

# ASEAN 自動車部品域内貿易の現状

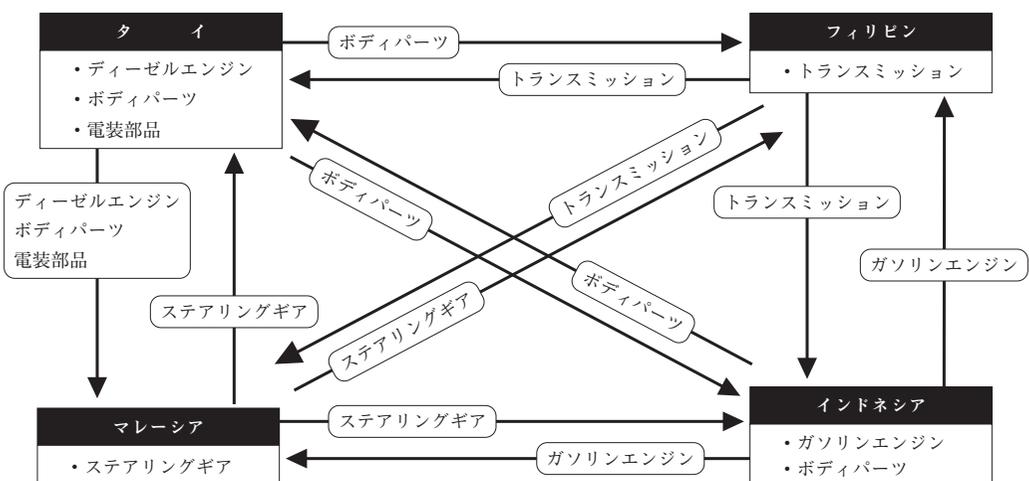
小林 哲也

## はじめに

ASEAN 自動車産業は、1997 年のアジア通貨危機をきっかけに、国内・域内市場のみを念頭に置いた体制から、トヨタの輸出戦略車 IMV に代表される域外への完成車輸出拠点としての役割を果たすまでになっている。またグローバルの各拠点と比較しても高品質の製品を提供できるまでに成長したとの指摘、その圧倒的な日系メーカー優位という市場の状況、さらに、アジアの経済成長によって ASEAN 地域における日系自動車産業の動向は大いに注目されてきた。これに対応するように ASEAN 自動車産業に関しては、これまでさまざまな研究が行われてきた。しかしながら、これらのほとんどは、90 年代半ばから 00 年代初期になされたものである。背景には、アジア自動車産業の研究対象の中心が中国に移ったことであろう。ここ数年来急速な成長をはたし、今や世界最大の自動車大国になりつつある中国に注目が移ると、ASEAN 自動車産業に関する研究は非常に少なくなった<sup>①</sup>。

ASEAN 自動車産業の特徴の 1 つとして、域内優遇関税による相互融通を活用した自動車部品の補完体制があげられる。ASEAN の自動車産業は ASEAN 各国による輸入代替政策に対応するため各国の小さな市場それぞれで生産を進める体制の中で構築されてきた。しかしながら、小規模生産を各国で行うよりも、それぞれ得意な部品を補完的に供給し合えば、部品に量産効果が生まれ、各国で全部品をそれぞれ生産するよりも効率的でコストを低減させることが可能であるとの発想から域内部品相互補完が進められた<sup>②</sup>。この域内での自動車部品相互補完のスキームは、1987 年の BBC (Brand to Brand Complementation) スキームに始まり、その後、ASEAN 工業協力協定 (ASEAN Industrial Cooperation Scheme: AICO)、共通有効特惠関税 (Common Effective Preferential Tariff: CEPT) を経て、ASEAN 自由貿易協定 (ASEAN Free Trade Agreement: AFTA) という形で進展していった。

自動車メーカー各社の主要な域内拠点品目としては、各拠点の特性や ASEAN 域内での自動車メーカー各社の拠点展開などの違いから若干の違いはあるものの、タイでディーゼルエンジン、マレーシアでステアリングギア、フィリピンでトランスミッション、インドネシアでガソリンエ



出所：トヨタ自動車株式会社社外調査部（1996）『自動車の国際展開の現状と将来』，12頁。

図1 ASEANにおけるトヨタの部品相互補完（BBCスキーム）

エンジンを集中的に生産して、域内各拠点に供給するというものが一般的である（図1）。この補完体制構築の背景の1つには、ASEAN域内で相対的に自動車生産が進んでいたタイ、マレーシア、フィリピン、インドネシアのASEAN4各国に部品の供給拠点を設けることで、各拠点の役割も維持でき、結果として、ASEAN域内の経済協力を進展するものとして期待されたこともあげられる。これらについては、初期の研究として清水（1998）や加茂（2006）によって分析されている。

清水は98年と比較的早い段階でASEAN域内の経済協力体制を政治経済の局面から分析しており、本稿で取り上げる自動車部品の域内補完の状況についても指摘している。また、加茂はASEAN域内での自動車部品補完体制の状況を貿易統計を通じて分析している。だが、最近の研究でASEAN自動車産業を取り上げているものでも、域内での自動車部品補完体制について言及しているものはほとんどない。筆者は、これまで、貿易統計分析を通じたASEAN自動車部品補完体制の状況分析を進めてきた<sup>(3)</sup>。

