

学 位 審 査 報 告 書

新制

経

236

( ふ り が な ) 氏 名	キャンディー リム チュウ Candy Lim Chiu
学 位 ( 専 攻 分 野 )	博 士 ( 経 済 学 )
学 位 記 番 号	経 博 第 356 号
学 位 授 与 の 日 付	平 成 21 年 3 月 23 日
学 位 授 与 の 要 件	学 位 規 則 第 4 条 第 1 項 該 当
研 究 科 ・ 専 攻	経 済 学 研 究 科 現 代 経 済 ・ 経 営 分 析 専 攻
( 学 位 論 文 題 目 )	
<p>The Roots of Philippine Automobile Industry Backwardness-Automobile Stranded in Traffic ( フィ リ ピ ン 自 動 車 産 業 の 停 滞 要 因 )</p>	
論 文 調 査 委 員	<p>主 査 教 授 塩 地 洋</p> <p>教 授 西 牟 田 祐 二</p> <p>准 教 授 渡 辺 純 子</p>

氏名	キャンディ・リム・チュー
----	--------------

(論文内容の要旨)

本論文の課題は、フィリピン自動車産業の停滞要因および今後の成長に向けた方向性と課題を明らかにすることにある。

フィリピンにおいて自動車産業は、国際競争力をますます喪失している産業の典型事例の一つである。一方で、フィリピン自動車産業の競争力低下は一時的なものに過ぎないと見做す考えも一部にあるが、多くの観察者は、現在の困難性は、一時的なものではなく、歴史的に形成された構造的な問題から生じていると考えている。

とくに、アジアの他の国、中国やタイ、インドネシア、マレーシアなどで、自動車産業の国産化、大量生産体制化が成功裏に進んだ、あるいは成功の萌芽が見えるなかで、フィリピンの停滞は際立っている。

1916年にフィリピンに自動車は初めて輸入されて以来、フィリピンは世界の自動車メーカーからの投資を受け入れながら、フィリピン国内の自動車産業の育成を試みてきたが、現在においても国際競争力を有する自動車メーカーは存在しない。自動車部品産業の国際競争力も低い水準にとどまっている。

こうした中で本論文は以下の章構成でフィリピン自動車産業の停滞要因と今後の成長に向けた方向性と課題を提起している。

第1章では、本論文の目的、リサーチクエッション、研究史、理論的フレームワーク、分析の限界性、データ収集の方法、本論文の構成等を説明している。

第2章では、プロダクトサイクル論を活用して、フィリピン自動車産業の現段階、すなわちなおも初期的段階に停まっている事実を明らかにしている。

第3章では、フィリピン自動車産業の歴史と現状を詳細に検討し、それがまだ初期的段階に停まっている原因を詳細に分析している。また、とくに、アジアの他の国(中国、タイ、インドネシア、マレーシア)で自動車産業の育成に成功した経験をフィリピンと比較しながら、フィリピン政府の誤りなどを明らかにするとともに、今後フィリピンが採るべき方向性と課題を示唆している。

第4章では、フィリピン自動車産業を停滞させた要因の中から、とくに二つの要因を取り上げて分析している。一つは、新車・自動車部品の輸出努力を軽視し、国内市場向けに偏った政策をとったことを指摘している。二つ目には、新車とジープニー、輸入中古車の三つのセクター間でカニバライゼーションがおこり、そのことが、フィリピン自動車産業、とくに新車産業の成長を阻害したことが述べられている。

第5章(結論)では、フィリピン自動車産業が今後成長経路へと転換するための方向性と課題を提起している。とくに、新車とジープニー、輸入中古車の三つのセクターの中で、どのセクターを優先的に成長させるか、どのセクターは廃止すべきか、すべきでないか、について政策的インプリケーションを論じている。

氏名	キャンディ・リム・チュー
----	--------------

本論文における主たるファクトファインディングスは次の4点である。

第一に、1960年代以前の時期においては、フィリピン自動車産業は、他のアジアの国(韓国、中国、タイ、インドネシア、マレーシア等)と比較すると、最も高い水準にあった事実を指摘している。現在のフィリピン自動車産業の停滞は、その時期以降、すなわち、1970年代以降のフィリピン政府の政策的誤りなどに起因することが歴史的分析を通じて明らかにされた。1970年代以降のフィリピン自動車産業に関する政策、産業構造、鉄道等を含めた交通手段の変遷、などが詳細に明らかにされた。

第二に、フィリピン自動車産業が今後成長するために、後発性のペナルティから脱するために、他の国(中国、タイ、インドネシア、マレーシア)の経験から何を教訓として学ぶべきかを明らかにした。フィリピン政府にとって求められていたのは、一つは、伝統的な移動手段(タイのツクツクやインドネシアのベチャ等)に対する規制策であり、二つは、新車産業における外資の受け入れの自由化と輸出インセンティブ政策である。

第三に、フィリピンの自動車産業が低い水準にとどまっている原因として、多様な要因を本論文は多面的に分析している。

と同時に、本論文は、新車、ジープニー、輸入中古車の三つのセクターのカニバリゼーションが新車産業の成長にもたらした阻害を明らかにしている。とくに、1960年代から1990年代にかけてのジープニーの広範な普及が、一方でフィリピン経済の発展を支えるとともに、他方で、新車産業の成長の阻害をもたらした事実を指摘している。

