

# ASEAN 域内自由貿易体制の構築が 自動車産業劣位国に与えた影響<sup>(1)</sup>

小林 哲也

## 1. はじめに

近年の世界の自動車産業の動向は、これまでとは大きく異なる状況で展開してきた。これまで、世界の自動車産業を牽引してきた日米欧の自動車メーカーにとってその中心となる市場は、同じく日米欧市場であった。しかしながら、新興国の急激な経済成長によって、自動車市場としての新興国の役割も急速に拡大し、今や新興国市場が日米欧市場を上回るまでになっており、日米欧市場は世界シェアの半分以下となっている。新興国市場はその経済成長や巨大な人口を抱えるがゆえに、さらなる拡大が期待されており、新興国市場における動向が先進自動車メーカーの今後を大きく左右するといっても過言ではない。しかしながら、これまで、世界の自動車産業において確固たる地位を築き、牽引してきた日本自動車メーカーは、新興国においては、これまでのような圧倒的な優位を確保しているとは言い難い。とりわけ、世界最大の市場となった中国市場や多くの人口を抱え、成長が期待されるインド市場においては、近年、好調さを示しつつあるメーカーも存在するものの、かつてのアメリカ市場で示したような好調さを示してきたとはいえない。これら新興国市場においては、これまで日本自動車メーカーが行ってきた成長戦略とは異なるビジネスモデルが必要であるともいわれている。しかし、多くの新興国市場において苦戦を強いられてきた日本自動車メーカーにとって、日本市場以外でほとんど唯一、圧倒的な競争優位を確保してきた市場が ASEAN 市場である。

ASEAN では、依然として日系自動車メーカーの圧倒的な優位が維持されており、その状況は大きく変化していない。ASEAN 市場において日系自動車メーカーが優位を維持してきた間、市場は何度かの大きな転換点を経験した。特に、1997年に発生したアジア通貨危機をきっかけとした大幅な市場低迷期においては、それまで小さな各国の市場のみを念頭に置いていた日系自動車メーカーは、稼働率の維持などを目的に輸出へとその構造を転換させてきた。ASEAN からの輸出は好調に拡大してきており、現在では、日系自動車メーカーにとってグローバル供給体制を担う一翼として重要な役割を果たすまでに成長している。

アジア通貨危機によって ASEAN は、経済協力の機運を高めることとなった。ここには、台頭する中国への対抗策という一面もあるが、低迷する市場の中で、ASEAN が一体となって対応するという局面で、域内の自由貿易体制の構築や域外との FTA/EPA の締結に向けた動きも加速していった。そして 2015 年末には ASEAN 経済共同体 (ASEAN Economic Community : AEC) の成立をみることとなり、ASEAN 域内における自由貿易体制の枠組みは一応の完成を迎えた。後発のカンボジア・ラオス・ミャンマー・ベトナムのいわゆる CLMV 諸国には猶予期間が与えられ、2018 年の完全実施までには若干の時間があるものの、すでに多くの品目において域内関税は撤廃されており、自由貿易が行われている。この AEC の完成によって ASEAN は「ヒト・モノ・カネ」の移動の自由が加速するものと期待されており、ASEAN 経済の発展に大きく寄与するものと言われている<sup>(2)</sup>。AEC の成立によって AEC 成立の目的の 1 つでもある「単一市場・生産基地」としての ASEAN の役割は加速するものと考えられるが、自動車部品産業においては古くから域内自由貿易体制構築に向けた取り組みが進んでおり、完成車においても輸出が加速している。ASEAN における自動車産業の発展は、圧倒的な優位を確保してきた日系自動車メーカーが長年にわたって担ってきた。しかし、AEC の成立や域外との FTA/EPA の締結によって、他のアジア諸国にとっても有望な市場としての認識に変わりはなく、今後の動向が注目されている。加えて、中国やインドには及ばないまでも、多くの人口を抱え、さらなる経済成長が期待されていることから、ASEAN 市場の動向は今後の自動車メーカーの成長戦略に大きく影響する。特に「チャイナ+1」としての役割は、日系だけでなく、グローバル自動車メーカーにとっては大いに注目される市場である。