これらを通じて、ASEAN域内での自動車部品補完体制は当初目的とした部品生産の棲み分けという完全な意味での「補完」を実現してはならずその状況が進展していないことを指摘し、時間が経過するに従い補完というよりもむしろ、競合関係が出現しており、その傾向が強まりつつあることを提示してきた。さらに、こういった競合関係はタイを中心に進みつつあり、域内部品供給拠点としてのタイの重要性が高まる可能性を指摘してきた。そこで本稿では、ASEAN4における自動車部品相互補完体制の状況を貿易統計分析を通じて明らかにすることで、これらの指摘を確認し、域内自由貿易体制が構築されつつある現在の状況をまとめることを目的とする。

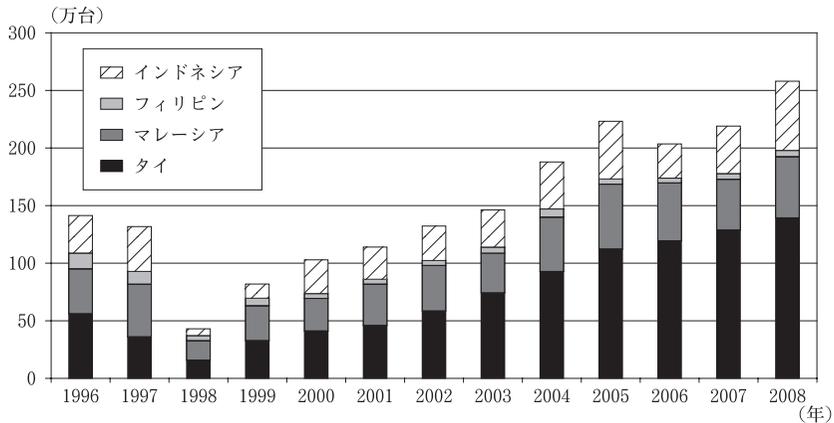
## 1. 分析対象と分析手法

本稿は、ASEAN 4 各国の貿易統計を通じて ASEAN 域内の自動車部品相互補完体制の状況を捉えることを目的としている。本稿における分析対象国は、ASEAN 4 のタイ、マレーシア、フィリピン、インドネシアの 4 カ国である。分析対象品目は自動車部品であるが、分類としては社団法人自動車部品工業会が公表している輸出入統計での品目分類を参考にして各国の貿易統計から乗用車や貨物自動車といった四輪車の部品に該当する品目を HS 品目分類 6 桁で 104 品目を取り上げた<sup>(4)</sup>。分析対象年は 2000 年、2004 年、2008 年の 3 カ年の暦年データで分析を行った。分析手法としては、貿易特化係数とウェイト<sup>(5)</sup>を利用した。

貿易特化係数とウェイトによる分析で ASEAN 4 における部品補完体制の現状を探る本稿ではあるが、各国の貿易統計をそのまま利用していることから、統計金額が国ごとに違うこともあるが、そのまま利用している。また、国ごとにもっとも詳細な品目分類が異なることから国際的に共通化されている HS 6 桁分類で比較分析を行った。そのため、厳密な意味で自動車部品とは言い難い品目も存在し、一部の品目では貿易額の中で自動車部品とそれ以外が分離できていないものも存在するがこれもそのまま利用した。また、貿易を考える上で重要な要素となる人件費や各国の政策、為替、非関税障壁などは考慮しておらず、単純に貿易金額での分析にとどまっている。

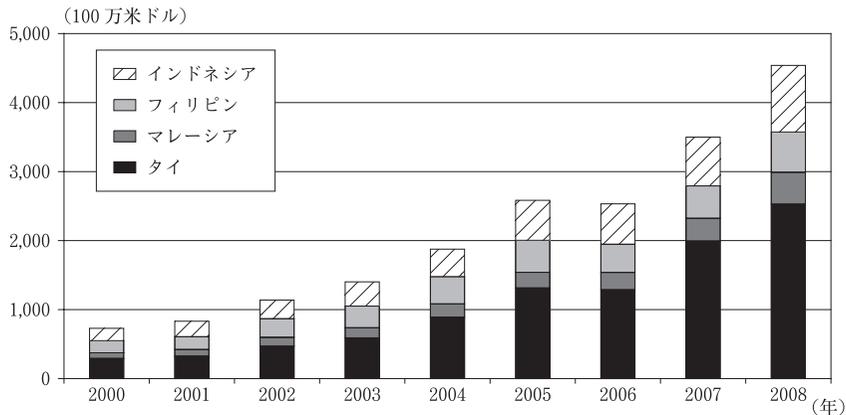
## 2. 貿易統計から見た域内自動車部品貿易の状況

ASEAN 4 の自動車生産台数は、97 年のアジア通貨危機の影響から急激に落ち込んだが、その後生産は回復し、02 年にはそれ以前にピークであった 97 年の水準にまで回復した。06 年に若干の落ち込みはあったものの、その後は相対的に増加傾向を示し続けている（図 2）。ASEAN の拠点ではアジア通貨危機による国内市場の低迷を賄うこともあって、域外輸出を進めており、これも生産台数の増加につながっている。自動車生産台数の拡大に連動するように ASEAN 4 の域内自動車部品貿易は増大傾向にある（図 3）。これまで、ASEAN 4 各国の自動車部品関連貿易の最大の相手国は、多くの自動車メーカーの進出が進んでいた日本であった。これは、親企業の所在国から部品等を供給するという観点、ASEAN 各国で生産されている車のほとんどが日本国内で開発され、その多くが日本国内でも生産されていた車種であるという状況から考えれば理解できる構造である。また、日系メーカーの多くが ASEAN 現地で生産される車といえども日本国内で生産される車とほとんど同じ品質を要求するという事実からいっても、ASEAN 各国で現地調達できる水準に満たなければ日本からの輸入で賄うことも理解できる。実際、タイの完成車



