

〈論 文〉

東アジアにおける自動車部品貿易の現状

小林 哲也*

I はじめに

近年の世界貿易をめぐる環境は、急速に変化している。第二次世界大戦後の西側経済体制の中心的な役割を果たしてきたIMF-GATT体制と、その後の世界貿易機関（WTO）による世界貿易秩序は、1964年から67年にかけてのケネディ・ラウンドや、1973年から79年にかけての東京ラウンドに代表される多国間交渉において、一定の合意を得たが、近年では、WTOを舞台とした多国間での自由貿易に関する交渉はさしたる進展を見せていない。国際機関を舞台とした多国間の自由貿易体制が合意を見ない背景のひとつには、多くの当事者が等しく納得する普遍的な合意を結ぶことが困難になっているためと考えられる。そうした状況の中で、自由貿易に向けた枠組みの構築については、2国間や特定地域間での自由貿易協定・経済連携協定（FTA/EPA）に移っており、より少ないグループ内で、各国・地域の経済状況により合致した協定の締結に向けた動きが中心となっている。地域間の連携については、ヨーロッパや北アメリカ、南アメリカ、東南アジア、そして、環太平洋諸国のそれぞれを範囲とした自由貿易の枠組みが構築されており、自由貿易の進展については、原則的に域内自由、域外差別の枠組みが定着してきている。ところが、この状況が変化を見せている。トランプ大統領の就任以来、アメリカでは自国第一主義が進展しつつあり、北アメリカ3か国の自由貿易協定の見直しや、中国に対する関税引き上げなど、これまでの自由貿易体制推進の立場から、転換しつつあるといわれている。この傾向は、アメリカにとどまらず、イギリスによる欧州連合（EU）からの脱退などの広がりを見せつつある。我が国に関してみれば、自由貿易の推進のために締結に積極的に関与した、環太平洋経済連携協定（TPP）からアメリカが締結前に離脱をし、残りの11か国による協定として成立することとなり、アメリカ離脱前に合意された項目の一部を凍結するという状況にもなっている。他方で、トランプ政権は、2国間の自由貿易協定の締結には積極的であり、TPPからの脱退後も我が国との間での2国間交渉を進めるなど、自らにより有利となる協定の締結を目指している。アメリカに代表されるこれらの動きは、とりわけ、国内の経済産業問題に影響されている。彼らは、自由貿易体制の推進が、アメリカの輸入増をもたらし、国内製造業企業に大きな打撃を与え、雇用を確保できなという側面を強調している。かつては、自由貿易の推進が、一国経済の成長をもたらし、当事国双方に利益をもたらすものとして考えられてきたが、自国第一主義の進展とその拡大は、第二次世界大戦後に進んできた自由貿易体制が、過渡期を迎えているのではないかと考えさせる状況を生んでいる。

しかし、自由貿易体制の構築は、産業の側面から考えれば、国際的な分業構造の構築に貢献し、

* 城西大学経済学部教授

より安価に製品をグローバル市場に提供できるという点で、大きく影響してきた。エレクトロニクス産業に見られるように、国境を越えた工程間分業の進展は、自由貿易体制の進展によるところが大きいと考えられている。しかし、アメリカのケースでも指摘したとおり、この傾向は、これまでの競争優位の構造を大きく変える要因としても働いている。たとえば、我が国のエレクトロニクス産業は、かつて圧倒的な競争優位を確保してきたが、近年では、新興国企業にその地位を脅かされており、特定分野では、国際的な競争優位を喪失しているといわれている。

一方で、本稿で取り上げる自動車および自動車部品産業においては、依然としてグローバル競争優位を維持しているケースが多く、グローバル市場においても一定水準以上の市場シェアを獲得している。しかし、自由貿易体制の加速は、自動車産業にも大きく影響しており、自動車部品調達の分野では、「世界最適調達」と呼ばれる、品質、コスト、開発、そして輸送の条件が満たされればどこからでも調達するという政策が進展しており、自動車部品調達は国外にも範囲を拡大している。グローバル市場において厳しい競争に直面している自動車産業にとって、コスト削減が断続的に求められており、コスト削減の方策の一つとしての自動車部品調達戦略は、これまで以上に重要視されている。そこで、本稿では、国境を越えた自動車部品調達を各国の自動車部品貿易から見ることで、自由貿易体制の構築とその進展によって、自動車部品貿易の変化から、調達構造を考えることを目的とする。

II 本稿の目的と背景

前述のように、本稿の目的は、自由貿易体制の進展によって、東アジアの主要な自動車産業国である日本、中国、韓国、タイの4か国の自動車部品貿易がどのように変化しているのかを見ることで、自動車部品調達の状況を見てみることにある。

自由貿易による2国間の分業については、リカードによる比較優位の考え方に代表されるような伝統的な理論を通じて分析されてきた。近年では、Jones & Kierzkowski (1990) や Deardorff (2001) によってフラグメンテーション理論として示されている。木村 (2003) はフラグメンテーションを「もともと一か所で行われていた生産活動を複数の生産ブロック (production block) に分解し、それぞれの活動に適した立地条件のところに分散立地させること」と定義している¹⁾。Jones & Kierzkowski (1990) では、生産プロセスの初期段階では、一か所で統合された活動を行っているが、複数の生産ブロックによる活動によって発生するコストの合計が一か所に統合された活動によって発生したコストを下回る場合、生産ブロックの分割が行われると指摘している²⁾。コスト削減の貢献は、輸送コストや貿易障壁、情報通信などのサービス・リンク (Service Link : SL) コストの低下が大きく、国境を越えた分業体制の構築に大きく貢献している。木村 (2016) は、自動車産業の集積について、「一方、自動車の場合は、新興国・発展途上国側での垂直的な産業集積の形成を補完する形で、先進国あるいは先行国からの部品・中間財と完成車の輸入がなされるパ

1) 木村福成「国際貿易論の新たな潮流と東アジア」『開発金融研究所所報』第14号、2003年1月、107ページ。

2) Jones, R. W. and H. Kierzkowski, *The Role of Services in Production and International Trade: A Theoretical Framework*, The Political Economy of International Trade, 1990, p. 33.

ターンになる。」と指摘している³⁾。

自動車産業における分業は、「系列取引」に代表される特定のサプライヤー群との取引関係という「独特の取引関係」という考え方や、いわゆる「垂直統合モデル」の典型として、語られることが多かった。この傾向は、国境をまたいだ生産においても同様で、日系自動車メーカーが海外での現地生産を開始することとなっても、周辺に部品サプライヤーを集積させ、国内と同様の取引関係を構築するケースが多く、部品供給の担い手となるサプライヤーの多くは、日系自動車メーカーとの取引関係のある部品サプライヤーであるケースが多かった⁴⁾。そのため、国内で構築された自動車メーカーの部品調達構造が、海外においても同様に構築されると伝えられてきた。他方で、自動車メーカーの海外現地生産においては、国産部品の調達を義務付けられるケースが多く、この規制をクリアするために、部品サプライヤーの海外進出を促したという側面もある。いずれにせよ、日系自動車メーカーの多くは、国内で構築した「垂直統合モデル」を海外にも移管しようとするケースが多かったと考えられている。そのため、自動車産業においては、完成車メーカーを中心とした自動車産業の集積が、その国の自動車産業の発展とともに構築・進展されることが多く、その地域の発展に従って、自動車産業の集積を進めていき、発展が進むほどに部品サプライヤーの能力も向上していく傾向が強いと考えられる。

日系自動車メーカーのアジア展開は相対的に古く、海外現地生産については、1960年代初頭にはタイでトヨタが操業を始めており、その歴史は50年以上となっている。しかし、当初はKD生産により、ほとんどの部品を輸入に依存していた。塩沢(1982)によれば、1970年の自動車生産原価に占める輸入原材料の割合は、乗用車で82%となっており、調達される原材料に占める輸入原材料費は91%となっている⁵⁾。その後、国産化規制等によって、自動車部品の現地生産が拡大し、現地調達率の向上に結び付いている。今回取り上げる東アジア4か国において、韓国以外の2か国では日系メーカーの現地生産が行われている。日系自動車メーカーの海外での生産車種を見てみると、一部現地向けの車種が存在するものの、その大半は、日本国内で生産・販売されているモデルとほとんど同じものである。この点から、アジアで生産活動を行っている自動車メーカーが、アジアで同じ車種をそれぞれの工場生産しているとするならば、それぞれの集積で同様の部品を製造しているものと考えられる。サービス・リンク・コストの面で有利な条件を構築できるならば、エレクトロニクス産業と同様に、部品の融通や生産ブロックを海外に展開することも可能であると考えられる。そのため、自由貿易の進展によって、より有利な条件での部品調達が可能になるならば、調達部品の海外からの輸入は増加するのではないか、というのが、本稿の出発点である。よって以下では、日系自動車メーカーの視点を中心として、日本、中国、韓国、タイの自動車部品貿易を見ることで、国境をまたいだ分業の状況を推察してみる。使用するデータは、各国の貿易統計をもとに分析を行う。自動車部品については、一般社団法人日本自動車部品工業会が提供する貿易統計の分類をもとに、自動車分野に限定して抽出する。抽出する品目については、国際的に品目が標

3) 木村福成・棕寛『国際経済学のフロンティア』東京大学出版会、2016年、299ページ。

4) 例えば、安保哲夫・板垣博・上山邦雄・河村哲二・公文簿『アメリカに生きる日本の生産システム』東洋経済新報社、1991年、137ページ。

5) 塩沢由典「タイ自動車工業にみる日本の部品企業展開」(宮崎義一『多国籍企業の研究』筑摩書房、1982年)、177-178ページ。

準化されているHS6桁分類から抽出する。ただ、HS6桁分類での抽出は、厳密な意味での自動車部品以外のものも含まれるが、今回はそのまま利用した。また貿易統計の性格上、国ごとの金額が異なることもあるが、これもそのまま利用した。