前述のようにこれまで、ASEAN は域内における経済協力体制を構築することで、Win-Win の関係を構築すべく努力していった。かつての BBC スキームにおいて、2 国間で貿易額をバランスすることが承認のための暗黙のルールであったことなど、経済協力の進展によって、特定の国が台頭することは避けるような形をとってきたことも知られている。しかし、貿易の自由化や規制緩和などを通じて、その関係は当初想定していたような、協力体制から変化している。タイやインドネシアでは自動車生産が拡大しており、タイは域内外向け輸出を通じて、グローバル供給拠点として自動車メーカーのグローバル戦略の一翼を担う重要な役割を果たしている。インドネシアも長期にわたって低迷してきた自動車生産が近年急激に増加しており、近年ではタイを上回るほどの販売台数を計上するまでになっている。これに連動するように、自動車部品サプライヤーの進出もタイとインドネシアを中心に加速しており、タイとインドネシアでは自動車関連産業の集積が加速している。

一方で、ASEAN 自動車産業において、好調なタイとインドネシアとは対照的に、フィリピンやベトナムはタイやインドネシアで見られたような盛り上がりが見ることができていない。国内

販売は増加しているものの、生産台数はほとんど横ばいの状況が続いており、低迷したままである。このような状況から、フィリピンから撤退するメーカーもあられ、自動車生産の低迷に連動する形で自動車部品産業の集積もなかなか進まない状況が続いている。これらのことから、タイやインドネシアのような競争優位国をいわゆる「勝ち組」としてとらえ、他方でフィリピンやベトナムのような競争劣位国を「負け組」として分類する色彩を強くさせており、その格差は拡大している。

AEC の完成をもって、域内自由貿易体制の構築は一応の完成を迎えた。この状況は CLMV についても 2018 年には適応されるものとなっており、早晚、ASEAN 加盟国内における自由貿易体制が完成する。これによってベトナムもフィリピン同様、自由貿易体制の中で直接競争に直面することとなる。本稿では、フィリピンとベトナムといういわゆる「負け組」に分類される競争劣位国がどのような影響を受けるのかを ASEAN 自動車産業全体を俯瞰することを踏まえながらまとめる。

## 2. 本稿の目的

本稿の目的は、自由貿易体制が構築されている ASEAN において、自動車産業において相対的に競争劣位にあるフィリピンとベトナムの動向をまとめ、その影響を取りまとめることにある。フィリピンは、ASEAN 原加盟国としてすでに域内貿易自由化の枠組みの中で自動車生産を続けている。ベトナムは 2018 年からの自由化完全実施を控えており、自由貿易体制に組み込まれることでフィリピンと同じ状況に直面することとなる。ベトナムはフィリピンを先行事例としてその状況を予測することができると考えられる。

ASEAN における自動車産業研究は、相対的に古から存在する。しかし、フィリピンとベトナムに限定した分析は、それほど多くなく、アジア経済研究所（1980）で、発展途上国における自動車産業の分析の中で、フィリピンを取り上げており、海外経済調査会他（1992）は初期のベトナム自動車産業の動向を分析している。これらについては、初期の自動車産業分析であり、限定された閉ざされた国内市場の中での自動車産業の動向を分析したものとなっている。自動車部品については拙稿（2009）において、域内補完体制の構築に関しての分析を進めてきた。ここで、自動車産業の発展と自由化の進展によって優位国の競争優位がますます進み、劣位国との間の格差が拡大していること、当初念頭に置いていた相互補完体制の構築による Win-Win の関係は比較的早い段階から構築できていなかったことを指摘してきた。しかし、自動車についての分析は行っておらず、自由化の進展による完成車生産や貿易動向についての指摘はなされていない。ASEAN 統合に伴う研究としては塩地（2015a）があり、市場統合に伴う域内拠点の再編成を考

察し、完成車の生産補完体制を含む事業再編の可能性を指摘するなど優れた論文である。しかしここでは、「負け組」であるフィリピンとベトナムについての指摘は少ない。清水（2015）は AEC 成立によって、CLMV 諸国の部品供給拠点としての可能性を指摘している。しかし、フィリピンやベトナムの完成車生産に関する指摘はない。これらの観点から「負け組」としてのフィリピンとベトナムの動向を完成車および部品貿易の動向を取り上げることは、後発のベトナムの方向性を探る上でも意味があると考えられる。このため、フィリピン自動車・自動車部品産業の現状と貿易自由化の影響をまとめ、ベトナムの状況と比較することで、その方向性を探ることが本稿の目的である。