出所：ジェトロ (<http://www.jetro.go.jp>) および OICA (<http://www.oica.com>)。

図2 ASEAN 4 自動車生産台数推移



出所：各国貿易統計より作成

図3 ASEAN 4 各国の ASEAN 4 向け自動車部品輸出額推移

初期段階で生産されていた車の国内市場向けよりも海外市場向けの部品の現地調達率の方が低かったという指摘もある<sup>6)</sup>。しかしながら、輸入代替期以来、途上国共通の政策として部品の現地調達率規制が行われてきたことに加えて、現地国産化部品調達規制が撤廃された後でも、輸送コストの低下や為替リスクを回避するという観点から、部品の現地調達率を高めていくというのが ASEAN 4 各国に進出している日系自動車メーカー共通の認識である。こういった発想から日本からの自動車部品輸入は徐々に低下していき、域内補完を活用するに従い、自動車部品の域内貿易が拡大するものとされたことが、ASEAN 4 各国の自動車部品貿易額の状況を示しているものと考えられる。

自動車部品貿易に限らず、ASEAN 4 各国における域内貿易の重要性は年々拡大している。たとえば、タイの08年の最大の輸出相手先はアメリカの約202億ドルであり、日本、中国と続く

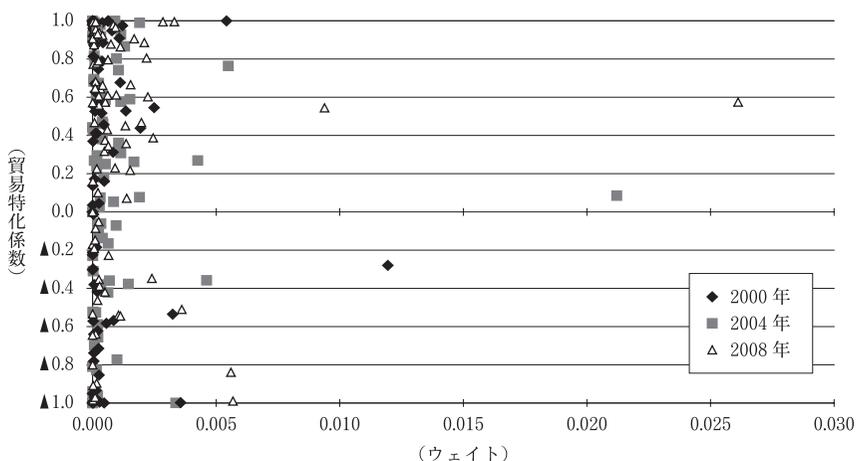
ているが、ASEAN 10 各国向けをまとめるとアメリカ向け輸出額の約 2 倍の 401 億ドルとなっており、輸出総額 1,778 億ドルの 2 割強を占めている。2000 年頃まで、タイの ASEAN 10 向け輸出額は対米輸出額を下回る水準であったものが、02 年には対米輸出額を逆転し、その後急速に拡大している。この拡大傾向は、自動車部品貿易においても同様である。97 年のアジア通貨危機を契機として、工場の稼働を維持する目的で始められたといわれる ASEAN 各国の完成車輸出はその後、着実に拡大し、域内向け輸出の拡大にとどまらず、域外への輸出も増加している。

貿易額に注目すれば、ASEAN 4 内の自動車部品相互補完体制は順調に進んでいるように見える。だが、図 3 に示したようにタイの輸出額の圧倒的な大きさがわかる。市場規模などを考慮したとしてもタイの輸出額が非常に大きいことは、自動車部品産業に限定しても、前述の「域内経済協力」という点では留意が必要ではないかと思われる数字である。以下では、貿易特化係数とウェイトの分析を進める。貿易特化係数は、簡単に 1 国ないしは特定品目の競争優位を示すものであるが、その品目の量を考慮に入れていない。たとえば、輸出額 1 ドルで輸入額が 0 ならば貿易特化係数は +1.0 となる。しかし、輸出額が 3 億ドルでも輸入が 1 セントでもあれば、貿易特化係数は +1.0 にはならず、単純に比較すると前者の方が競争力があると示されてしまう。ここで、ウェイトを加味することで、その重要度を広く測ることができる。また、本稿で取り上げる「補完体制」を考えると、後述の図 4~7 の貿易特化係数 +1.0 付近と -1.0 付近という両極に分布が集まれば、得意なものは輸出し不得意なものは輸入で賄うという補完体制が完成していると見ることができる。一方で、0 付近に分布が集中しているとなれば貿易関係は競合しているにとらえることができ、補完体制は構築されていないにとらえることができる。以下では、貿易特化係数とウェイトを考慮した自動車部品の各品目の分布を 00 年、04 年、08 年の状況から比較する。