Ⅲ 日系メーカーの部品調達傾向

前述のように、日本の自動車メーカーの多くは、海外に進出していたとしても、現地での部品調達を進める傾向が強かったと考えられる。背景には、初期には、各国の国産化規制に対応するためであったが、貿易の自由化が進展する中で、部品の現地調達規制が撤廃される傾向が見られる状況となっても、現地調達を進める傾向は強かった。これは、コストの削減や、アジア通貨危機を経験する中で、為替リスクを低下させる狙いもあった。この傾向は、自由貿易が進展している現在でも、同様の考え方であると考えられる。

以下では参考として、経済産業省『海外事業活動基本調査』によるアンケート調査結果の各年データをもとに日系企業の調達状況を見てみる。同調査では、該当前年度の状況を回答させており、ここでは、調査項目が変更された2009年以降のデータを用いる。データは、同調査の「現地法人の事業活動の状況」から「仕入高および仕入高内訳」のデータを取り上げた。なお、本稿で取り上げる自動車産業について、同調査では、輸送用機械という分類で規定されており、自動車産業単体のデータではないため、注意が必要であるが、アジアの輸送用機械産業の大きな部分を自動車産業が占めていると考えられることから、傾向としては大きく乖離していないものとする。データは金額ベースで提供されている。輸送用機械産業を見る前に全体像として、「アジア」で操業する「日系製造業企業」の調達を見てみると、現地調達が圧倒的に大きな金額を計上していることがわかる(図1)。この割合は、調達額が年々増加しているのと連動する形で増加しており、日系製造業企業の多くが、アジア進出に伴い、現地調達額を積極的に拡大していることがわかる。一方で、日本からの輸入は、調達額全体の増加があるにもかかわらず、大きな変化を示しておらず、横ばい状態が続いている。アジアにおける日系製造業企業の生産が拡大する中で、必要となる調達については、相対的に現地調達の比重を高める努力を進めており、その結果が現地調達額の増加として示されていることがわかる。他方で、第3国からの輸入については、一時的な増減はあるものの、相対的に増加傾向を示している。いまだ、日本からの輸入額を上回るまでの状況には至っていないものの、横ばい状態の日本からの輸入と比較しても第3国からの輸入が増加傾向である点が注目される。この傾向は、本稿で取り上げる自動車産業を含む輸送用機械企業においても同様である(図2)。具体的に状況を見てみると、ここでも「日本からの輸入」は横ばい状態で、「現地調達」が最も大きな割合を占めており、製造業全体と同様の傾向を示している。アジアにおける日系輸送用機械企業の輸入による調達は、前述の通り、現地調達に比べて低い状況にあるが、金額全体としては増加傾向にある。これは、調達額自体の増加によるところも大きく、調達額に占める輸入の割合は、2009年の27.5%から2017年には28.8%とほとんど変化はなく、その構造が大きく変化したとは考えにくい。しかしながら、輸入の内訳をみてみると、日本からの輸入については、2017年についてはおよそ4兆3000億円と2016年のおよそ3兆5800億円から増加しているが、それまではほとんど横ばいの状況が続いていた。一方で、第3国からの輸入については、金額として、年々増加傾向を示しており、2017年にはおよそ3兆3600億円を計上するまでになっている。アジアにお

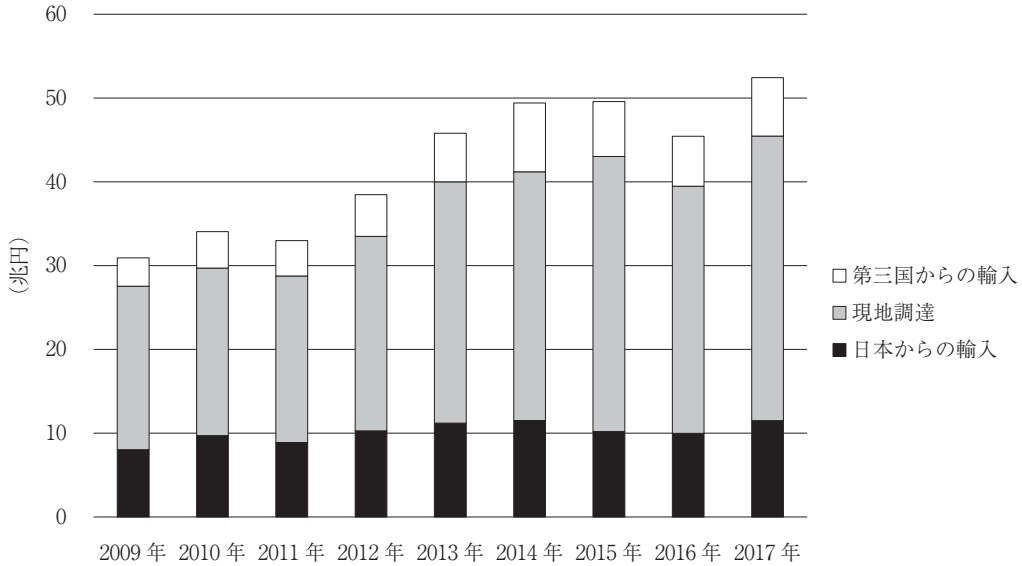


図1 アジアにおける日系製造業企業の調達先

出所：経済産業省『海外事業活動基本調査』各年版より作成

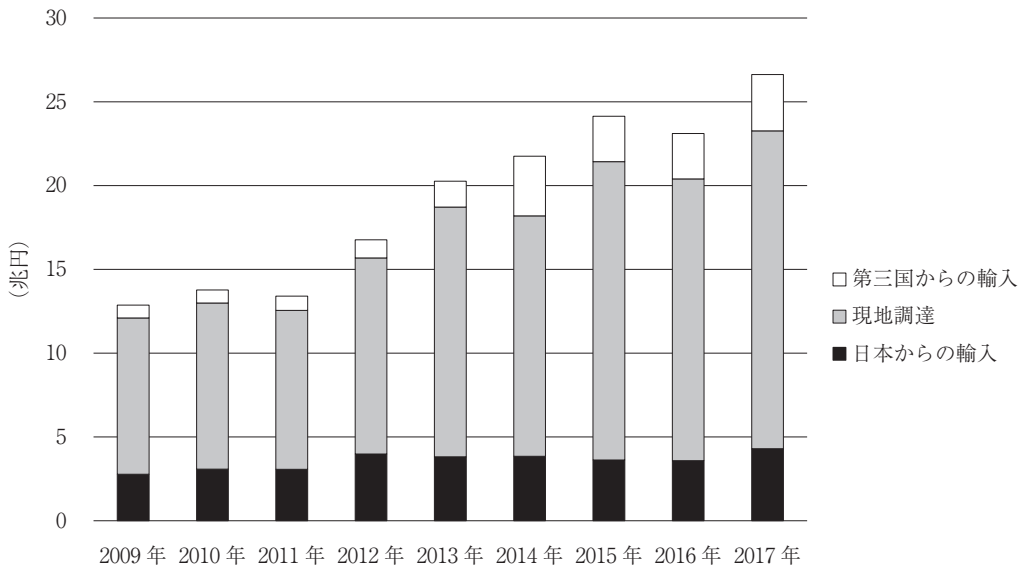


図2 アジアにおける日系輸送用機械企業の調達先

出所：経済産業省『海外事業活動基本調査』各年版より作成

ける日系輸送用機械企業の輸入による調達先の内訳を具体的に見てみると、2009年から一貫して最も大きな金額を計上しているのは、日本の親企業からの輸入で、増減はあるものの、堅調に推移している（図3）。特に、2017年は3兆7600億円と、この間の最高額を示しており、日本製部品への依存度の高さを示している。しかしながら、2014年以降、急速にアジアからの輸入による調達が増加しており、その後も高い水準を維持している。このように、アジアにおける日系輸送用機械

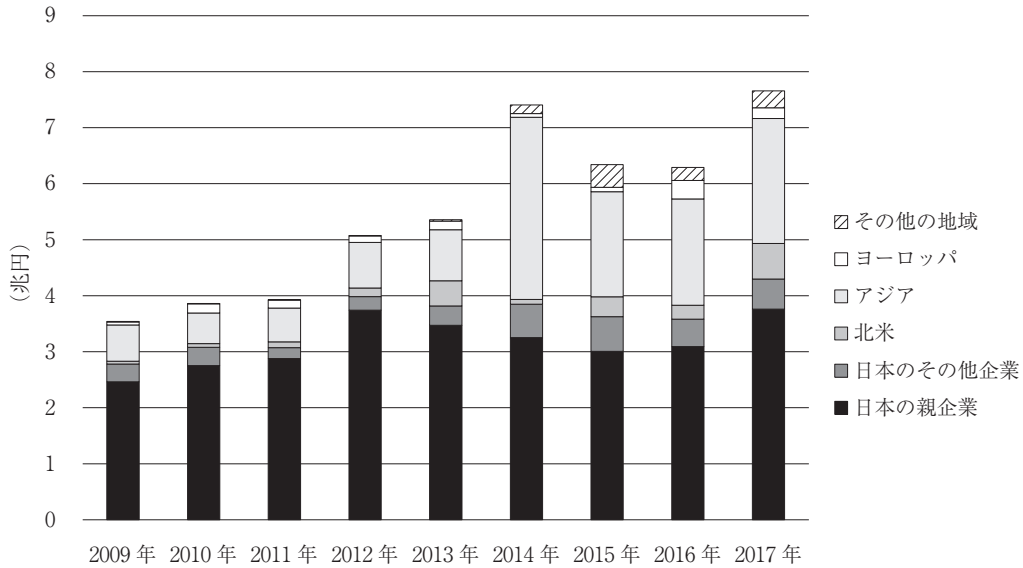


図3 アジアにおける日系輸送用機械企業の輸入調達先
出所：出所：経済産業省『海外事業活動基本調査』各年版より作成

企業の輸入による調達においては、日本以外の国からの輸入の増加が注目される。

同じものを、情報通信機械企業のアジアにおける調達状況と比較してみると、若干異なる傾向が示されている（図4）。情報通信企業においては、日本からの輸入の割合が最も大きく、現地調達を上回っていることがわかる。この傾向は、2011年から増加傾向を示しており、割合では、2017年に若干の低下を示しているものの、金額では、2016年を上回っており、日本からの輸入が継続的に増加していることが示されている。この点から、情報通信機械企業においては、国境を越えた工程間分業の体制が機能しているものと思われる。