### 3. ASEAN 自動車産業の状況

フィリピンとベトナムの自動車産業の方向性を探る前に、前提として、ASEAN の経済状況と自動車産業の状況を見てみる。これまで指摘してきたようにフィリピンとベトナムは自動車産業においては競争劣位国＝負け組として分類されているが、経済全体で見た場合には、決して負け組に分類される国ではなく、将来展望についても有望な市場の 1 つとして考えられている。フィリピンとベトナムはおよそ 1 億人の人口を抱えており、今後も増加することが予想されている（図表 1）。人口ではインドネシアには及ばないものの、ASEAN 域内で 2 番目と 3 番目に人口が多い。この両国は今後も人口の増加が予想されている。経済成長率についても 6% 程度の経済成長率を実現しており、今後も 6% 程度の成長率が予想されている。この状況は中国の成長率と同様であり、タイやインドネシアを上回る数字が予想されている。このように、1 億人近い人口を抱え、相対的に高い経済成長率が期待されていることから、将来にわたって有望な市場の 1 つとして期待されており、これに連動して自動車市場がさらに拡大することが予想されている。実際、自動車販売台数は ASEAN 域内各国において総じて増加傾向を示しており、この傾向は今後も進むものと考えられる（図表 2）。しかし、タイやインドネシアと比較して、フィリピンやベトナムの販売台数は小さな数字となっており、人口動向や経済成長の過程と比較してみると状況が乖離している。具体的な数字を見てみると、2014 年に最も多くの国内販売台数を計上したインドネシアは、およそ 120 万台を販売したが、フィリピンの販売台数はおよそ 23 万台、ベトナムではおよそ 13 万台となっている。人口がおよそ 2 倍のインドネシアと比較して、フィリピンの販売台数はインドネシアのおよそ 20%、ベトナムは 10 分の 1 程度の販売にとどまっている。対照的に、人口の面ではフィリピンやベトナムよりも少ない人口およそ 7,000 万人のタイは、販売台数がおよそ 88 万台となっており、その差は大きなものになっている。この背景にあるのは、有効な自動車産業保護政策が機能しているのか、いないのかの差にある。タイは早い段階から 1 t