タイの状況を見てみると、全体として、貿易特化係数プラスに分布している品目が多く見られる。また +1.0 付近の分布が目立っていることから、多くの品目で ASEAN 4 において圧倒的な比較優位を持つ品目を持っていることがわかる。貿易特化係数の分布を見てみると、00 年には貿易特化係数プラスの分布とマイナスの分布は比較的分散しているものの、+1.0 付近に多くの分布が見られ、マイナスに分布しているものでも、-0.6 付近の分布が目立っていることから、輸出品については圧倒的な優位を持ち、輸入するものについてはタイ国内からも輸出するものもあるという状況になっている。ただ、ウェイトが貿易特化係数プラスに分布しているものほど相対的に大きな数字を示しているものが多いことから、タイの ASEAN 4 貿易における輸出品の重要度が高いことがわかる。04 年になると貿易特化係数の分布が分散し、全体としてばらつきが目立つようになっている。このことは、全体としてタイの優位が若干低下したと考えられる状況である。ウェイトについても貿易特化係数のどの部分でもまんべんなく拡大していることから、ASEAN における自動車産業の活況が域内での自動車部品貿易を拡大させたと考えられる。しか

しながら、08年になるとこれまで分散していた分布が貿易特化係数プラスの分布にシフトし始める。+0.4から+1.0の間での分布が目立ち、これらについては相対的にウェイトの増加も見受けられる。一方で、マイナスに分布している品目についてはウェイトの差が目立つ。つまり、貿易特化係数マイナスに分布しているもので、ウェイトの大きなものは、大きな額の輸入が進んでいることを示すもので、この点については棲み分けができているとも考えられる。しかし、プラスに分布する品目とマイナスに分布する品目の間の差は大きいことから、08年になるとタイからASEAN 4に供給している品目の輸出額が増え、その割合が高まっていると考えられる結果となっている。また、圧倒的に大きなウェイトを示している少数の品目も貿易特化係数プラスに分布していることから、ASEAN 4における自動車部品供給拠点としてのタイの役割は比較年間で高まっているものと予想される(図4)。

マレーシアの状況を見てみると、全体としてウェイトの数字が他の3カ国と比較しても相対的に小さいことから、貿易品目としての自動車部品の重要性が小さいことを示している。貿易特化係数の分布を見てみると、全体として貿易特化係数マイナスに分布している品目が多く、その多くが-1.0付近に分布していることから、多くの品目をASEAN 4の他の3カ国からの輸入に依存していることがうかがえる。00年の状況は、貿易特化係数-1.0付近の集中が圧倒的に目立っており、ウェイトについてもマイナスの中でも大きな数字を示している。プラスに分布している品目では、+0.8付近の分布でウェイトが大きくなっているものの、品目数は-1.0付近の分布が圧倒的に多く、多くの品目を輸入していることがわかる。一方で0付近にある品目については数も少なく、ウェイトも大きくない。ASEAN 域内でマレーシアと競合している品目はそれほど多くないと思われる。04年になると貿易特化係数の分布にそれほど変化はないものの、ウェイト

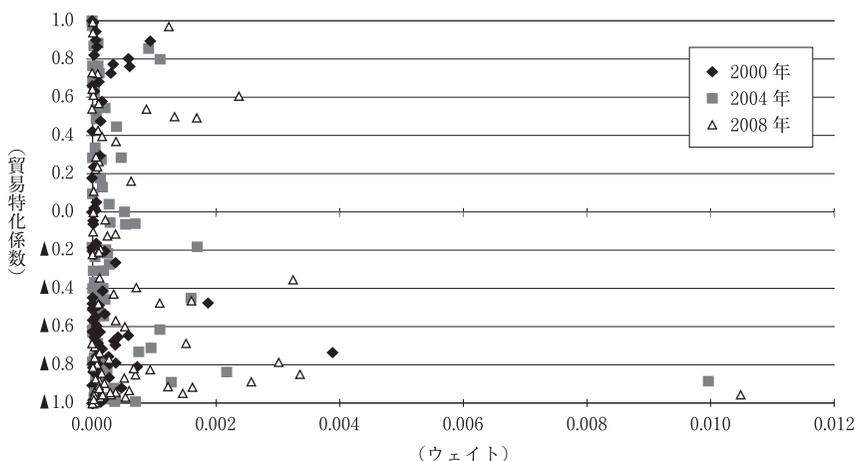


出所：Thai Custom Department.

