

ブラジルへ積極姿勢を強める日本企業 ～欧米企業を追隨する自動車、原料確保を目指す鉄鋼産業～

吉岡 武臣 *Takeomi Yoshioka*

(財)国際貿易投資研究所 研究員

ブラジル経済は成長と停滞を繰り返し、海外資本の流入に大きな影響を及ぼしてきたが、近年は経済が安定、市場の拡大と資源需要が追い風となって世界から注目を浴びている。

日本の対ブラジル投資は2005年以降、継続して増加傾向にある。BRICsではブラジルへの投資額は中国に次ぐ規模で、特に製造業の投資が増加している。日系自動車メーカーは急成長する市場でのシェア拡大を図り、小型車をはじめとした生産能力を拡大する。また、鉄鋼需要の急増と鉄鉱石の供給確保のため鉄鋼メーカーも積極姿勢を強めている。

近年、日本企業のブラジル進出が活発化している。その大きな要因はブラジルが南米最大のマーケットであることと豊富な資源国であるという二つの魅力に代表される。

ここ数年のブラジル経済は安定化し、3～5%前後のGDP成長が続き自動車などの消費の拡大をもたらしている。また、資源価格の高騰は豊かな資源を持つブラジルにとって経済

発展の追い風となっている。世界各国がブラジルに注目する中、日本企業の投資が拡大している。本稿では近年の日本の対ブラジル投資の傾向をふまえ、投資が拡大している自動車産業および資源に密接に関わりのある鉄鋼産業の投資に焦点を当てることにする。

日本からブラジルへの投資額は

BRICsの中でも中国に次ぐ規模で、インドやロシアを上回る（表1）。2005年度から2007年度までの対外直接投資額（国際収支ベース、フロー）の平均は中国が7,165億円、ブラジルが1,504億円、インドが984億円、ロシアが176億円であった。金額では中国、伸び率ではインドに劣るが順調に増加している。

1989年度以降の投資額の推移を

見ると（図1）、2001年の日伯紙パルプ資源開発によるセニブラ買収、2003年の三井物産によるバレパール（鉄鉱石大手ヴァーレ（旧称リオドセ）の普通株52.3%を所有）の株式取得など、大型の投資が行われた翌年は落ち込むことが多かった。しかし、2005年度以降は継続して増加し過去最高の水準に近づきつつある（注1）。

表1 BRICs各国への日本の対外直接投資額

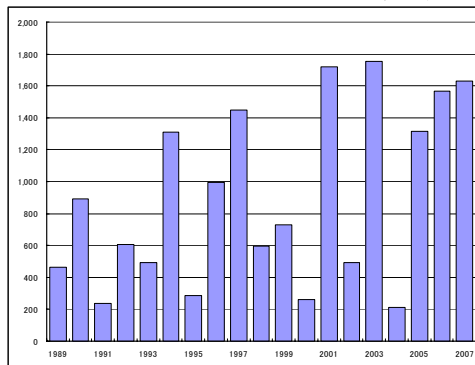
（単位：億円）

	中国	インド	ブラジル	ロシア
2005年度	7,774	425	1,316	119
2006年度	6,706	636	1,568	195
2007年度	7,015	1,890	1,628	213
05年～07年累積額	21,495	2,951	4,512	527