日系輸送用機械企業の調達を、海外事業活動基本調査をもとに、さらに詳しく見てみる。日系輸送用機械企業のアジアにおける現地調達先を見てみると、現地地場企業からの調達が大きく、その金額は増加傾向を示している。調達額全体の増加に比例して、日系企業からの調達額は増加しているものの、2009年時点で、すでに現地地場企業からの調達額が日系企業からの調達額を上回っており、その傾向は、2017年までの間に増加傾向を示し続けている（図5）。前述のように、日系輸送用機械企業の調達については、現地調達の傾向が強いと指摘したが、その内容を見てみると、日系からの調達というよりむしろ、現地地場企業からの調達の方が大きくなっている。これまで、日系企業の海外進出については、同伴進出に代表されるように、国内で取引関係のあるサプライヤーへの進出を促し、現地でも取引関係を構築する傾向が強いとわれてきた。実際、進出初期においては、その傾向は強く、その点が、「垂直統合モデル」を海外にそのまま移転すると指摘される背景でもあった。しかし、現在のところでは、現地地場企業との取引関係を強化していることがうかがえる結果となっている。これについては、日系企業が現地調達を進めることで、コスト低減も踏まえて、現地地場企業との関係を、教育・訓練も含めて、強化していると考えられる。

情報通信機械企業の輸入による調達状況を見てみると、輸入調達先で大きな数字を示しているのが日本の親企業からの輸入であり、次いでアジアからの輸入となっている（図6）。また、輸入よ

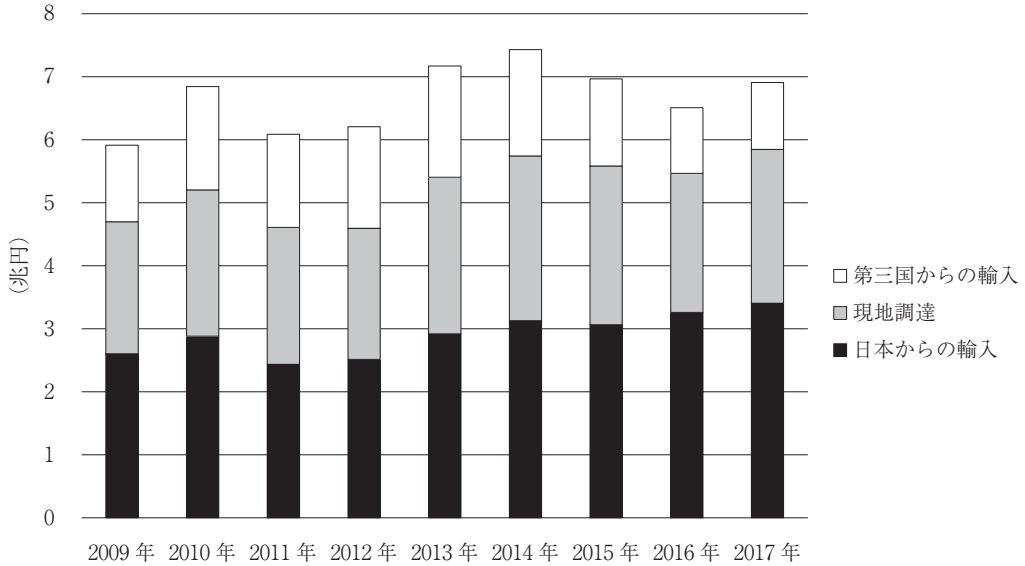


図4 アジアにおける日系情報通信機械企業の調達先
出所：経済産業省『海外事業活動基本調査』各年版より作成

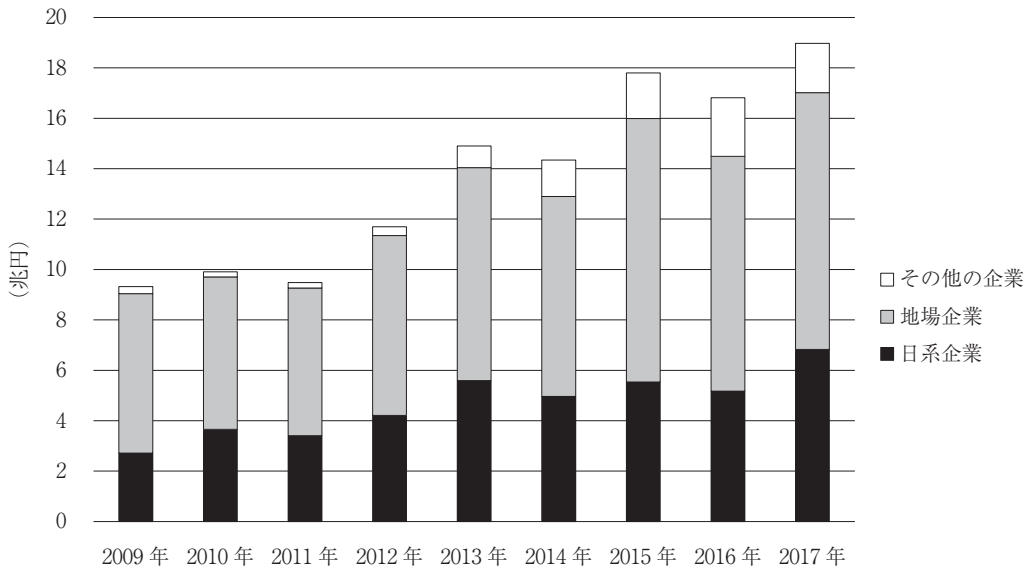


図5 アジアにおける日系輸送用機械企業の現地調達先
出所：経済産業省『海外事業活動基本調査』各年版より作成

りも金額面では少ないものの現地調達についても日系企業からの調達が大きく、現地地場企業からの調達額を上回っている（図7）。これについても日系企業からの調達額が増加傾向を示しており、情報通信産業における日系依存の傾向が示されている。これらの点から、国境を越えた工程間分業が進展している情報通信機械企業の状況と、現地調達に依存する傾向を強めている輸送用機械企業との間の調達構造には違いがみられる。以上の点から考えると、自由貿易体制の進展によって、国