図表 1 ASEAN 主要 5 か国と中国の人口と経済成長率の推移

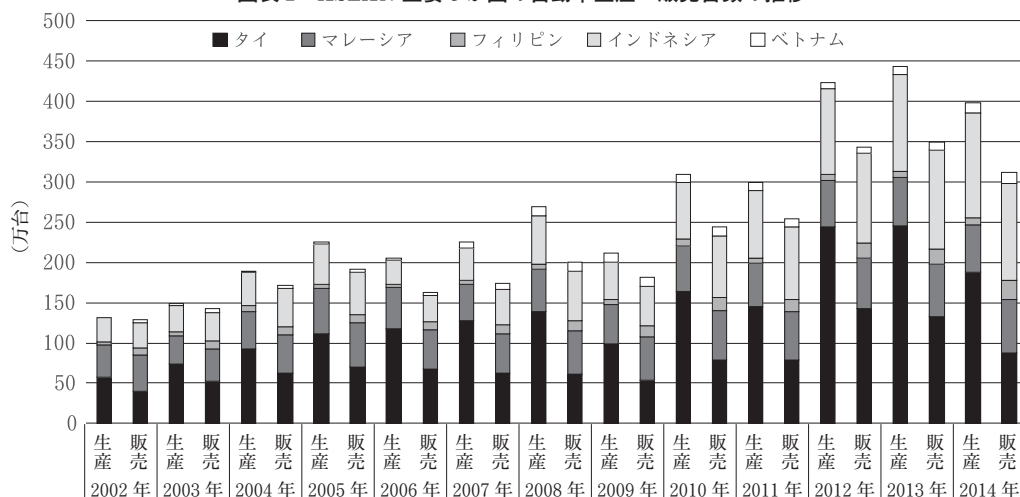
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
タイ 人口 (100 万人)	60.68	61.28	61.85	62.32	62.91	63.49	64.05	64.60	65.15	65.63	66.09	66.53
経済成長率 (%)	-2.75	-7.63	4.57	4.46	3.44	6.15	7.19	6.29	4.19	4.97	5.44	1.73
マレーシア 人口 (100 万人)	21.77	22.33	22.91	23.50	24.12	24.73	25.32	25.91	26.48	26.83	27.10	27.60
経済成長率 (%)	7.33	-7.36	6.13	8.67	0.52	5.39	5.79	6.78	4.98	5.58	6.30	4.83
フィリピン 人口 (100 万人)	71.65	75.16	76.78	76.79	78.59	80.16	81.88	83.56	85.26	86.97	88.71	90.50
経済成長率 (%)	5.19	-0.58	3.08	4.41	2.89	3.65	4.97	6.70	4.78	5.24	6.62	4.15
インドネシア 人口 (100 万人)	199.28	201.58	203.91	206.27	209.21	212.19	215.22	218.29	221.40	224.56	227.76	231.01
経済成長率 (%)	4.70	-13.13	0.79	4.98	3.64	4.50	4.78	5.03	5.69	5.50	6.35	7.44
ベトナム 人口 (100 万人)	74.31	75.46	76.60	77.64	78.69	79.73	80.90	82.03	82.39	83.31	84.22	85.12
経済成長率 (%)	8.15	5.77	4.77	6.79	6.90	7.08	7.34	7.79	7.55	6.98	7.13	5.66
中国 人口 (100 万人)	1,236.26	1,247.61	1,257.86	1,267.43	1,276.27	1,284.53	1,292.27	1,299.88	1,307.56	1,314.48	1,321.29	1,328.02
経済成長率 (%)	9.20	7.83	7.62	8.43	8.30	9.08	10.03	10.09	11.31	12.68	14.16	9.64
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
タイ 人口 (100 万人)	66.95	67.34	67.64	67.96	68.30	68.66	68.84	68.98	69.10	69.18	69.25	69.31
経済成長率 (%)	-0.74	7.51	0.83	7.32	2.81	0.87	2.49	3.21	3.57	3.40	3.32	3.18
マレーシア 人口 (100 万人)	28.08	28.59	29.06	29.52	29.95	30.60	31.12	31.65	32.19	32.73	33.29	33.86
経済成長率 (%)	-1.51	7.53	5.29	5.47	4.71	5.99	4.70	4.50	5.00	5.00	5.00	5.00
フィリピン 人口 (100 万人)	91.00	92.60	94.20	95.80	97.48	99.43	101.42	103.45	105.52	107.63	109.78	111.98
経済成長率 (%)	1.15	7.63	3.66	6.68	7.06	6.13	6.00	6.30	6.51	6.51	6.51	6.51
インドネシア 人口 (100 万人)	234.30	237.64	241.99	245.43	248.82	252.17	255.46	258.80	262.19	265.61	269.09	272.60
経済成長率 (%)	4.70	6.38	6.17	6.03	5.58	5.03	4.66	5.10	5.50	5.80	6.00	6.00
ベトナム 人口 (100 万人)	86.03	86.93	87.84	88.76	89.69	90.63	91.58	92.54	93.51	94.48	95.47	96.47
経済成長率 (%)	5.40	6.42	6.24	5.25	5.42	5.98	6.50	6.40	6.00	6.00	6.00	6.00
中国 人口 (100 万人)	1,334.50	1,340.91	1,347.35	1,354.04	1,360.72	1,367.82	1,374.96	1,382.13	1,389.34	1,396.59	1,403.88	1,411.21
経済成長率 (%)	9.20	10.60	9.50	7.75	7.69	7.30	6.81	6.30	6.00	6.10	6.33	6.33

注：ベトナムは 2013 年以降、それ以外は 2015 年以降は予測値

出所：IMF “World Economic Outlook Database, October 2015” (<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/02/weodata/index.aspx>)

ピックアップトラックに優遇措置を与え、普及を促進してきた。現在でも、タイでは 1t ピックアップトラックが乗用車と同じような利用の仕方でも普及している。都市部では乗用車の普及が進んでいるものの、国内販売の半分近くは依然として 1t ピックアップトラックが占めている。インドネシアでも Asian Utility Vehicle (AUV) とよばれる MPV に優遇措置を与え、市場をけん引してきた。近年は、タイでは初めて車を購入するユーザーへの優遇措置である First Car Buyer Program によるインセンティブ政策を導入し、小型で燃費の良い車に優遇措置を与える Eco Car 政策を導入した。これらはうまく機能し、タイ国内の自動車販売台数の拡大に大きく貢献した。この政策は、世界的な金融危機を契機とした販売の落ち込みを賄う以上の販売拡大に貢献し、2012 年には 144 万台の販売台数を計上するに至った。インドネシアはアジア通貨危機によって大きく経済が低迷した国の 1 つである。アジア通貨危機とその後の混乱から、政情は長期にわたって不安定な状況が続いた。これに連動するように国内の販売は低迷しその後も低迷状態