（出所）財務省「国際収支状況 対外直接投資（地域別）」

図1 日本の対ブラジル投資の年度別推移

（単位：億円）



（出所）財務省「業種別対外直接投資実績（地域別）」（1989～2004年度）、

「国際収支状況 対外直接投資（地域別）」（2005年度～2007年度）

注：1989～2004年度は届出ベース、2005～2007年度は国際収支ベース

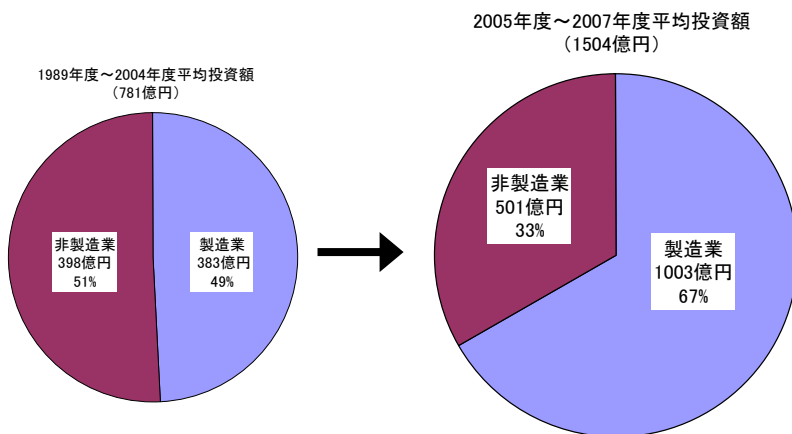
製造業・非製造業で比較すると、ブラジルへの投資額の比率は図2のようになる。

1989年度～2004年度までは製造業と非製造業の比率はほぼ同じであったが、2005年度以降は製造業の比率が高まっている。比率増に大きく寄与したのは輸送機械器具分野への

投資で、1989年度～2004年度の平均投資額が69.8億円、全体の約9%であったのに対し、2005～2007年度は588.6億円、約39%を占めた。

また、投資額の伸びと共に直接投資残高および残高に占める再投資収益の割合も2005年以降増加し続けている（表2）。

図2 日本の対ブラジル直接投資額（製造業・非製造業別）



（出所）財務省「業種別対外直接投資実績（地域別）」（1989～2004年度）、日本銀行「業種別・地域別直接投資」（2005年度～2007年度）

注：1989～2004年度は届出ベース、2005～2007年度は国際収支ベース

表 2 日本の対ブラジル直接投資残高および再投資収益の割合

(単位：億円)

	直接投資残高	再投資収益	再投資収益 の割合
2001	6,085	1,510	25%
2002	4,744	1,500	32%
2003	5,263	1,252	24%
2004	4,732	917	19%
2005	7,049	2,191	31%
2006	9,310	3,306	36%
2007	12,475	5,232	42%

(出所) 日本銀行「直接投資残高地域別統計」

注：2006年末より直接投資残高、2005年より再投資収益の計上方法が一部変更されている。

アンケート調査にも投資の増加が窺える。日本貿易振興機構の「第8回在中南米日系進出企業の経営実態調査」(調査内容は2006年)によれば、42.5%の企業が前年(2005年)より投資を増やしている。

また、ブラジル日系企業における黒字企業の比率は前回の調査(2005年)よりも上昇しており(69.8%→71.2%)、営業利益が改善した理由で最も多かったのが「需要拡大」(77.5%、複数回答有)であった。

上述したように日本の製造業、特に輸送機械メーカーは急成長するブラジル市場への投資を増加させてい

る。しかし、オートバイは日系メーカーが販売台数で94%(注2)を占めているのに対し、自動車メーカーのシェアは欧米に比べかなり低い。

<自動車産業：小型車でシェア拡大を図る>

ブラジルの自動車産業は急成長している。2007年の乗用車・トラックの生産台数は297万台と前年から約13.8%増、世界第7位となった。販売台数も2006年時点で約190万台と前年から12.8%増加した(表3)。

日系メーカーも生産、販売が概ね増加している。1997年に生産を開始し最も生産・販売台数の多いホンダ

は 2001 年から 2007 年の間で生産は 約 5 倍、販売台数は約 4 倍に増加した (表 4)。2008 年 4 月には累計生産台数が 50 万台に達し、さらに 8 月には年間生産能力を 12 万台に拡張する (ホンダニュースリリース)。

表 3 世界の四輪車生産及び販売台数上位 10 カ国

(単位: 台)