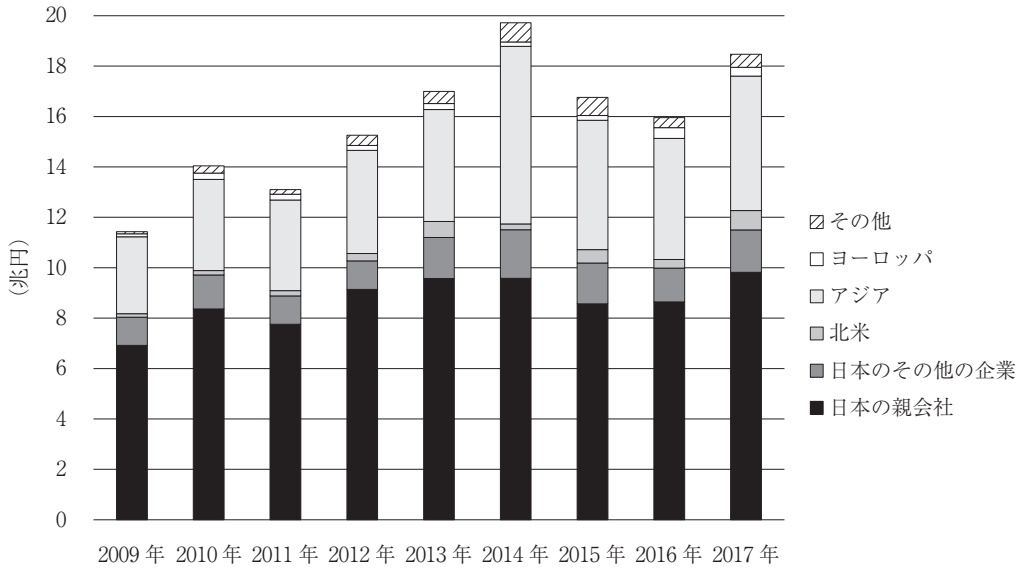


図6 アジアにおける日系情報通信機械企業の輸入調達先
出所：経済産業省『海外事業活動基本調査』各年版より作成

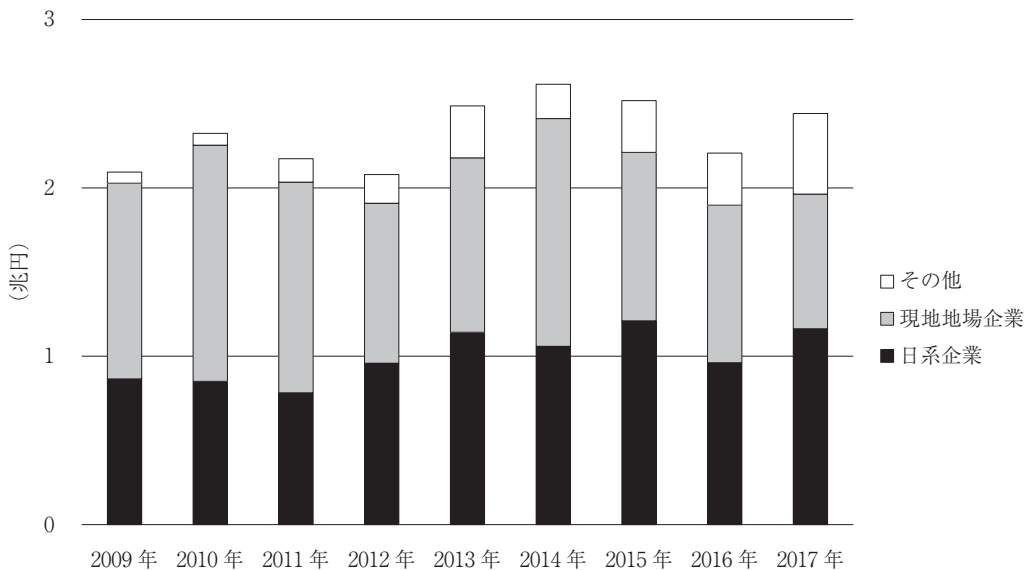


図7 アジアにおける日系情報通信機械企業の現地調達先
出所：経済産業省『海外事業活動基本調査』各年版より作成

境を越えた工程間分業の進展度合いは、自動車においてはそれほど進んでいないのではないと思われる状況である。

サービス・リンク・コストに影響を与え、貿易の制約条件のひとつともなる関税の状況を見てみると、主な自動車部品の輸入関税に関して、日本は0%となっており、すべての国から自由に調達できる体制となっている（表1）。その他の東アジアの主要自動車産業国の自動車部品輸入関税を

見てみると、中国は、貿易協定を結んでいる韓国とタイについては、優遇されているが、日本との間の関税率は、最恵国に対する利率と同じである。自動車部品の関税率は、重要な部品であるガソリン・エンジンやディーゼル・エンジンで相対的に高い数字を示しているものの、後述する韓国やタイよりも低い関税率を設定している。また、韓国との間で貿易協定を締結しているものの、最恵国優遇である日本との間の関税率の差はそれほど大きくなく、韓国がこの分野において圧倒的な有利な条件で中国へ輸出できるという訳でもない。他方で、タイの関税率はエンジンなど一部の品目で5%となっているが、それ以外の品目では0%となっており、日本や韓国よりも関税の面では有利な条件で、中国へ輸出することが可能である。

韓国の主な自動車部品における輸入関税率は全体として中国よりも高めの設定となっている。韓国でも、日本は、最恵国待遇となっている。一方で、韓国は、中国との間で自由貿易協定を結び、タイを含むASEANとの間でも自由貿易協定を締結していることから関税面での優遇措置を与えている。特に、ASEANとの自由貿易協定においては、自動車部品輸入に関して関税を0%に設定しているので、タイは有利な条件で韓国への自動車部品輸出が可能である。中国は、タイほどでないものの、最恵国待遇のおよそ半分程度の関税率になっている。韓国の自動車部品輸入関税については、エンジンについても他の部品と同等の関税率になっている。

タイは、これらの国の中でも自動車部品輸入関税が最も高い比率になっている。日本については、日タイEPAによって、自動車製造にかかわる部品で、自動車メーカーが直接輸入するなどの条件があるものの、2012年及び2014年に日本からの輸入関税が撤廃されている。韓国については、自由貿易協定が締結されており、一部品目において優遇されており、中国でも同様であるが、韓国や中国の輸入関税よりも条件は厳しくなっている。特に、エンジンについては、最恵国待遇と同じ関税率となっている。自由貿易が拡大しているものの、東アジア各国で完全な形で自由な貿易環境が構築されているわけではなく、とりわけ日本からの輸出は、韓国と中国との間で、優遇関税率を適用されていないため、他の東アジア諸国からの輸出よりも不利な条件で輸出をしなければならない環境になっている。他方で日本は自動車部品に関する輸入関税が0%であるので、東アジアの自動車産業国から自由に部品を調達できる環境にある。この点から、日本国内で操業する完成車メーカーにとっては、東アジア自動車産業国との間での国境を越えた部品調達のネットワークを構築しやすい環境にある。対照的に東アジア自動車産業国で生産活動を行う日系自動車メーカーにとっては、輸入による部品調達のコストは日本よりも不利になる可能性が高い。この点は、自動車にとって国境を越えた工程間分業の制約条件の一つとなるものと考えられる。

表1 東アジア主要自動車産業国の主な自動車部品輸入関税率

日本

	最恵国	中国	韓国	タイ
ガソリンエンジン (1000 cc以下)	0%	0%	0%	0%
ガソリンエンジン (1000 cc以上)	0%	0%	0%	0%
ディーゼルエンジン	0%	0%	0%	0%
ガソリンエンジンの部分品	0%	0%	0%	0%
ディーゼルエンジンの部分品	0%	0%	0%	0%
自動車用エアコン	0%	0%	0%	0%
カーラジオ	0%	0%	0%	0%
カーステレオ	0%	0%	0%	0%
点火用配線セット及びその他のセット	0%	0%	0%	0%
バンパー	0%	0%	0%	0%
シートベルト	0%	0%	0%	0%
車体・その他の部分品及び付属品	0%	0%	0%	0%
ブレーキ及びサスペンション並びにこれらの部分品	0%	0%	0%	0%
ギアボックス及びその部分品	0%	0%	0%	0%
駆動軸	0%	0%	0%	0%
車輪並びにその部分品・付属品	0%	0%	0%	0%
懸架装置及びその部分品・付属品	0%	0%	0%	0%
ラジエーター及びその部分品	0%	0%	0%	0%
消音装置及び排気管並びにこれらの部分品	0%	0%	0%	0%
クラッチ及びその部分品	0%	0%	0%	0%
ハンドル、ステアリングコラム並びにステアリングボックス	0%	0%	0%	0%
エアバックおよびその部分品	0%	0%	0%	0%
部分品及び付属品、その他の物	0%	0%	0%	0%

中国

	最恵国	日本	韓国	タイ
ガソリンエンジン (1000 cc以下)	10%	10%	7.5%	0%
ガソリンエンジン (1000 cc以上)	10%	10%	6.5%	5%
ディーゼルエンジン	20%	20%	17.5%	5%
ガソリンエンジンの部分品	5%	5%	2.5-3.3%	0%
ディーゼルエンジンの部分品	5%	5%	5%	0%
自動車用エアコン	10%	10%	10%	5%
カーラジオ	0%	0%	0%	0%
カーステレオ	0%	0%	0%	0%
点火用配線セット及びその他のセット	5-10%	5-10%	5-6.6%	5%
バンパー	6%	6%	5.8%	0%
シートベルト	6%	6%	5%	0%
車体・その他の部分品及び付属品	6%	6%	5.4%	5%
ブレーキ及びサスペンション並びにこれらの部分品	6%	6%	4-5%	0-5%
ギアボックス及びその部分品	6%	6%	6%	5%
駆動軸	6%	6%	4-5.4%	0-5%
車輪並びにその部分品・付属品	6%	6%	6%	0%
懸架装置及びその部分品・付属品	6%	6%	5%	0%
ラジエーター及びその部分品	6%	6%	6%	0-5%
消音装置及び排気管並びにこれらの部分品	6%	6%	6%	0%
クラッチ及びその部分品	6%	6%	4-6%	0%
ハンドル、ステアリングコラム並びにステアリングボックス	6%	6%	4-6%	0%
エアバックおよびその部分品	6%	6%	6%	5%
部分品及び付属品、その他の物	6%	6%	6%	0%

韓国

	最恵国	日本	中国	タイ
ガソリンエンジン (1000 cc以下)	8%	8%	0%	0%
ガソリンエンジン (1000 cc以上)	8%	8%	4%	0%
ディーゼルエンジン	8%	8%	0-5.3%	0%
ガソリンエンジンの部分品	8%	8%	4%	0%
ディーゼルエンジンの部分品	8%	8%	4%	0%
自動車用エアコン	8%	8%	0%	0%
カーラジオ	8%	8%	0-5.3%	0%
カーステレオ	0%	0%	0%	0%
点火用配線セット及びその他のセット	8%	8%	4%	0%
バンパー	8%	8%	6%	0%
シートベルト	8%	8%	4%	0%
車体・その他の部分品及び付属品	8%	8%	4%	0%
ブレーキ及びサスペンション並びにこれらの部分品	8%	8%	4%	0%
ギアボックス及びその部分品	8%	8%	5.3%	0%
駆動軸	8%	8%	4%	0%
車輪並びにその部分品・付属品	8%	8%	6%	0%
懸架装置及びその部分品・付属品	8%	8%	4%	0%
ラジエーター及びその部分品	8%	8%	6%	0%
消音装置及び排気管並びにこれらの部分品	8%	8%	5.3%	0%
クラッチ及びその部分品	8%	8%	4%	0%
ハンドル、ステアリングコラム並びにステアリングボックス	8%	8%	4%	0%
エアバックおよびその部分品	8%	8%	4%	0%
部分品及び付属品、その他の物	8%	8%	4%	0%

