でのEU諸国など多くあります。

出典：（一社）日本自動車工業会

【解説】 日米自動車摩擦〔1970年代～〕…（1）自動車に関わる貿易摩擦があった

かつて、日米の間で自動車をめぐる厳しい貿易摩擦がありました。
それが1970年代から始まった日米間の経済摩擦の象徴的なできごと「日米自動車摩擦」です。

1973年の第一次オイルショックによって、ガソリン価格が高騰し、アメリカ合衆国の自動車ユーザーが燃費の良い日本車を求めるようになり、日本からアメリカ合衆国への自動車輸出が急増、日本車はシェアを拡大しました。
これに対して、アメリカ合衆国の自動車産業（ビッグ3^{*1}）と全米自動車労働組合、さらに議会も、日本車の輸入規制を要求、輸入規制法案が提出されました。
1981年には、日本政府と日本の自動車業界は輸出自主規制^{*2}を受け入れることとしました。

* 1：ビッグスリー＝アメリカ合衆国を代表する大手自動車メーカー3社のこと。GM（ゼネラルモーターズ）、フォード、クライスラー

* 2：輸出自主規制＝輸入する側の国の事情に配慮して、輸出する国が輸出の量や価格などを自主的に制限すること。

自動車の場合、1981年に実施された初年度には、前の年度から15%程度削減された168万台で、その後も制限台数は増加しました。

【解説】 日米自動車摩擦〔1980年代～〕…（２）ジャパンバッシング（日本たたき）

さらに1985年にアメリカ合衆国の対日貿易赤字が500億ドルに達し、自動車だけでなく日本の投資・金融・サービス市場の閉鎖性によってアメリカ企業が参入しにくいことが批判されて、事実上日米間経済のほとんどの分野で摩擦が生じました。そのことによって「ジャパンバッシング*³」が起きるようになりました。

その後、日本の自動車産業の海外進出が進んで、アメリカ合衆国にも工場が建設され、雇用を創出した結果、日本車の輸出による摩擦は緩和されていきました。

* 3：ジャパンバッシング＝日本が急速に経済大国化していったことによって、1985年頃からアメリカ合衆国を中心に高まった日本に対する攻撃・非難のこと。「日本たたき」ともいう。

【解説】 日米自動車摩擦…（３）日米摩擦をめぐる背景と協議

1970年代 (集中豪雨的輸出)	1980年代 (輸出自主規制)	1985年 (プラザ合意)	1989～1990年 (日米構造協議)	1989～1990年 (日米包括経済協議)
日本製自動車の対米輸出が急増 ↓ アメリカ合衆国の自動車産業が低迷 ↓ それによりアメリカ合衆国の自動車産業界、労働組合、議会の圧力が高まる	日本は自動車の対米輸出の自主規制を表明、実施	アメリカ合衆国の対日貿易赤字を食い止めるため、円安ドル高の是正を図る 日本、アメリカ合衆国、イギリス、旧西ドイツ、フランスの先進5か国蔵相・中央銀行総裁会議（G5）における為替レート安定化に関する合意	アメリカ合衆国は、対日貿易赤字が膨らむ要因は日本市場の閉鎖性（非関税障壁*）にあると主張	アメリカ合衆国は、以下のように主張 ①日本市場は政府規制と目に見えないネットワークがあるため参入する機会・条件がない ②日本が市場解放しなければ、包括通商法（スーパー301条）により日本製自動車に報復関税を課す

* 非関税障壁＝関税以外の方法により貿易を制限すること。

【解説】 その後の推移…TPP協定以降

前のスライド
から続く

2016年	2017年	2018年	2020年 (日米貿易協定発効)
TPP*協定への署名 (全12か国) オーストラリア、ブルネイ、 カナダ、チリ、日本、 マレーシア、メキシコ、 ニュージーランド、ペルー、 シンガポール、ベトナム、 アメリカ合衆国 太平洋を囲む国同士で 関税などをなくし、自 由貿易化をめざす経済 的枠組み	アメリカ合衆国離脱 (全11か国) オーストラリア、ブルネイ、 カナダ、チリ、日本、 マレーシア、メキシコ、 ニュージーランド、ペルー、 シンガポール、ベトナム、 アメリカ合衆国 (離脱)	アメリカ合衆国を除く 11か国で「TPP₁₁*」 発効	日本はアメリカ合衆国 と、TPPのような多国 間協定ではなく、二国 間の貿易協定を締結。 TPPで撤廃が決まってい たアメリカ合衆国の 自動車関税については 「撤廃に関してさらに 交渉する」とされただ けで、日米の自動車関 税について何の進展も みえない状況にある。

* TPP (Trans-Pacific Partnership) Agreement = 環太平洋パートナーシップ協定。経済連携協定。

* TPP₁₁ (CPTPPとも言う。Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership)