図4 タイのASEAN 4向け貿易特化係数とウェイト分布

トが拡大傾向になっており、自動車部品貿易の重要性が拡大しているものと考えられる。ただこれまで、輸出する品目、輸入する品目、競合品目が明確になっていたが、若干ではあるが貿易特化係数の分布にばらつきが見え始めている。また、貿易特化係数のマイナスに分布している品目のウェイトの拡大が相対的に目立っていることから、輸入すべき品目の重要性が拡大しているものと考えられる。08年になると分散していた貿易特化係数の分布が、再びマイナス方向へシフトし、マイナスに分布する品目のウェイトも拡大している。特に、 $-1.0$  から  $-0.4$  の間に分布している品目におけるウェイトの拡大が目立ち、輸入すべき品目の重要性が拡大しているものと考えられる。だが、貿易特化係数  $+0.6$  付近でのウェイトも拡大しており、0 付近に分布している品目のウェイトは減少している。補完構造が構築されつつあるとも考えられるが、分布が全般的にマイナス方向へのシフトを示しており、 $+0.6$  付近に分布する品目も少ないことから、全体として自動車部品の競争優位は04年から08年の比較では低下しているものと考えられる。これらのことから、マレーシアでは、自動車部品に関しては補完というよりむしろ競争優位を失いつつある品目が多く、元々競争優位を持っていない品目に関してはASEAN 4のその他の3カ国からの輸入が拡大しているものと考えられる(図5)。

フィリピンの状況を見てみると、図表に現れている品目が他の3カ国と比較して圧倒的に少ないことがわかる。このことは、フィリピンのASEAN 4域内貿易において自動車部品貿易は活発ではないと考えられる。もう1つの特徴としては、圧倒的に競争優位のある品目が非常に大きなウェイトを計上しているものの、それ以外の品目については小さなウェイトとなっている。フィリピンの自動車部品貿易は数個の圧倒的な競争優位にある品目に集中している。00年には貿易特化係数の分布は $+1.0$  から  $-1.0$  の間にまんべんなく分布しているが概してマイナスの分布が目

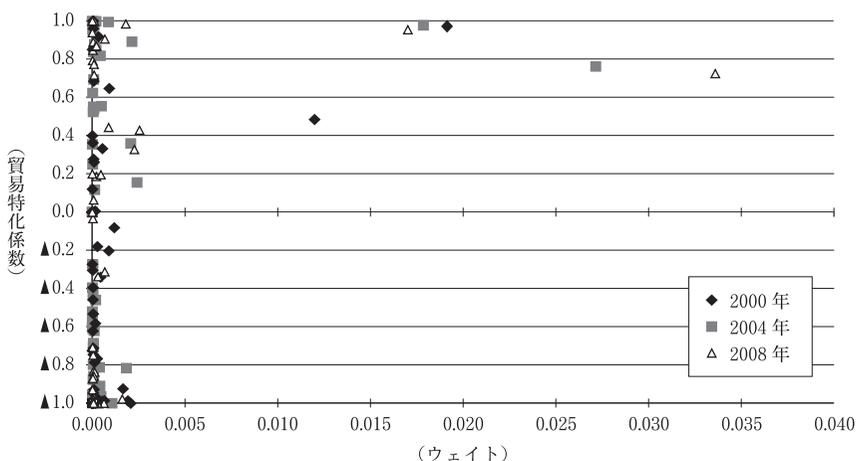


出所：Department of Statistics Malaysia.

図5 マレーシアのASEAN 4向け自動車部品貿易特化係数とウェイト分布

立っている。ウェイトも圧倒的に大きな 2 品目以外は非常に小さな数字となっているが、その中でも貿易特化係数 $-1.0$ 付近に分布している品目で若干大きな数字を示している。また、 $0$ 付近のウェイトも同じ程度の数字を示していることから、競争劣位にある品目と競合している品目、圧倒的に競争優位にある 2 品目という構造にある。04 年になるとウェイトの変化はほとんど見られないものの、貿易特化係数 $0$ 付近にあった品目が少なくなり、プラスとマイナスの両極へのシフトが見えている。このことから、この間にフィリピンの自動車部品貿易については輸出すべき品目と輸入すべき品目が明確になったと考えられ、補完構造が構築に向けた動きが進んだと思われる状況である。08 年になるとこの状況はさらに進む。貿易特化係数 $+1.0$ 付近の分布と $0$ 付近の分布、 $-1.0$ 付近への分布が目立つ。つまり輸出する品目、輸入する品目、競合品目が 04 年からさらに非常に明確になっていることがわかる。ウェイトの大きさから貿易品としての重要度は他の国と比較して低いと考えられるものの、貿易特化係数 $0$ 付近の分布も目立つことから、競合している品目もあり、完全とはいええないものの「補完」という点においてははっきりとした状況がうかがえる（図 6）。

インドネシアの状況は、フィリピンの状況とは反対に貿易特化係数の集中が分散に変化していく。00 年の状況では、貿易特化係数プラスに分布する品目については分散傾向にあるが、マイナスに分布する品目に関しては $-1.0$ から $-0.6$ の間での分布が目立ち、 $0$ 付近でも若干の集中が見える。ウェイトについては貿易特化係数プラスに分布する品目とマイナスに分布する品目ではほとんど同じ大きさにある。04 年になると貿易特化係数マイナス方向へのシフトが見えるものの、 $+1.0$ から $+0.6$ 付近、 $+0.4$ から $0$ 付近、 $-0.4$ から $-1.0$ 付近での集中が見える。ウェイトについては貿易特化係数 $0$ から $+0.4$ 付近と貿易特化係数マイナスに分布している品目でのウェイト