タイ

	最恵国	日本	中国	韓国
ガソリンエンジン (1000 cc以下)	10%	0%	10%	0%
ガソリンエンジン (1000 cc以上)	10%	0%	10%	0%
ディーゼルエンジン	10%	0%	10%	10%
ガソリンエンジンの部分品	10%	0%	10%	10%
ディーゼルエンジンの部分品	10%	0%	10%	10%
自動車用エアコン	10%	0%	5%	5%
カーラジオ	10%	0%	5%	5%
カーステレオ	10%	0%	0%	0%
点火用配線セット及びその他のセット	10%	0%	5%	5%
バンパー	30%	0%	0%	0%
シートベルト	10%	0%	0%	0%
車体・その他の部分品及び付属品	30%	0%	0%	0%
ブレーキ及びサスペンション並びにこれらの部分品	10-30%	0%	10-30%	10-24%
ギアボックス及びその部分品	10%	0%	0%	0%
駆動軸	30%	0%	0-30%	0-24%
車輪並びにその部分品・付属品	30%	0%	0%	0%
懸架装置及びその部分品・付属品	30%	0%	0-30%	0-24%
ラジエーター及びその部分品	30%	0%	0-30%	0-24%
消音装置及び排気管並びにこれらの部分品	30%	0%	30%	0%
クラッチ及びその部分品	30%	0%	30%	24%
ハンドル、ステアリングコラム並びにステアリングボックス	30%	0%	30%	24%
エアバックおよびその部分品	10%	0%	10%	10%
部分品及び付属品、その他の物	30%	0%	30%	24%

注：タイの対日輸入関税については、各種条件を満たしたとの前提で0%としている。

出所：Fedex World Tariff (<https://ftn.fedex.com/wtonline>) より作成 (2019年9月20日参照)

Ⅳ 貿易統計から見た東アジア自動車産業界の自動車部品貿易

以下では、東アジアの主要自動車産業界である日本、中国、韓国、タイの貿易統計から、自動車部品を取り上げ、それぞれの国の相互の貿易の状況を見てみる。

各国の自動車部品貿易の全体像を見てみると、日本の自動車部品貿易は、輸出が全体として横ばいから減少の傾向を示している（図8）。東アジアの主要自動車産業界の4か国において、日本からの輸出額が大きいのは中国であるが、その額は、若干の増加傾向を示しているものの、中国自動車市場の成長を考えるとそれほど大きな変化を示しているわけではない。日本からの輸出については東アジアの主要自動車産業界以外への輸出が大きく、日本にとって、自動車部品輸出が増加傾向にあるとは言い難い。これについては、前述のように、日本からの自動車部品輸出において、中国、韓国については、相対的に高い関税率が課せられていることに加えて、輸出相手先の中心と考えられる日系企業の多くが、現地調達への傾向を強めているためと考えられる。

中国からの自動車部品輸出は、年々増加傾向を示しており、その金額は、2018年には800億ドルを上回っており、日本の自動車部品輸出を上回る金額を計上している。その内訳をみてみると、東アジアの自動車産業界向けの輸出はそれほど大きな金額を計上してはならず、多くは東アジアの自動車産業界以外の国々への輸出が占めている。金額面ではそれぞれ増加傾向を示しており、自動車部品輸出国としての中国が、成長しているものと考えられる。

韓国の自動車部品輸出は、2009年から2012年にかけて急増したものの、その後は横ばいから減少という傾向を示しており、拡大傾向を示していない。特に中国向けは、2012年から増加傾向を

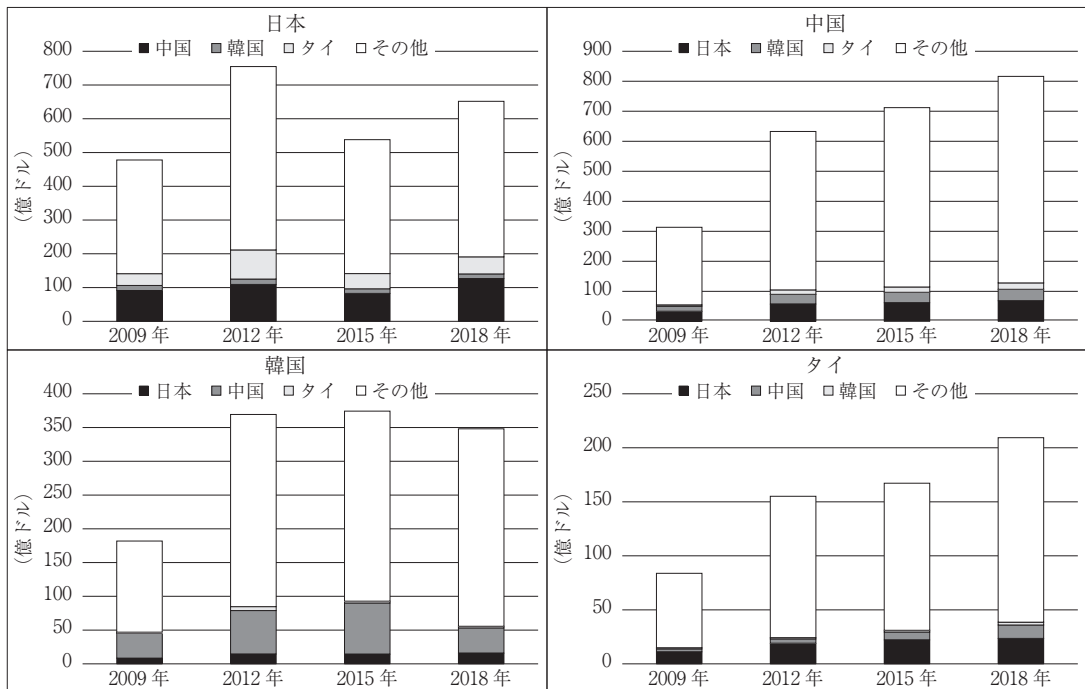


図8 東アジア主要自動車産業界の自動車部品輸出額

出所：UN Comtrade 統計データより作成

示してきたものの、2018年には減少傾向を示しており、中国自動車市場の成長とは連動しているとは言えない。この傾向は、韓国自動車部品メーカーの中国での展開や、韓国自動車メーカーの現地調達拡大が考えられる。

タイの自動車部品輸出は全体として増加傾向にある。しかしその大半は、東アジアの自動車産業国以外向けが中心である。これは、ASEANにおける自動車産業の集積とASEAN経済共同体(AEC)の成立によって、域内の自動車部品貿易が自由化されたことから、域内向け輸出が、東アジアの自動車産業国向けの自動車部品輸出を大きく上回る数字を計上しているものと考えられる。また、ASEANにおける日系自動車メーカーの集積の一方で、日本向けの自動車部品輸出額はそれほど大きくなく、増加傾向もみられない。他方で、中国向けは、それほど大きな金額を計上しているとは言えないが、着実に増加傾向を示している点は、注目される。

一方で、自動車部品輸入額について見てみると、輸出額と比較して、全体として少ない額を示している。日本の自動車部品輸入全体は増加傾向を示している(図9)。これに連動する形で、東アジアの自動車産業国からの輸入も増加傾向を示しており、特に、中国からの輸入は増加傾向を示している。これについては、日本の自動車部品輸入関税が0%と輸入しやすい環境になっていることが背景と考えられる。

中国の輸入については、輸出ほどの金額を計上してはいないものの、2009年から拡大基調にある。ただ、日本からの輸入は全体の増加傾向とは異なり、横ばい状態となっており、増加の中心は東アジアの自動車産業国以外からの輸入が大きな割合を占めている。

韓国の輸入については全体として輸出同様の傾向が示されているものの、注目されるのは、中国

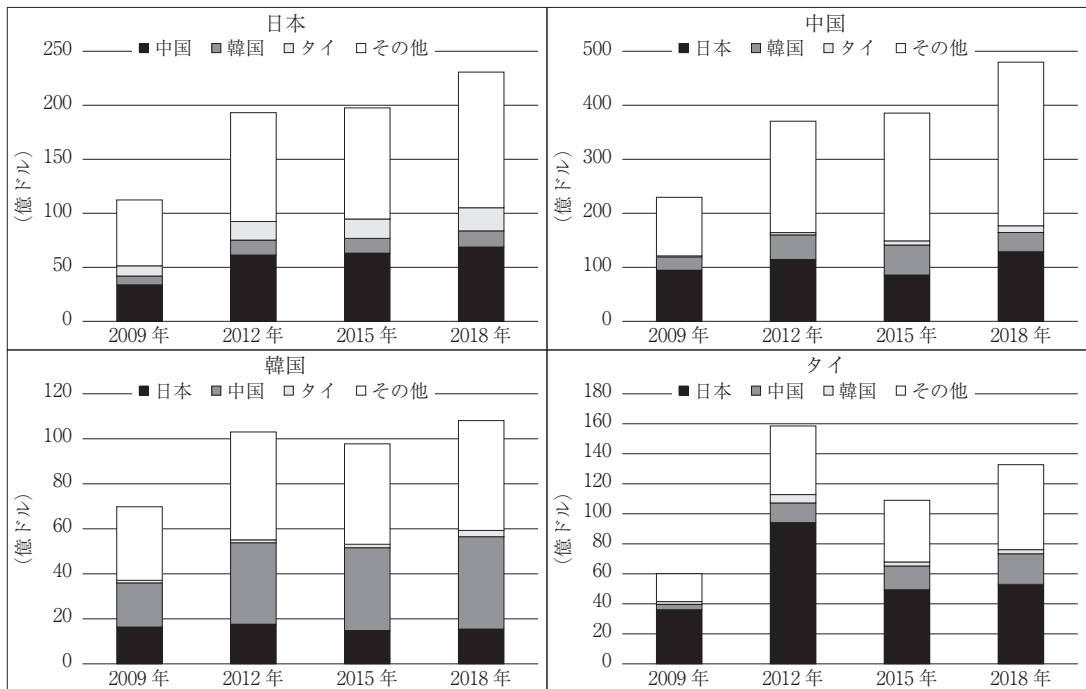


図9 東アジア主要自動車産業国の自動車部品輸入額

出所：UN Comtrade 統計データより作成

からの輸入額の拡大にある。韓国は、中国との間での協定により、日本よりも有利な条件で、中国からの自動車部品輸入を受け入れる環境が構築されている。さらに、輸出の減少と連動するように、中国本土における韓国メーカー向けの自動車部品供給の定着が、韓国の中国からの自動車部品の輸入増大に関係しているものと考えられる。