第四に、現時点での三つのセクター間の関係について総括している。輸入中古車セクターは、ジープニー・セクターとカニバリゼーションをおこすことによって、ジープニー・セクターを将来的には完全に代替していくこととなると予測している。しかし他方で、輸入車中古車セクターは、新車セクターとはカニバリゼーションをおこす比率が低いので、中古車の輸入を受け入れても、新車産業を成長させることは可能であるとしている。輸入中古車と国産新車とは、価格帯、車種などで補完関係の面もあり、相互の成長が可能であるとしている。ただし、違法な中古車輸入については厳しく禁止すべきとしている。

したがって、政策的インプリケーションとしては、合法的におこなわれている中古車の輸入は禁止することなく、受け入れること。そうすることによって、徐々にジープニー・セクター縮小と消滅へのソフトランディングが可能となること。したがって、ジープニー・セクターの強制的な廃止はおこなう必要がないこと、などを提起している。

氏名	キャンディ・リム・チュー
----	--------------

(論文審査の結果の要旨)

本論文の貢献は、フィリピン自動車産業の停滞の原因を多面的に分析し、その構造的要因と今後の成長の方向性と課題を明らかにした点にある。

第一の成果は、戦前からのフィリピン自動車産業の歴史を詳細に分析し、その停滞の始期を明らかにした点である。すなわち、1960年代以前はフィリピン自動車産業の水準は他の東南アジア諸国(タイ、マレーシア、インドシア)や韓国、中国と比較すると、相対的に高い水準にあったこと、フィリピン自動車産業の相対的停滞は1970年代以降のフィリピン政府の政策的誤りなどに起因することが歴史的分析を通じて明らかにされている。本論文は、第2章と第3章の分析を通じて、こうした新たなファクトファインディングに成功している。

第二の成果は、フィリピン自動車産業が今後成長するための方向性と課題を提起した点である。その一つは、フィリピンにおける交通手段の中心の一つであるジープニーに対する政策的インプリケーションである。1960年代から1990年代にかけてのジープニーの広範な普及が、一方でフィリピン経済の発展を支えるとともに、他方で、新車産業の成長の阻害をもたらした事実を指摘し、今後ジープニーに対する縮小策が必要であることを示唆している。タイにおけるモータリゼーションの進展の背後には、伝統的交通手段であったツクツクに対するタイ政府の規制があったこと、フィリピンにおいてもそうした縮小策が必要であることを本論文は示唆している。

第三の成果は、フィリピンにおける輸入中古車の役割について新たな視点を提起した点である。輸入中古車セクターは、ジープニー・セクターとカニバライゼーションをおこすことによって、ジープニー・セクターを将来的には完全に代替していくこととなると予測している。しかし他方で、輸入車中古車セクターは、新車とはカニバライゼーションをおこす比率が低いので、中古車の輸入を受け入れても、新車産業を成長させることは可能であるとしている。すなわち輸入中古車と国産新車とは、価格帯、車種などで補完関係の面もあり、相互の成長が可能であるとしている。

したがって、政策的インプリケーションとしては、合法的におこなわれている中古車の輸入は禁止することなく、受け入れること。ただし、違法な中古車輸入については厳しく禁止すべきとしている。そうすることによって、徐々にジープニー・セクター縮小と消滅へのソフトランディングが可能となること。したがって、ジープニー・セクターの強制的な廃止はおこなう必要がないこと、などを提起している。

このように本論文は、新車、ジープニー、輸入中古車の三つのセクターの関係について総括的な分析をおこなっている。

氏名	キャンディ・リム・チュー
----	--------------

以上述べたように、本論文はフィリピン自動車産業の停滞の原因を多面的に分析し、その構造的要因と今後の成長の方向性と課題を明らかにした画期的な研究であることに疑いはないが、なおいくつかの問題点と課題を指摘せざるをえない。

第一に、フィリピン自動車産業の停滞に関して、第2章および第3章において停滞要因の分析がきわめて多面的になされているが、あまりにも項目が羅列的で、また要因間の因果関係が明示されていないため、決定的要因が何かは不明である。

第二に、ジープニーのような伝統的交通手段と自動車（新車）とのカニバライゼーションは、フィリピン以外の国でも長期にわたって（現在なおも）生じている現象であり、何故フィリピンでは他の国よりも、新車産業の成長に対する否定的影響がより強く働いたのかが明確でない。すなわち例えば、インドネシアのベチャやインドのオートリキシャーのような伝統的交通手段は自動車（新車）とのカニバライゼーションを現在なおも引き起こしている。なぜフィリピンでそうしたカニバライゼーションが長期にわたって、広い範囲で生じたのか、国際比較に基づく分析が必要である。

第三に、他の東南アジア諸国（タイ、インドネシア、マレーシア）や中国の成功経験との比較でフィリピンの停滞要因を分析しているのは、たしかに興味深い視角であるが、それぞれの国の成功要因は、それぞれの国の歴史的背景のなかで醸成されてきたものであって、そうした要因をそのままフィリピンに適用可能か否かは、フィリピンの歴史的背景との関連において吟味することが必要である。しかしながら、本論文では、たんに他の国の成功要因が列挙されているだけで、フィリピンが採用した場合のシュミレーショ的な議論が欠落している。こうした欠落のために、他国の成功要因をフィリピンの今後の成長のための課題として提起することに対して、リアリスティックでないという批判を招くおそれがあると思われる。

とはいえ、こうしたいくつかの課題があるとはいえ、本論文はフィリピン自動車産業に関する分析において着実に成果を積み上げた研究であることは明らかである。

よって、本論文は博士（経済学）の学位論文として価値あるものと認める。

なお、平成20年11月27日論文内容と、それに関連した試問をおこなった結果、合格と認めた。