順位	2005		2006		2007		販売台数(2006)		前年比	
1	米国	11,946,653	日本	11,484,233	日本	11,596,327	1	米国	17,048,981	-2.3%
2	日本	10,799,659	米国	11,292,123	米国	10,780,729	2	中国	7,215,972	25.3%
3	ドイツ	5,757,710	中国	7,277,899	中国	8,882,456	3	日本	5,739,506	-1.9%
4	中国	5,708,421	ドイツ	5,819,614	ドイツ	6,213,460	4	ドイツ	3,772,394	4.4%
5	フランス	3,549,008	韓国	3,840,102	韓国	4,086,308	5	イギリス	2,731,832	-3.3%
6	韓国	3,771,870	フランス	3,169,219	フランス	3,019,144	6	イタリア	2,601,453	4.2%
7	スペイン	2,752,500	スペイン	2,777,435	<u>ブラジル</u>	2,970,818	7	フランス	2,498,946	-1.9%
8	カナダ	2,687,892	<u>ブラジル</u>	2,611,034	スペイン	2,889,703	8	ロシア	2,411,987	29.4%
9	<u>ブラジル</u>	2,530,840	カナダ	2,571,366	カナダ	2,578,238	9	スペイン	1,985,741	0.4%
10	イギリス	1,803,109	メキシコ	2,045,518	インド	2,306,768	10	<u>ブラジル</u>	1,933,306	12.8%

(出所) 日本自動車工業会ホームページ「世界各国/地域の四輪車生産台数」「主要国の四輪車販売台数」

注: ドイツは GM のベルギーでの組立て台数を含む

表 4 ブラジルの日系自動車メーカーの生産、販売、輸出台数

(単位: 台)

		2001 年	2004 年	2007 年	
ホンダ	生産	22,058	56,544	106,027	乗用車のみ
	販売	21,375	50,234	82,177	
	輸出	497	4,937	22,831	
三菱	生産	8,571	18,011	25,844	小型商用車のみ
	販売	8,559	17,135	24,525	
日産	生産	※3,744	10,196	9,111	小型商用車のみ(※2002 年時点)
	販売	※3,021	7,776	3,798	
	輸出	※1,919	2,894	5,509	
トヨタ	生産	14,649	53,131	55,974	
	販売	13,789	42,177	42,983	
	輸出	1,429	10,907	20,792	

(出所) ANFAVEA 「Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2008」

注: 生産、輸出は乗用車・小型商用車含む。販売は輸入車を除く。

しかし、ブラジル市場ではフィアット、フォルクスワーゲン、GM、フォードが市場の79.1%を占めており、日系メーカーのシェアは7.7%である^(注3)。ブラジルは小型車の需要が根強く、2007年で最も販売台数が多かった乗用車はフォルクスワーゲンの小型車「Gol」(約24万台)であった。日本車ではホンダのシビック(約3万台)が最も多かった。トヨタは1.8リッタークラスの新型カローラを約2万台販売したが全体では販売数が伸びず、2008年7月に新開発小型車の生産を行うためサンパウロ州に年間生産能力15万台の新工場を建設すると発表した(トヨタニュースリリース)。

小型車のシェアは頭打ちながらも、新車の登録台数における1000ccエンジン車の割合は56.4%(2007年)と依然他のカテゴリーに比べて大きい。成長するブラジルの自動車市場でシェアを伸ばすためには小型車は軽視できない。また、2007年にブラジルで登録された自動車(乗用車・小型商用車・バス・トラック)のうち81.3%がフレックス燃料車^(注4)で

あり、前述の「Gol」「フィット」「カローラ」は全てフレックス燃料車タイプである。「Gol」のフレックス燃料車は2003年に市場に投入されたが、「フィット」「カローラ」のフレックス燃料車はそれぞれ2006、2007年と遅れて発売された。

日系自動車メーカーの活動拡大に伴い、周辺企業にもその影響は広がっている。2006年に関東自動車工業はトヨタ生産車両の現地調達率向上のため部品会社を海外に初めて設立、ホンダ系列の日信工業は四輪車用の部品工場を新設した。

ブラジルの自動車市場は国内販売が拡大しているのに加え、輸出台数も2001年に比べ2007年は約2倍に増加している^(注5)。日系メーカーの輸出台数も増加しつつあり(表4)、今後は中南米・欧州への輸出拠点として重要となるであろう。

自動車は裾野産業に与える波及効果も大きいこともあり、今後の成長に乗り遅れないためにも現在の市場、将来の需要を見通した戦略が必要である。

＜鉄鋼産業：需要増への対応と供給確保のため現地生産を増強＞

自動車の生産に使われる鋼板の原料は鉄鉱石であり、世界の鉄鋼の生産量は新興国を中心に急増している。鉄鋼の生産、鉄鉱石の供給において重要な位置を占めるブラジルに対し日本の鉄鋼メーカーも積極的な姿勢を見せている。