タイの輸入については、これまでの傾向と異なり、横ばい状態から減少を示している。特に、日本からの輸入が大きな金額を計上している点は注目される。これは、日本と間の自動車部品貿易において、多くの品目が0%の関税率をとなっている点と、日系メーカーを中心とした自動車産業集積がタイで形成されている点が、日本からの輸入割合の高さを示しているものと考えられる。

ここまで見てみると、東アジアの主要自動車産業国間で自動車部品貿易を通じた供給・調達定着しているとは考えにくい状況になっている。とりわけタイは、東アジアの自動車産業国すべてとの間で有利な条件で貿易が行える環境になっているが、域内貿易の方が大きいのではないかと考えられる状況になっている。この点は、エレクトロニクス産業で見られる工程間分業とは異なる状況を、少なくとも東アジアの自動車産業国間では示しているのではないかとと思われる結果である。

以下では、2国間の自動車部品貿易の状況をさらに詳細な品目で分析を進める。ここでの分析は、貿易特化係数⁶⁾とウェイト⁷⁾を用いる。

日本と中国の間の状況を見てみると、相対的に日本に優位の品目が目立つものの、その分布の分散が目立つ(図10)。この際、日本に圧倒的に優位のある品目と中国に圧倒的に優位のある品目でウェイトが目立っているものの、多くの品目はグラフ上でのばらつきが目立っている。この点は、日本と中国との間での自動車部品において、補完体制があまり構築されていないことが考えられ、日中間で競合関係にある品目が多いものと考えられる。一方で2009年からの変化を見てみると、日本の優位にあった品目が、徐々に中国の優位へとシフトしている品目が見受けられる。これらは前述のように、日本の自動車部品輸入が輸出先にとって有利な条件で輸出しやすい環境などが考えられ、輸入額全体の増加に連動しているものと考えられる。

日本と韓国との間の状況は、貿易特化係数において、日本に圧倒的な優位にある品目が一部見られるものの、多くの品目は分散傾向にあり、日本と韓国との間の自動車部品貿易は、競合関係にある品目が多いと考えられる(図11)。また、ウェイトの小ささも特徴的で、日本と韓国との貿易において自動車部品の占める割合はそれほど大きくないことが示されている。韓国において日系部品メーカーが生産活動を行い、韓国自動車メーカーへ製品を供給しているが、日韓ともに、それぞれの国に生産拠点を持っていないことが大きく影響しているものと考えられる。

日本とタイの間の状況は、貿易特化係数において日本に優位のある品目が目立ち、それらの品目で大きなウェイトを示していることが特徴的である(図12)。ウェイト全体にしても、相対的に大きな数字を示しており、日本とタイの間で、自動車部品は比較的重要な貿易品品目になっていると考

6) 貿易特化係数は(輸出-輸入)/(輸出+輸入)で示され、+1.0から-1.0の間で変化する。輸出超過ならプラスで示され、輸出競争力の点で優位にあると考えられ、輸入超過ならマイナスで示され、劣位にあると考えられる。

7) ウェイトは(当該品目の輸出額+当該品目の輸入額)/(当該国の輸出総額+当該国の輸入総額)で示され、貿易全体における当該品目の貿易割合を示すものである。当該品目のウェイトが大きければ、当該国にとって重要な貿易品となる。

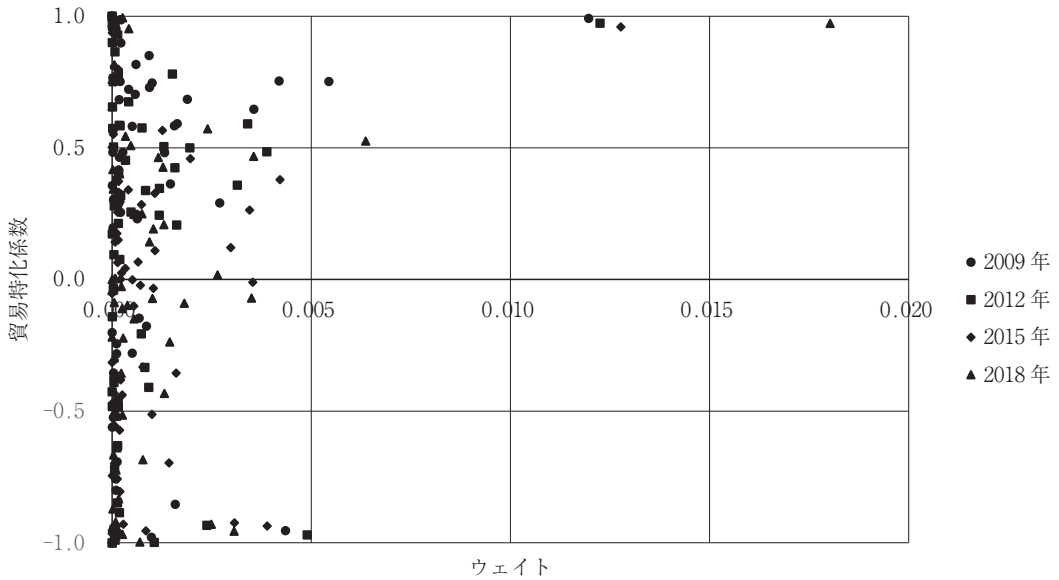


図10 日本の対中自動車部品貿易特化係数とウェイトの分布

出所：UN Comtrade 統計データより作成

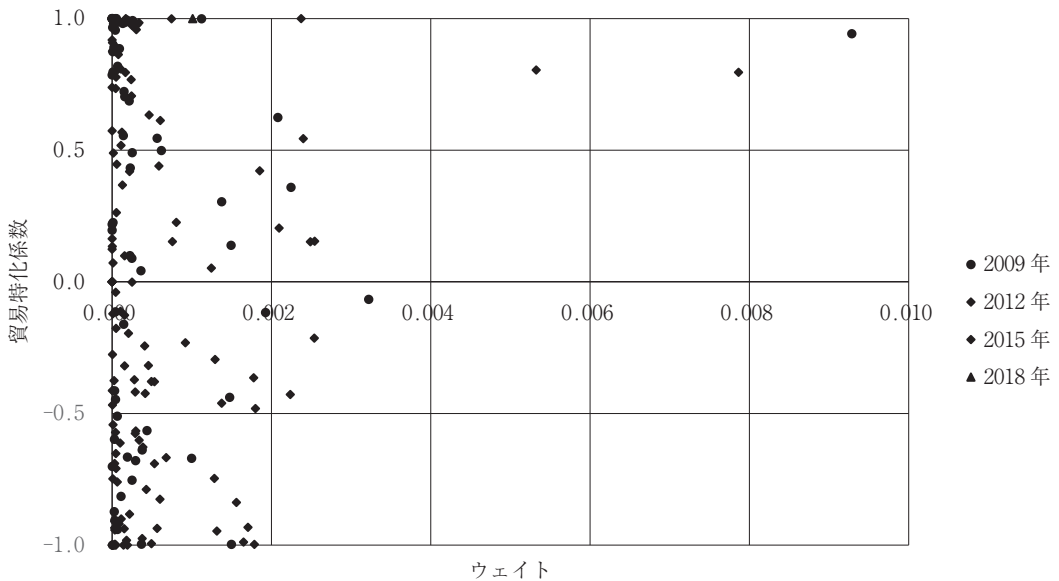


図11 日本の対韓自動車部品貿易特化係数とウェイトの分布

出所：UN Comtrade 統計データより作成

えられる。これについては、日系自動車メーカーがタイで圧倒的な市場シェアを確保しており、調達の中心が日系メーカーであることが影響していると考えられる。しかし、貿易特化係数の分布の年ごとのシフトを見てみると、相対的に日本にとってマイナス、つまり、タイの優位の方向へのシ

