

## 台湾のFTA戦略やエコカー普及を見据えた 未来を描く裕隆日産自動車

裕隆自動車との技術提携時代から数えると、50年以上に渡り台湾ビジネスに取り組んできた日産自動車。長年培ってきたブランドイメージを生かしつつ、「小型車志向、高級車志向化」などの市場ニーズに合わせた販売戦略を展開する一方、「政府によるエコカーへの優遇措置」、「ECFA(两岸経済協力枠組み協定)による两岸自動車貿易の活性化」などのビジネス環境の変化を見据え、台湾事業の中長期展望を策定中だ。今回は裕隆自動車との合併会社である裕隆日産自動車の畑中啓治副総経理を訪ね、事業現況や展望についてお話を伺った。



裕隆日産自動車(股)  
副総経理 畑中啓治氏

### 台湾事業の概況について

日産自動車は1957年に裕隆自動車と技術提携契約を結び、60年にはブルーバードの現地生産を始めました。その後、投資規制の緩和を受けて85年に裕隆自動車に資本参加し、2003年に同社から分離する形で裕隆日産自動車(以下「当社」)を設立しました。裕隆自動車が生産する日産ブランドの車を製造し、当社がマーケティング、営業、商品企画、設計開発、購買、生産技術、アフターサービスなど製造以外の業務を行っています。

台湾では現在、乗用車とトラックの計9車種(ティーダHB、ティーダセダン、リヴィナ、グランドリヴィナ、シルフィ、ティアナ、セレナ、エクストレイル、キャプスター)を製造・販売しています。このほか、日本からインフィニティブランドのFX50、FX35、EX35、M35、スカイラインや日産ブランドのローグ、370Z、GT-Rなどを輸入しています。国産車と輸入車の販売割合は10:1程度で、09年は計約3万台の販売を見込んでいます。

また、当社は中国の三大自動車メーカーの一社であり、日産自動車の中国事業パートナーである東風汽車会社に投資しており、ここ数年の中国自動車市場の急速な成長を受け、安定した投資利益を得ています。

### 台湾の市場環境、事業環境の特徴は?

人口当たりの新車販売数を見ると、日本がピーク時の1990年には1億2,000万人の人口で約600万台が売れていたのに対し、台湾(人口約2,300万人)は少ないように思います。販売台数はピークの1994年でも60万台ほどで、09年は金融危機の影響もあり、通年で26~27万台ほどと見られています。この背景には、台湾はバイクユーザーが極めて多いことや、公共交通網が発達している台北市周辺に人口が集中していることなどが考えられます。ただ、小型乗用車へのシフトの動きもあり、伸び代はまだあると思います。

市場トレンドは、経済危機以降は小型車(リヴィナ、ティーダ)と高価格車(ティアナや輸入車)の2極化の傾向が見られます。台湾の特徴としては、日本と比べてセダントypesの高価格車の販売比率が高いことや、黒のセダンの人気が高い点が挙げられます。革張りのシートや木目調の内装が好まれるのも特徴的です。

事業環境の面で言いますと、台湾では自動車産業のサプライチェーンはほぼ完備されていますが、一部には生産規模などの問題からコストが高く、競争力が無い部品もあります。そういうものは、中国やタイから輸入しています。また、エンジン用のキーデバイスなどは日本から輸入しているため、09年は円高の影響を受ける形となりました。

## 日本企業から見た台湾

### 技術開発センターについて

当社の業務の内、開発機能は130人から成る裕隆日産技術センター(YNTC)が担っています。YNTCには2つの任務があります。一つはフロントライン業務です。例えば、オーディオやエアコンの仕様、或いは台湾独自の法規に基づくボディサイズの特徴など(台湾の市場要件)を日産車の基本設計を行っている日産テクニカルセンター(神奈川県厚木市)に報告し、基本設計段階(開発初期フェーズ)に反映してもらいます。もう一つは部品のローカライズです。車をリーズナブルな価格で提供できるように、極力、部品の台湾での国産化を進めています。台湾のサプライヤに日本で使っている図面と同じものを渡しても、同じ部品が出てくるとは限りません。台湾サプライヤの特性を生かしつつ、車全体との調整を図りながら、開発を進めていきます。内装、外装、ナビなどの設計の手配権は台湾にあり、YNTCで開発を担当しています。

### ECFAの影響について

台湾だけを見て開発、生産するという従来のやり方では、今後は苦しくなるでしょう。当社が急成長する中国やインドに目を向ける中、台湾拠点はどうすべきかと問う時、やはり、メイドインタイワンの日産車を外に出すことを考えないわけにはいきません。その意味で、「2010年にも締結」と言われているECFAは大きなチャンスだと捉えています。台湾と中国の間で車を出し入れできるようになれば、台湾の強みを出すことが可能だと思います。中国の東風汽車有限公司(日産自動車と東風汽車会社の合弁生産会社)と裕隆日産の製造車種の多くは重複しているのですが、中国市場の成長スピードを考えると、生産ラインの拡大は必須です。ここで、「ではどこに投資するのが効率的か」という話になると、台湾にも強みがあります。12万台の年産能力を持つ裕隆汽車の三義工場をフル稼働させてコストダウンにつなげれば、台湾産日産車の輸出競争力はいっそう向上するでしょう。また、開発能力の観点から見ますと、台湾のエンジニアは長い時間をかけて車に触れてきただけあって、非常に優秀です。この開発能力も有効に活用できると思います。さらに、ECFA

をきっかけに台湾がフィリピンやインドネシアともFTAを結べば、輸出先の多様化につながるため、今後の協議の行方に注目しています。

ECFAによる中国車の台湾流入についてはあまり心配していません。当面は台数制限が設定されるでしょうし、台湾の人々の中国車に対する受容性の課題から、10年後はともかく、ここ数年で急増するとは考えにくい。ECFAの発効後、すぐに台湾に中国車があふれ、価格破壊が起きるようなことはないでしょう。

### 環境対応車について

台湾では裕隆汽車を始め、各社がEV事業に参入したり、政府がハイブリッド車の購入補助制度を策定する等、官民ともにエコカー普及への取り組みを本格化させており、当社でも対応を検討中です。日産自動車は2010年に日米で、11年には欧州と中国で5人乗りの電気自動車(EV「リーフ」)の量産体制に入る予定です。ただ、EVの普及は車会社だけでなく、バッテリーのリースコストの補助や充電スタンドの設置など、国や自治体を巻き込んだ制度、インフラ両面の整備が不可欠です。台湾政府にイニシアチブを発揮していただき、ともに環境整備を進め、リーフの台湾市場への早期投入を果たすことができれば、と期待しています。

ありがとうございました。

表1：裕隆日産汽車股份有限公司の基本データ

会社名	裕隆日産汽車股份有限公司
設立時間	2003年
董事長	嚴凱泰
資本金	30億萬元
販売台数	25,500台(2009年1~10月) *前年同期比14.4%増、シェアは第3位の11.7%
社員数	約430名(内日本人8名)
事業内容	台湾における日産車のマーケティング、営業、商品企画、設計開発など

注 2009年11月時点のデータによる。  
出所 公開資料及びヒアリングよりNRI整理