ブラジルは良質な鉄鉱石、石油などの豊富な鉱物資源を持っていることで知られる。

2007年時点における鉄鉱石の産出量は世界2位の3億6000万トン、採掘が可能な埋蔵量は粗鉱で160億トン、世界4位となっている（数量は概算ベース。USGS Minerals Information：Mineral Commodity Summaries 2008）。

ブラジル鉄鉱石企業最大手のヴァーレ（旧称リオドセ）の仕向け先別の販売量を見ると、中国の鉄鉱石需要が急増、シェアが大幅に拡大した。2005年から2007年にかけてのヴァーレの販売増加分の4,100万トンのうち中国の増加分は4,000万トンに達し、世界に占めるシェアは30%を超えた。一方、日本のシェアは10%

程度で推移している（表5）。

鉄鉱石を供給する資源会社はBHP やリオ、ヴァーレの大手3社に集約され、2006年のミタルによるアルセロールの買収は世界の鉄鋼メーカーの再編を促した。鉄鉱石価格の高騰、さらに南米の鉄鋼需要が自動車向け鋼板をはじめとして増加する中、日系鉄鋼メーカーは鉄鉱石の確保および輸送に有利なブラジルへ積極的に進出し始めている。欧米への輸出の足掛かりとしても期待される。

新日本製鉄は2006年12月にヴァーレ（旧称リオドセ）との戦略提携を合意、その後ウジミナスの大株主である日本ウジミナスの株式を取得し連結子会社化した。新日鉄の持分法関連適用会社となったウジミナスは2007年8月に設備拡張計画を発表、2008年7月には需要の増加を考慮し計画をさらに拡大修正した。ミナス・ジェイラス州のイパチング製鉄所に隣接するサンタナ・ド・パライズ地区で500万トン/年の製鉄所を建設するほか、同州のセラ・アズル地区のJ-メンデス鉄鉱山の買収・拡張が行われる（新日本製鉄ニュースリリース）。JFE スチールは2008年

4月にヴァーレ、韓国の東国製鋼と協力し、製鉄所建設に向けた事業性調査を開始すると発表した（日経産業新聞2008年4月9日）。

世界の鉄鋼メーカーの株式時価総額によると、新日本製鉄やJFEといった日本企業は1年前に比べ総額で

1兆円以上低下した。対照的にブラジルのCSN、ゲルダウ、ウジミナスは1兆から2兆円以上の増加となった（表6）。鉄鋼産業において資源に恵まれたブラジルの地位は上昇しており、日本企業のブラジルへの積極姿勢は今後も続くものと見られる。

表5 ヴァーレの鉄鉱石およびペレットの仕向け先別販売量

（単位：千トン）

	2005年		2006年		2007年	
	販売量	構成比	販売量	構成比	販売量	構成比
米州	73,191	28.7%	73,937	26.8%	73,130	24.7%
ブラジル	57,599	22.6%	58,918	21.3%	58,647	19.8%
米国	4,947	1.9%	4,432	1.6%	3,655	1.2%
その他	10,645	4.2%	10,587	3.8%	10,828	3.7%
アジア	97,099	38.1%	123,326	44.7%	141,568	47.8%
中国	54,157	21.2%	75,673	27.4%	94,521	31.9%
日本	24,814	9.7%	27,921	10.1%	27,459	9.3%
韓国	10,065	3.9%	10,530	3.8%	10,440	3.5%
その他	8,063	3.2%	9,202	3.3%	9,148	3.1%
ヨーロッパ	73,159	28.7%	68,334	24.8%	72,996	24.6%
ドイツ	24,164	9.5%	22,043	8.0%	22,781	7.7%
フランス	11,285	4.4%	11,198	4.1%	11,038	3.7%
ベルギー	7,652	3.0%	6,590	2.4%	6,381	2.2%
イタリア	8,815	3.5%	8,058	2.9%	9,320	3.1%
その他	21,243	8.3%	20,445	7.4%	23,476	7.9%
世界その他	11,722	4.6%	10,424	3.8%	8,663	2.9%
合計	255,171	100.0%	276,021	100.0%	296,357	100.0%