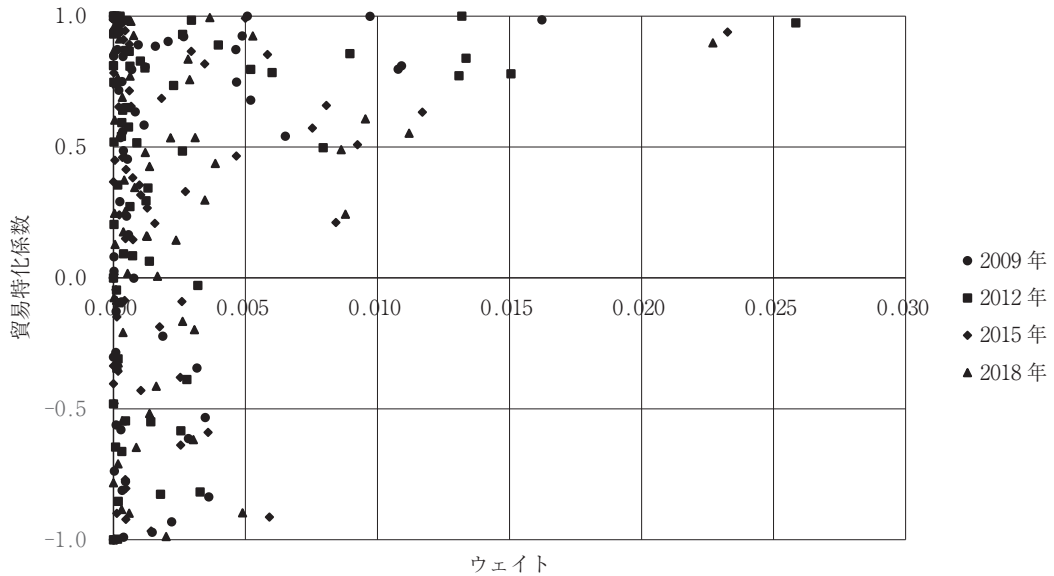


図 12 日本の対タイ自動車部品貿易特化係数とウェイトの分布

出所：UN Comtrade 統計データより作成

フトが見受けられる。この点から、日本の圧倒的な優位の状況には変化はないものの、徐々にではあるが、タイの自動車部品の能力が高まり、日本向けの輸出が拡大しつつあるものと考えられる。

中国と韓国との間の状況は、韓国に貿易特化係数で優位にある品目が目立ち、これらの品目でウェイトが相対的に大きな数字をしめしていることから、全体として、韓国側に自動車部品の競争優位があると考えられる（図 13）。しかし、2009 年から 2018 年にかけて、徐々に、貿易特化係数の分布が、中国側のプラスの方向にシフトする傾向がみられることから、徐々に、中国の自動車部品の競争力が向上しているものと考えられる。特に、貿易特化係数で -0.5 から 0 付近までに分布する品目で、相対的に大きなウェイトが示されていることから、貿易において重要な品目で競合関係が進みつつある状態になっていると考えられる。

中国とタイの間の関係は、中国の圧倒的な競争優位の状況にある（図 14）。多くの品目で、中国側の貿易特化係数プラスの領域に分布しており、これらの品目の多くが相対的に大きなウェイトを示している。このことから、中国とタイの間の自動車部品貿易は、中国の競争優位にあり、重要な貿易品ほど中国に優位があることが示されている。この状況は、2009 年から 2018 年にかけて強化されているようで、貿易特化係数のプラス方向へのシフトが年々進んでいる状態になっている。

韓国とタイとの間の状況は、韓国が優位にあると考えられる（図 15）。貿易特化係数の分布をみると、多くの品目で、韓国側のプラスの品目が目立つ。特に、 $+1.0$ 付近の分布が目立っており、逆にタイ側の優位を示す品目については、品目数の少なさと、韓国側から見て貿易特化係数 0 から -0.7 までの間に分布しており、2009 年から 2018 年にかけて、韓国側のプラスの方向へのシフトが目立っている。これらの状況から、韓国の優位はこの間強化されているものと考えられる。

これまでの状況から見てみると、日本については、自動車部品の供給源として東アジアの自動車産業国へ輸出を拡大しているとは考えにくく、現地での能力を活用した部品調達を進めているもの

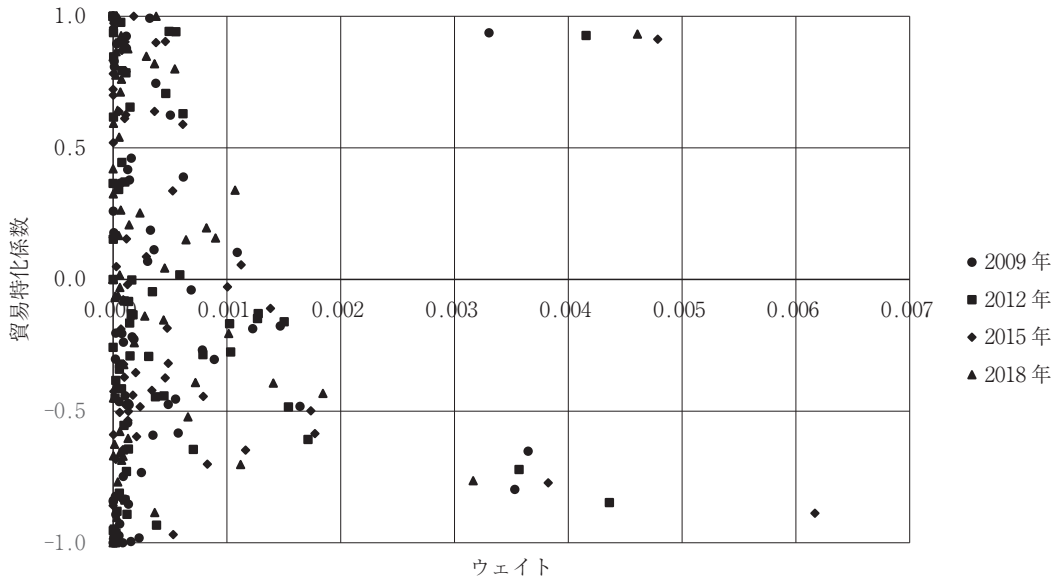


図13 中国の対韓自動車部品の貿易特化係数とウェイトの分布

出所：UN Comtrade 統計データより作成

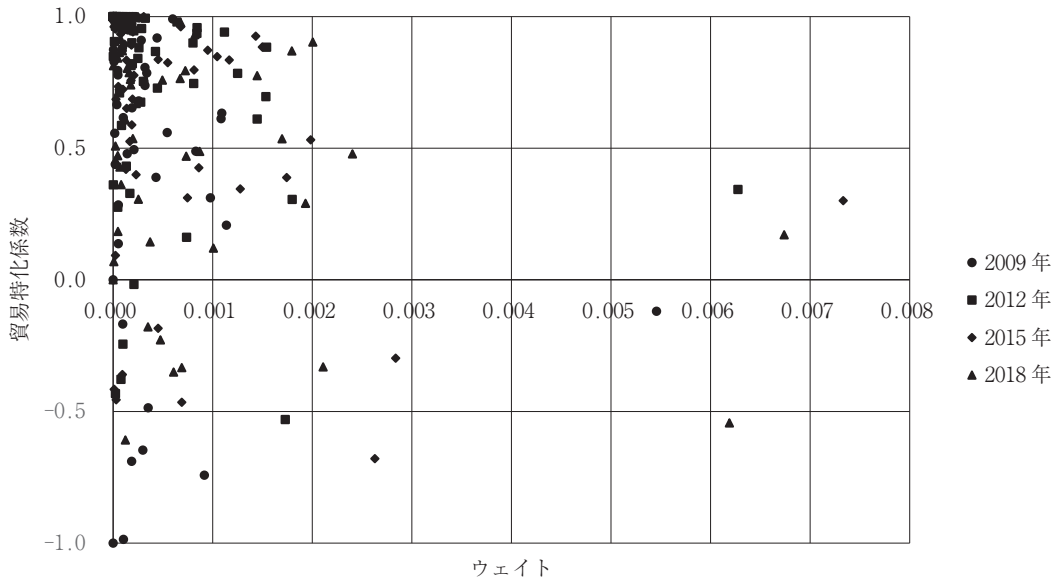


図14 中国の対タイ自動車部品の貿易特化係数とウェイトの分布

出所：UN Comtrade 統計データより作成

と考えられる。他方で日本の輸入による調達については、その有利な関税の条件などを利用して、増加傾向にあり、その中でも中国の役割が注目される状況となっている。この傾向は、貿易特化係数とウェイトの分布の状況にも表れており、日本の自動車部品輸入全体としては拡大傾向にあり、

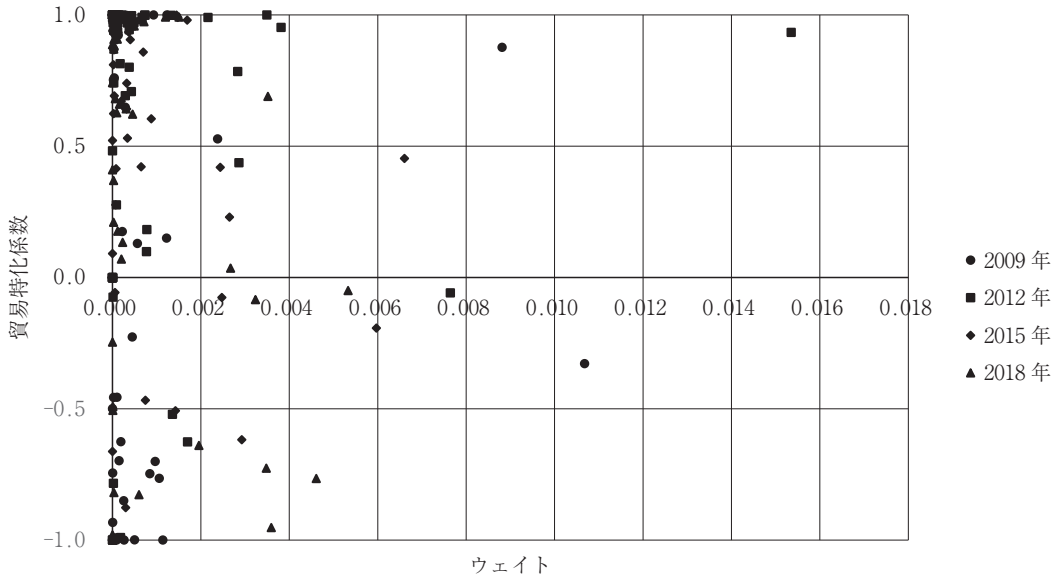


図 15 韓国の対タイ自動車部品貿易特化係数とウェイトの分布

出所：UN Comtrade 統計データより作成

中でも中国の役割が注目されるという状況になっている。

中国の状況は、全体としての輸出も輸入も増加しており、中国自動車産業の拡大と連動する形で、自動車部品貿易の位置づけも拡大しているものと思われる。しかし、輸出先としては、東アジアの自動車産業国よりも、それ以外の国向けが圧倒的に多い。日韓自動車メーカーの国内外での生産状況や、タイ市場が日系中心の市場であることも影響していると考えられる。対照的に、輸入については、東アジアの自動車産業国からの輸入が比較的に大きな割合を占めており、輸入額の増加に連動する形で、東アジアの自動車産業国からの輸入も拡大している。特に、日本からの輸入額は、他の2か国と比べても非常に大きく、日本からの輸入が依然として重要な役割を果たしているのではないかとも思える結果を示している。