【解説】 自動車関税率… FTAとEPA

日本は貿易・投資の自由化・円滑化を進めるために、FTA*やEPA*の締結を推進しています。

FTA

物品の関税を削減・撤廃

サービス貿易の障壁等を削減・撤廃

EPA

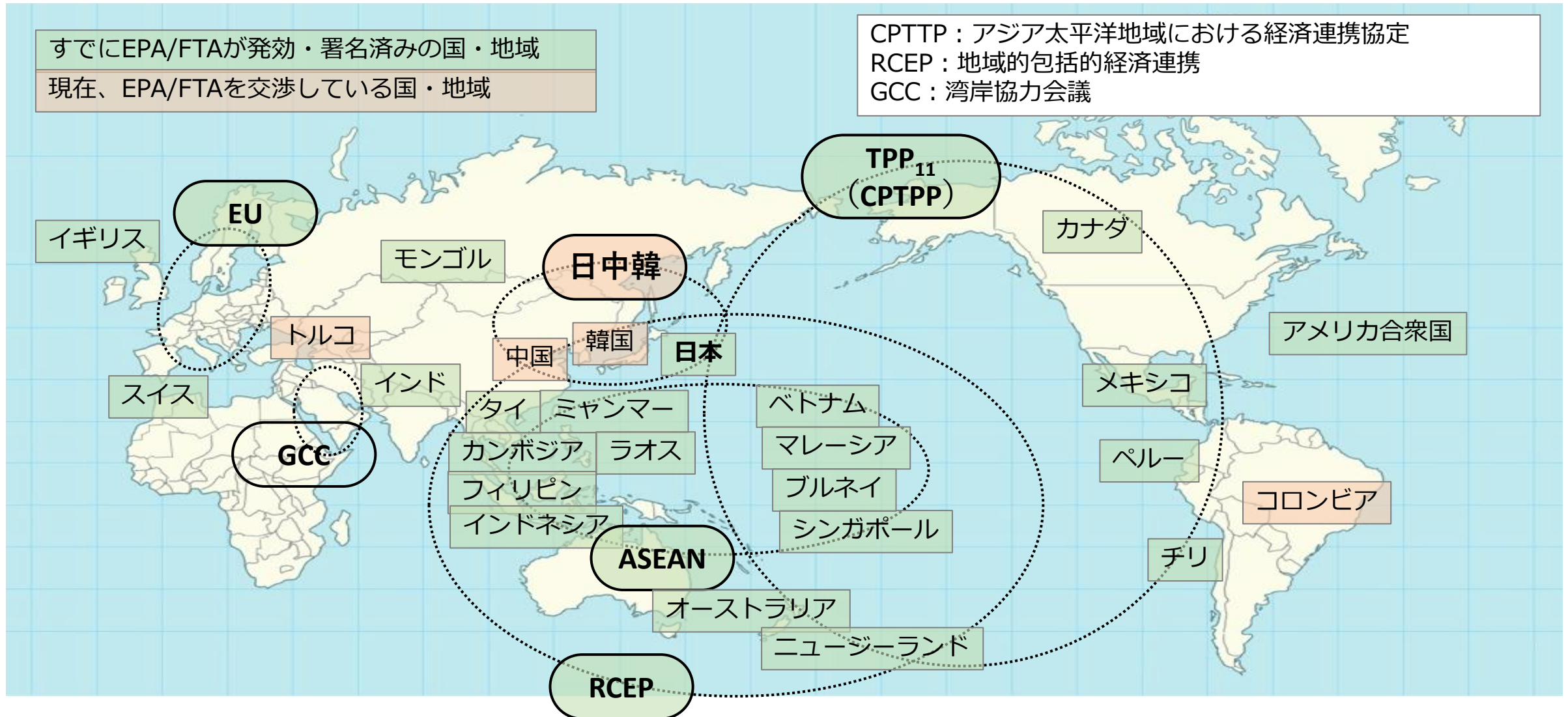
FTAを柱にヒト・モノ・カネの移動の自由化、円滑化を図る

投資ルール（環境）の整備

知的財産権の保護など

- * FTA（Free Trade Agreement：自由貿易協定）は、2つ以上の国（または地域）の間で、物品およびサービス貿易の自由化（関税や障壁等を削減・撤廃すること）を目的とする協定です。
そうすることによって国・地域間で自由な貿易が実現でき、貿易や投資の拡大をめざすことができます。
取引のある企業にとっては、無税で輸出入ができるようになり、消費者にとっては相手国が作った製品や食品などが安く手に入るようになります。このようにFTAは関税の撤廃・削減を定めます。
- * EPA（Economic Partnership Agreement：経済連携協定）は関税だけでなく知的財産の保護や投資ルールの整備なども含めます。

【解説】 日本のEPA/FTAの取り組み



出典：（一社）日本自動車工業会より作成（原典：外務省）2021年3月現在

さらに「課題学習」として

為替レートは、その国の経済情勢やさまざまなニュースなどに反応して日々変動しています。

輸出企業、輸入企業、多国籍企業、消費者それぞれの視点から、円安や円高の際のメリット・デメリットについて考えよう。

また、2022年2月のロシアによるウクライナ侵攻が国際経済に与えた影響について調べてみよう。

さらに理解を深めよう

当財団HPで公開されている動画コンテンツで、更に理解を深めてください。
カーボンニュートラルと国民の負担 ～エネルギー価格の上昇は一時的なものか～

<http://www.jaef.or.jp/6-kurumajuku/manabiya/ch03.htm#sec06>

公益財団法人 日本自動車教育振興財団

JAEF