（出所）ヴァーレ社ホームページ「Financial Performance / Quarterly Results」

表6 世界の鉄鋼業の株式時価総額

(単位：億円)

順位	社名	国・地域	時価総額	1年前比増減
1 (1)	アルセロール・ミタル	ルクセンブルク	149,735	47,873
2 (3)	ポスコ	韓国	48,918	-3,179
3 (2)	新日本製鉄	日本	42,339	-16,404
4 (11)	CSN	ブラジル	38,790	21,561
5 (10)	ゲルダウ	ブラジル	34,904	16,515
6 (5)	ティッセン・クルップ	ドイツ	34,549	-2,049
7 (4)	JFE ホールディングス	日本	34,531	-10,492
8 (9)	ノボリペック	ロシア	31,396	12,152
9 (7)	宝山鋼鉄	中国	29,544	-3,839
10 (13)	ウジミナス	ブラジル	27,748	11,148

(出所) 日本経済新聞 2008年6月17日

注：時価総額は6月13日時点、トムソン・データストリームのデータを元に作成。ゲルダウとウジミナスは普通株と優先株の合計。カッコ内は1年前の順位。

ブラジル経済は成長と経済危機が繰り返され、日本企業の投資にも大きな影響を及ぼしてきた。1950年代の第1次日本企業進出ブーム、続く1960年代後半からの「ブラジルの奇跡」と呼ばれる経済成長期には多くの企業がブラジルに進出した。その後、1970年代の石油危機による経済の悪化、インフレの上昇や財政赤字の影響で多数の企業がブラジルから撤退した。続く1980年代以降もブラジル経済は成長と停滞を繰り返し持続的な成長には至らなかった。しかし、2003年以降は経済が安定化、

GDP 成長率も2003年の1.1%から2007年には5.4%と順調に増加している。格付け会社のスタンダード&プアーズ、フィッチは2008年にブラジルを投資適格級に格上げした。

経済の安定化がもたらした消費の拡大と恵まれた天然資源を持つブラジルは日本企業にとって過去の苦い経験をもってしても無視できない存在になりつつある。

(注1) ブラジル中央銀行の統計では日本からの投資額は1996年以降、2004年に落ち込んだものの2005年

まで増加傾向にあり、2005 年以後はやや減少している。

(注2) 2007 年時点でホンダが 80%、ヤマハが 14%。Abraciclo (ブラジル二輪車製造業者協会) のデータによる。

(注3) 乗用車・小型商用車・バス・トラックの国産車、輸入車の販売台数の合計による (2007 年)。フォルクスワーゲンには VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS を含む。データの出所は ANFAVEA (全国自動車製造業協会)。

(注4) ガソリン、エタノール燃料を任意の比率で混合して使用できるエンジンを搭載した自動車。ブラジルでは 1970 年代の石油不足を契機に 100%のエタノールで走行する自動車が 1980 年代に普及したため、フレックス燃料車が一般化しやすい環境にあった。

(注5) ANFAVEA (全国自動車製造業協会) によるとブラジルからの輸出台数 (乗用車、小型商用車、バス、トラック合計) は 2001 年で約 39 万台、2007 年は約 79 万台であった。