韓国の状況は、日本の状況と同様に、輸出については、横ばいから減少傾向を示しており、その相手先も、東アジアの自動車産業国以外が大きな金額を示している。この状況は、日本と同様に、韓国自動車メーカーの進出先での現地調達が進んでいるのではないかと考えられる結果である。東アジアの3か国向けの中で最も大きいのは中国であるが、その金額も全体の減少と連動するように、輸出額を減らしている。この点も、韓国自動車産業が中国現地での調達が順調に拡大しているためと考えられる。

タイの場合は、輸出については、東アジアの自動車産業国との関係よりも、ASEAN 域内の自動車部品輸出の方が重要であると思われる結果を示している。しかし、日本向けの輸出は拡大傾向を示している。他方で、輸入については、輸入額は減少から横ばいを示している。これは、輸入関税の高さやタイ国内での調達が進んでいるためと考えられるが、日本への依存度の高さは示されている。これまで指摘してきたように、タイにおける日系自動車メーカーの競争優位は圧倒的なものがある。このため、輸入も日本に依存する傾向が強いことが予想でき、実際に金額面でもその状況

が示されている。

貿易特化係数とウェイトの状況を見てみる時に、注目されるのは中国である。どの国との関係でも、中国にとって、貿易特化係数でプラスへのシフトが2009年から2018年に進んでいることが示されている。この点から、中国自動車部品産業の東アジアの自動車産業国における競争力が強化されつつあることを示していると考えられる。また、これら3か国向け以外の輸出はさらに拡大しており、グローバル市場に向けた中国の自動車部品供給拠点としての役割は、この間、着実に向上してきたものと考えられる。他方で、日本は、これまでの圧倒的な競争優位から輸入拡大の方向にシフトしている。輸入関税が0%であるなどの条件もあるが、日本が東アジアの自動車産業国からの自動車部品輸入を増やしていることは注目される。ただ、金額面で見れば、日本の輸出超過の状態は続いており、依然として日本の競争優位に変化はない。

ここまで見たように、日本、中国、韓国、タイの間の自動車部品貿易に関して、2国間で自らの得意な部品をそれぞれ集中的に生産し、相互に供給しあう補完体制を構築している国は存在していない。タイと日本の間で、タイの自動車部品輸入について日本依存の状況が示されているものの、比較年間において、輸入額は減少傾向にあり、それに連動する形で日本からの輸入額についても減少傾向を示している。特に、貿易特化係数の分布について、2国間で補完体制が構築しているならば、貿易特化係数の+1.0と-1.0付近への分布が見られるはずであるが、現状で、そのような分布を示しているケースはほとんどなく、どちらかの国の圧倒的な優位か、競合関係にある0付近での分布が示されている。この点から、自動車部品を東アジアの自動車産業国の中で相互に供給しあうという構造にあるとは考えにくい状況となっている。

V まとめにかえて

ここまで見てきたとおり、日本、中国、韓国、タイの東アジアの主要自動車産業国における自動車部品貿易においては、輸出額を見てみると、拡大傾向を示す国もあるが、東アジアの主要自動車産業国がその中で、大きな割合を占めている状況になっていない。また、相互に部品を供給しあいながら、補完体制を構築していくという構造にはなっていないと思われる結果となった。さらに、自由貿易体制を利用して東アジア主要自動車産業国からの輸入による自動車部品調達を拡大しているとも考えにくい状況になっている。この点は、貿易額でみても、輸出に占める東アジア自動車産業国の割合が相対的に小さく、増加傾向を示していないこと、例外的にタイは、日本からの輸入額が大きな割合を示しているものの、その額は減少傾向にあることと、輸出に占める割合も大きくないことが示されている。また、貿易特化係数の分布についてみても、貿易特化係数+1.0と-1.0への分布がシフトしているという傾向も見られず、競合関係にある0付近の分布が目立つケースも示されている。これらの点から、日本、中国、韓国、タイの間での自動車部品の相互補完が十分に機能しているとは考えにくく、貿易全体で見ても、東アジアの主要自動車産業国の間で、主要な輸入相手先として輸入額を拡大する傾向が強まっているとは考えにくい結果となった。この背景には、日系自動車メーカーの例にも示されたように、多くの自動車メーカーが、部品の現地調達を進める傾向が強いことがあげられる。すでに、各国で、ある程度の自動車産業集積が構築されており、現地調達で十分に賄えるだけの自動車部品産業が成長しているためと考えられる。中国、韓国、タイはそれぞれ、自動車産業育成政策を採用する中で、自動車部品の現地調達率に関する規

制をとってきたことはよく知られている。自動車メーカー各社は、これに対応するため、本国で取引関係のある自動車部品メーカーの進出を促し、自動車部品メーカーもこれに対応してきた。さらに、進出先の地場部品メーカーからの調達拡大を念頭に、さまざまな形での教育訓練等の支援を続けてきた。近年、東アジアにおいても自由貿易体制の枠組みが進展してきているが、自動車部品の貿易については、一部において自由化の進捗が高くなく、相対的に高めの輸入関税を課せられている国も存在する。また、自由貿易体制が構築されていても、すでに、自動車産業における集積がある程度機能している状況となり、輸入による部品調達の方が不利となるケースが多くなっているものと考えられる。

以上の点から、東アジアの主要自動車産業国における自動車部品貿易では、この地域から輸入によって部品を積極的に調達するという構造になっておらず、相互に補完する体制の構築は進んでいないものと考えられる。つまり、自由貿易体制の進展が進んでいる国においても、東アジアの主要自動車産業国の間で、エレクトロニクス産業で見られるような分業体制が確立されているとは考えにくい状況となっている。また、アジアの多くの国では、自動車産業に対する保護政策ととらえられる産業政策を実施しているケースが多くみられる。このことも現地調達を進める要因のひとつと考えられる。

しかしながら、これらの国が、自動車部品輸出国になっていることを否定するものではない。中国やタイにおいては、年々自動車部品輸出額は増加傾向を示しており、東アジアの自動車産業国以外向けの輸出額の拡大から、自動車部品のグローバル供給拠点としての役割を果たす可能性は否定できない。このため、これらの国が自動車部品の輸出国としての地位を確立し、これまで以上に成長した場合、コスト等の観点から、国内調達から輸入品にシフトする可能性はある。これについては、今後の動向を注視する必要があるが、一般的に、自動車部品産業の発展は、自動車産業の発展に連動する形で進むことから、東アジア各国の自動車産業自体が今後、どのように進むのかによるところが大きいと考えられる。

参考文献

- 安保哲夫・板垣博・上山邦雄・河村哲二・公文溥『アメリカに生きる日本の生産システム』東洋経済新報社、1991年。
- 浦田秀次郎・牛山隆一・可部繁三郎『ASEAN 経済統合の実態』文真堂、2015年。
- 上山邦雄編著『巨大化する中国自動車産業』日刊自動車新聞社、2009年。
- 上山邦雄編著『グローバル競争下の自動車産業』日刊自動車新聞社、2014年。
- 加茂紀子『東アジアの自動車産業』唯学書房、2006年。
- 木村福成「国際貿易理論の新たな潮流と東アジア」『開発金融研究所所報』第14号、2003年、106-116ページ。
- 木村福成・椋寛『国際経済学のフロンティア』東京大学出版会、2016年。
- 経済産業省『海外事業活動基本調査』各年版。
- 小林哲也「貿易統計からみたアセアン4自動車部品補完体制とグローバル拠点化の現状」『産業学会研究年報』No. 22、2009年、79-88ページ。
- 小林哲也「タイのASEAN域外自動車部品輸出の状況」『城西経済学会誌』第35巻、2011年、21-33ページ。
- 小林哲也「自由貿易体制の進展とASEANの自動車部品輸入」『産業学会研究年報』第32号、2017年、103-122ページ。
- 塩地洋「ASEAN 統合に伴う自動車生産拠点再編を考える——日系自動車メーカーを中心に」『産業学会研究年報』

No. 30, 2015年, 31-45 ページ。

清水一史「ASEANの自動車産業——域内経済協力と急速な発展——」(石川幸一・朽木昭文・清水一史『現代ASEAN経済論』文眞堂, 2015年)。

助川成也・高橋俊樹編著『日本企業のアジアFTA活用戦略』文眞堂, 2016年。

西村英俊・小林英夫編著『ASEANの自動車産業』勁草書房, 2016年。

宮崎義一『多国籍企業の研究』筑摩書房, 1982年。

Deardorff, Alan V “Fragmentation in simple trade models” *North American Journal of Economics and Finance* 12, 2011, pp. 121-137.

Jones, Ronald W “The Role of Services in Production and International Trade: A Theoretical Framework” *The Political Economy of International trade* 1990, pp. 31-48.