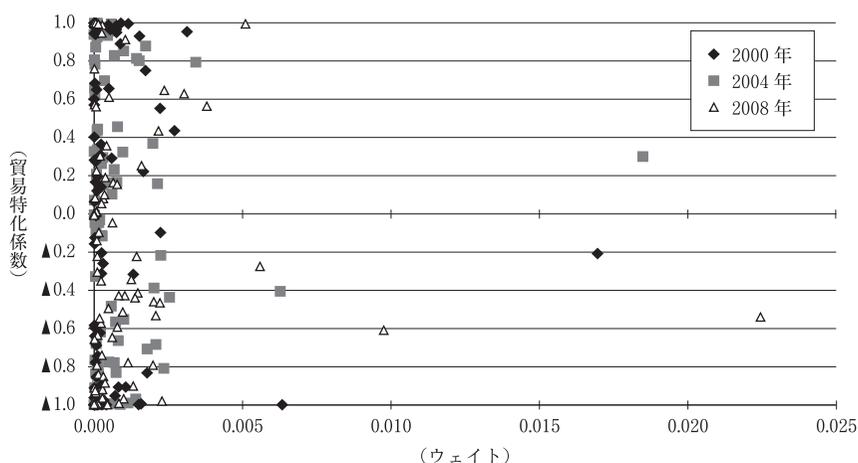


出所：Philippines National Statistics Office.

図 6 フィリピンの ASEAN 4 向け自動車部品貿易特化係数とウェイト分布

が増加している。この時点では、輸出する品目と輸入する品目、競合する品目が明確になってきたとも考えられる状況にあった。08年になるとウェイトは全体としてほとんど変化していないものの、貿易特化係数の分布がマイナス方向にシフトし、04年の集中しつつあった状況から再び分散するようになった。また、全体としての分布としてもマイナスに分布している品目が目立つようになっている。このことは、08年になるとインドネシアの自動車部品貿易の優位の低下を示している。また、貿易特化係数マイナスの分布が目立つことは、これまで競合ないしは輸出優位にあった品目が競争力を喪失しているとも考えられる状態である。これらの点からインドネシアの状況も補完が進んでいるとは考えにくく、競争状態がさらに進み、結果として自動車部品貿易における競争優位を失いつつあるのではないかと考えられる状態である（図7）。

ここまで見てきたように、国ごとの貿易特化係数とウェイトによる分析から見てみると、ASEAN 4 域内自動車部品貿易において、域内補完が進んでいるとは考えにくい状態にある。そこで、以下では、図1に示したトヨタのケースに代表される域内部品補完スキームを活用して域内で集中して生産し供給する代表的な品目を取り上げ、域内拠点化の状況を ASEAN 4 向け輸出額の推移から見てみる（図8）。ここで取り上げた品目は、「ガソリンエンジン（1,000 cc 以上）（840734）」、「ディーゼルエンジン（840820）」、「ギアボックス（870840）」、「ハンドル、ステアリングコラムおよびステアリングボックス（870894）」の4品目<sup>7)</sup>である。それぞれの輸出額の推移を見てみると、ディーゼルエンジンについては02年に低下を示しているもののその後はタイからの輸出が圧倒的な金額を計上しており、ディーゼルエンジンに関しては、タイから他のASEAN 4 への供給拠点としての役割を果たしており、その重要性が上昇していると考えられる数字となっている。



出所：Statistics Indonesia.

図7 インドネシアのASEAN 4向け自動車部品貿易特化係数とウェイト分布

しかしながら、それ以外の3品目については、2000年代半ば頃から、拠点化を進めてASEAN 4の他の地域への供給拠点としての役割を果たしているとは考えにくい状況になっている。具体的に見てみると、図1に示したように、ガソリンエンジンはインドネシアが供給拠点として置かれている。これは、トヨタ以外の日系メーカーでも同様であった。しかし、00年からほとんど輸出額は横ばいで推移していたが、03年からタイからの輸出額が増加していく。04年にはタイの輸出額がインドネシアの輸出額を逆転し、インドネシアの輸出額が増加しない一方で、タイの輸出額は大幅に増加し、08年にはインドネシアの輸出額を圧倒する金額を計上している。この点を見てみると、ガソリンエンジンの域内輸出拠点としての役割はタイに変わったと考えられる。ハンドル、ステアリングコラムおよびステアリングボックスのマレーシアの輸出額は年々増加しているものの、同時期にタイからの輸出額も増加している。07年にはタイの輸出額がマレーシアの輸出額を上回り、タイとマレーシアの2拠点がほぼ同じ額をASEAN 4へ向けて輸出