【参考】鉄鋼、自動車分野等における最近の日本企業の対ブラジル動向事例

1. 鉄鋼			
企業名	内容	時期	投資額
新日本製鉄	ウジミナス社普通株式取得及び 15 年間の株主間協定へ参加	2006/11	
	リオドセ社と戦略的提携合意書を締結	2006/12	
	日本ウジミナス社の株式を追加取得、連結子会社化。ウジミナス社は持分適用会社に	2006/12	
	ウジミナス社拡張投資計画を決定	2007/08	約 84 億ドル
	ウジミナス社拡張投資計画を拡大修正、500 万トン/年の鉄源製鉄所の建設を決定	2008/07	141 億ドル
JFE スチール	大型高炉の建設に向けた事業化調査 (FS) を開始。韓国の東国製鋼、ヴァーレ社と合併で生産を行う	2008/04	5000～6000 億円
三井物産	ヴァーレ社への追加出資約 750 億円を持株会社パレパールを通じて実施	2008/06	約 750 億円
商船三井	世界最大級の鉄鉱石専用船三代目 “BRASIL MARU” 竣工。ブラジル産鉄鉱石輸送に従事	2007/12	
大同特殊鋼	ゲルダウグループのピラティニ社と技術提携強化に合意。日系自動車メーカーへの特殊鋼鋼材の安定供給体制を構築	2006/12	
住友金属工業	パローレック社とシームレスパイプ製造会社の設立に最終合意。木炭ベースのエコフレンドリーな一貫製鉄所で製造を行う	2007/07	約 2000 億円

2. 自動車			
企業名	内容	時期	投資額
トヨタ	ブラジルでFFV車のカローラ、カローラFlexを販売開始	2007/05	
	サンパウロ州の新工場建設を発表。年間15万台の小型車生産を開始	2008/07	6億～7億ドル
ホンダ	ブラジル四輪車工場の生産能力拡大を発表。年間生産を5.6万台から08年には10万台に拡張	2005/11	1億ドル
	ブラジル向け「フレキシブル・フューエル・ビークル(FFV)」を開発	2006/09	
	ブラジル四輪車生産工場、累計生産台数50万台を達成。生産能力は12万台に拡張	2008/06	
日産自動車	ルノーと共同で運営するルノー・クリチバ工場の生産能力を5倍に拡大、販売も強化する	2007/08	1億5千万ドル
三菱自動車	ブラジル市場において初の本格的4WD車のFFVビークルを開発、発売する。	2007/06	
関東自動車工業	初の海外進出として自動車部品製造工場を豊田通商と合併で設立	2006/08	4億円 (資本金として)
ブリヂストン	ブラジル子会社のタイヤ生産工場が完成、開所式を実施。サンパウロに次ぐ2番目の工場となる	2007/02	1億6千万ドル
横浜ゴム	ブラジルに現地法人を設立。タイヤ販売拡大に向けたマーケティングを強化	2008/05	60万ドル (資本金として)
	ブラジルで2010年を目処に乗用車用タイヤ工場を新設。南米各国に供給する	2008/07	
ケンウッド	ブラジルで市販向けカーオーディオ製品の直販を開始	2008/05	
日本精機	ブラジルに四輪車用計器の新工場建設を発表	2006/10	8億円
日信工業	四輪車用部品の生産拠点としてサンパウロに新工場設立を発表	2006/10	11億円

3. その他			
企業名	内容	時期	投資額
伊藤忠商事	バイオエタノール生産プロジェクトに関する基本合意書をCODEVASF社、CAMPO社と締結	2006/11	
双日	フラジ油田への最終投資決定。ブラジルにおける本邦企業初の原油生産	2006/06	
	ブラジル最大規模のバイオエタノール・砂糖製造事業に参入	2007/10	
丸紅	日本製紙と共同でブラジル植林・チップ生産輸出事業を買収	2006/11	
	大手穀物商アグレニコ・グループとの合併でバイオディーゼル燃料生産販売会社を設立	2007/02	
三井物産	サンパウロ地下鉄4号線建設・運営事業へ参画	2006/12	
	ペトロbrasと共同保有する超深海鉱区掘削船を用いた掘削サービス事業開始を合意	2008/06	
	ペトロbras、イタルマと共同でバイオエタノール生産・販売事業へ参画	2008/07	
三菱商事	エタノール製造会社への出資及び発酵エタノールの30年購入契約を締結	2007/03	
	IT企業ポリテックに出資、資本・業務提携を行う	2008/05	30億円
みずほコーポレート銀行	サンパウロ出張所を開業、営業活動を開始	2007/02	
アシックス	ブラジル事業をライセンス形式から直接販売へ切り換え	2007/01	
シチズン時計	小型精密CNC自動旋盤の拡販のため、丸紅と合併で現地サービス会社を設立	2006/07	
富士通	銀行ATM向けの生体認証ソリューションを提供開始	2006/07	

(出所) 各社ニュースリリース、新聞報道より筆者作成