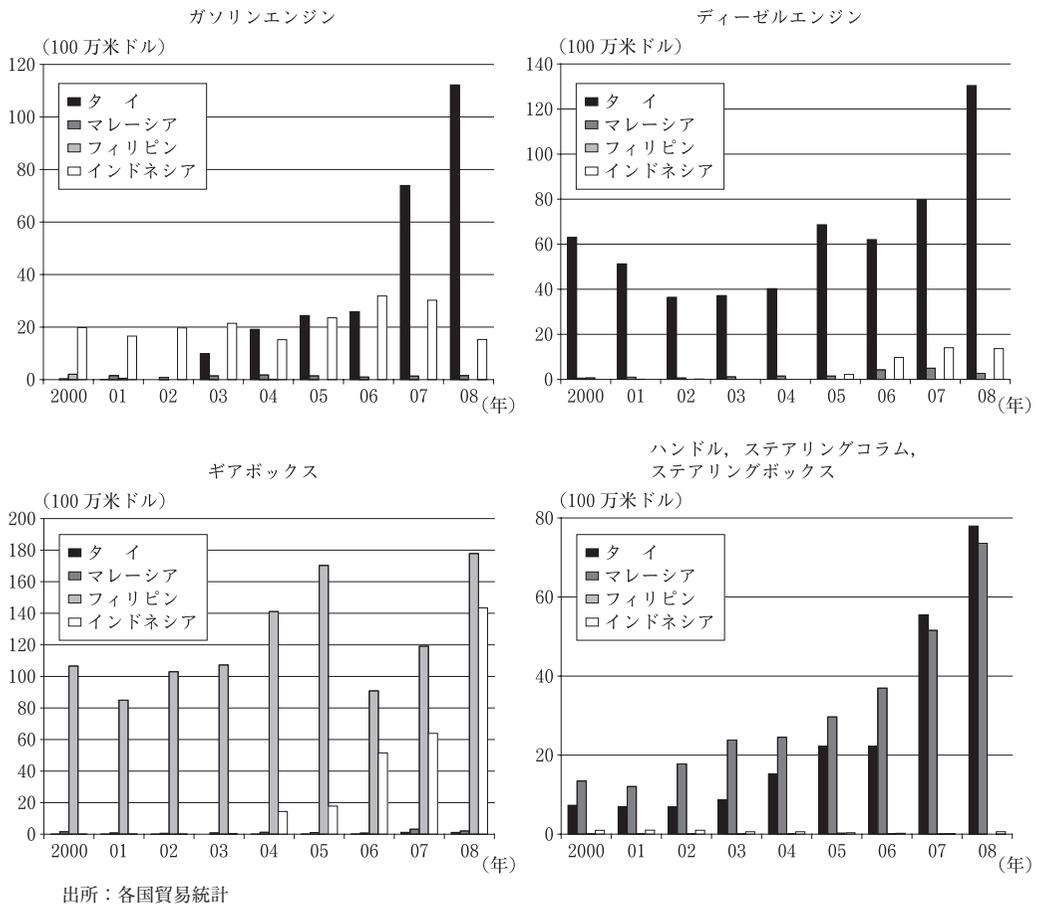


図8 代表品目のASEAN 4内輸出額の推移

するというはっきりとした競合関係にある。ギアボックスについてはフィリピンが域内輸出拠点となっていた。輸出額を見てみても、金額的にも非常に大きな数字を計上しており、拠点としての役割を果たしているものと考えられる。

しかしながら、04年以降、インドネシアの輸出額が上昇しており、08年にはフィリピンからの輸出額の8割程度にまで増加している。未だ、輸出額はフィリピンの方が大きいものの、インドネシアからの輸出額の急増から競合関係にあると考えられる。また、今回の対象国としていないものの、トヨタはIMVのマニュアルトランスミッションの供給拠点としてインドも活用することとなっている<sup>(8)</sup>。

結果としてガソリンエンジン拠点としてのインドネシア、ハンドル、ステアリングコラムおよびステアリングボックス拠点としてのマレーシア、トランスミッション（ギアボックス）拠点としてのフィリピンの役割は、拠点化というよりもむしろ競合関係になっていると思われる数字を計上している。とりわけ、ガソリンエンジンとハンドル等に表れているようにタイの輸出額拡大が示されており、ASEAN自動車部品市場におけるタイの役割が拡大していると考えられるような結果を示している。自動車部品貿易額を見てもタイは圧倒的な貿易黒字を計上している一方で、マレーシアとインドネシアは貿易赤字が増加する傾向にある。これらのことから、貿易特化係数とウェイトによる分析や注目品目の拠点化状況を考えてみても、ASEAN域内での自動車部品補完体制が構築されているとは考えにくい結果を示しており、タイを中心にした最適調達の方へと進んでいるとも考えられる状況となっている。

## まとめにかえて

ここまで見てきたとおり、ASEAN4における自動車部品補完体制は進んでいるとは考えにくい状況にあり、当初、部品の拠点化を進めるとしていた品目についても、2国での競合状態にあると考えられる結果になっている。ASEAN各国はかつて部品の現地調達規制を受けて現地調達率の引き上げを進めてきた。自由化が進み、現地調達規制がなくなったが、日系自動車メーカー各社は引き続き、為替リスクなどを考慮して現地調達率の引き上げを進めて、すでに多くの日系自動車メーカーは高い水準の域内調達率を実現している。また、BBCスキームやAICOを利用した域内での優遇関税の認可を獲得する際に、初期段階には2国間で貿易額をバランスしなければならないという暗黙の規制があった。これらのことは、自動車部品域内補完を進めるものと考えられてきた。しかしながら、今回の分析からASEAN4における自動車部品補完体制の構築が進んでいるとは考えられない結果になっている。この背景には、タイ自動車産業の発展と域内自由貿易の進展があると考えられる。タイでは既に100万台以上の自動車を生産し、域外輸出を行

うグローバル拠点としての役割を果たしている。タイの拠点としての重要性が高まれば、自動車部品サプライヤーとしては、その拠点の近くでオペレーションを進めるといことが考えられる。このことがタイの自動車部品サプライヤーの集積等をもたらす、結果としてタイからのその他の ASEAN 各国への部品供給が進展してきた要因と考えられる。また、域内貿易自由化の進展は、前述のような貿易額をバランスすることを考慮する必要性は薄くなったと考えられ、ASEAN 域内であっても最適調達の基本戦略となってきたことが考えられる。結果として、完成車の域外輸出が可能となる技術等の蓄積が進んだタイの実力向上によって、タイからの調達が進んでいると考えられる。

さらに、ASEAN と周辺国との自由貿易協定・経済連携協定 (FTA/EPA) の締結は、トヨタの IMV におけるトランスミッション調達拠点としてのインドのケースと同様のケースを生み出すことが可能となることで、競合相手は増加する可能性が高まる。ただし、本稿では 08 年までのデータで分析を行っている。これまでの ASEAN 自動車産業は、既に図で示したとおり、自動車生産は 06 年にいったん減少したものの、その後は増加傾向を示し、08 年には 05 年の水準を超える生産を計上している。タイに限定して見てみれば 97 年のアジア通貨危機によって生産が落ち込んだものの、その後は継続的に生産台数が増加している。結果として ASEAN 地域における自動車生産の拡大が域内自動車部品貿易の拡大をもたらしたと考えられるが、08 年 9 月のアメリカ発の金融危機を契機とした世界的な景気低迷を受け、ASEAN 各国でも生産台数の落ち込みが予想される。生産台数の落ち込みは貿易自由化を念頭にタイへの部品供給拠点を集中させる可能性は少なくなく、この部品貿易の動向がどのように進むのかに注目しておく必要がある。結果として自動車生産の減少によってより効率的な生産が求められることから、タイへの集中が進むことが予想される。ASEAN 貿易自由化や FTA/EPA の締結とその範囲の拡大は、ASEAN 域内での自動車部品補完を必要としない体制を構築する可能性がある。

#### 《注》

- (1) ただし、最近の代表的な研究としては、折橋 (2008)、田中 (2008) がある。
- (2) この発想の元となった三菱自工の提案によるものとされている。詳細は三菱自動車工業株式会社総務部社史編纂室 (1993)、498 頁。
- (3) 具体的には、小林 (2004)、小林 (2006) を参照されたい。
- (4) ただし、対象年間に品目分類の見直しが行われたものもあり、一部の品目で合算作業を行った。また、品目の中には、自動車部品以外のものが含まれているものも存在するが、そのまま利用した。
- (5) 貿易特価係数は  $(\text{輸出} - \text{輸入}) / (\text{輸出} + \text{輸入})$  で表され +1.0 から -1.0 の間で変化する。+であれば輸出超過となり、-であれば輸入超過となる。これによって当該品目の輸出競争力を表す。ウェイトは  $(\text{当該品目の輸出額} + \text{当該品目の輸入額}) / (\text{当該地域向け輸出総額} + \text{当該地域向け輸入額})$  で表し、当該地域 (本稿では ASEAN 4) 貿易総額に占める当該品目の輸出入額の割合を示しており、0 から 1.0 の間で変化する。この数字が大きいかいほど当該国の ASEAN 4 向け貿易における重要度が高いことを示している。

- (6) 折橋 (2001), 85 頁。
- (7) 品目名については、貿易統計で使われている品目名とは異なり一般的な品名を使っている。なお、品目名の後の括弧内の数字は HS 6 桁品目分類番号。
- (8) トヨタ自動車株式会社ホームページ「IMV プロジェクトの概況」(<http://www.toyota.co.jp/jp/strategy/imv/>)。

#### 参考文献

- 折橋伸哉 (2001) 「タイ自動車産業の経済危機以降の動向と今後の課題について」 機械振興協会経済研究所『日本の自動車産業の対東南アジア戦略における現状と課題』, 財団法人機械振興協会経済研究所, 79-91 頁。
- (2008) 『海外拠点の創発的事業展開』, 白桃書房。
- 加茂紀子 (2003) 「日本自動車産業のアジア戦略 — 国際分業パターンの特質と 1998 年以降の状況変化」 大原盛樹編『中国の台頭とアジア諸国の機械関連産業』第 5 章, 日本貿易振興会アジア経済研究所, 115-149 頁。
- (2006) 『東アジアと日本の自動車産業』, 唯学書房。
- 小林哲也 (2004) 「貿易統計から見た東南アジア自動車部品補完体制の現状」 機械振興協会経済研究所『機械経済研究』No. 35, 67-107 頁。
- (2006) 「貿易統計から見た ASEAN 4 自動車部品補完体制とグローバル供給拠点化の現状」『産業学会研究年報』No. 22, 79-88 頁。
- 清水一史 (1991) 『ASEAN 域内経済協力の政治経済学』, ミネルヴァ書房。
- 田中武憲 (2008) 『トヨタ生産システムのグローバル「現地化」戦略』, 名城大学地域産業集積研究所。
- 三菱自動車工業株式会社総務部社史編纂室 (1993) 『三菱自動車工業株式会社史』, 三菱自動車工業株式会社。