図表2 ASEAN 主要5か国の自動車生産・販売台数の推移

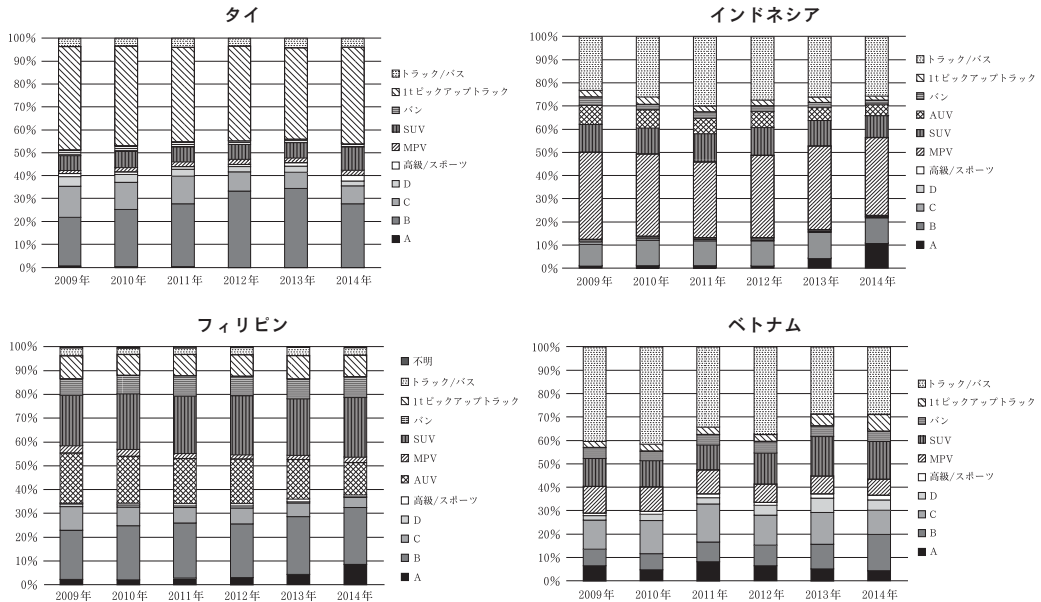


出所：ASEAN AUTOMOTIVE FEDRATION およびアイアールシー世界自動車産業の生産・販売台数  
予測調査 2015年版より作成

が続いていた。政治的な不安定は、インドネシアにおいて長期にわたって政権を維持してきたスハルト大統領が退陣し、その後誕生した政権についてもなかなか安定してこなかった。結局、2004年に大統領に就任したユドヨノ氏が選挙によって選ばれるまで、政治・経済の混乱は続き、それに連動するようにインドネシア国内の自動車販売は低迷していた。その後10年にわたって政権を担当したユドヨノ大統領によって安定した政権運営が続いたことによって、社会環境も安定し、それに連動するような形で経済も成長していった。経済の成長に伴って自動車販売台数も増加していき、2014年には政治・経済状況の不安定によって大幅に落ち込んだタイを抜いて、120万台の国内販売を計上し、ASEANで最も多くの自動車を販売する国にまで成長した。インドネシアにおいてもタイで導入されたEco Car政策に似たLow Cost Green Car (LCGC)を導入し、優遇措置を与える政策を導入した。これらの政策は、タイとインドネシアの販売台数の拡大に貢献しており、これまで、優遇措置を与えられ、販売の中心であったタイの1tピックアップトラックやインドネシアのAUVは徐々に販売シェアを低下させ、対照的に優遇措置を与えられたタイのBセグメントやインドネシアのAセグメントの販売が拡大している（図表3）。

他方で、フィリピンとベトナムは、有効な自動車産業発展政策を取ることができていない。このことは、自動車産業の相対的な低迷状態につながっている。前述のように、人口の少ないタイで販売が100万台を超えるような水準を経験しているにもかかわらず、フィリピンでは23万台の販売水準になっている。フィリピンの自動車産業の低迷はインドネシアよりも長く、アジア通貨危機によって落ち込んだ国内販売台数を通貨危機前のピークを超える水準に到達したのは、2012年になってからである。ベトナムは、後発国であり、自動車産業の本格的な導入は先行4か

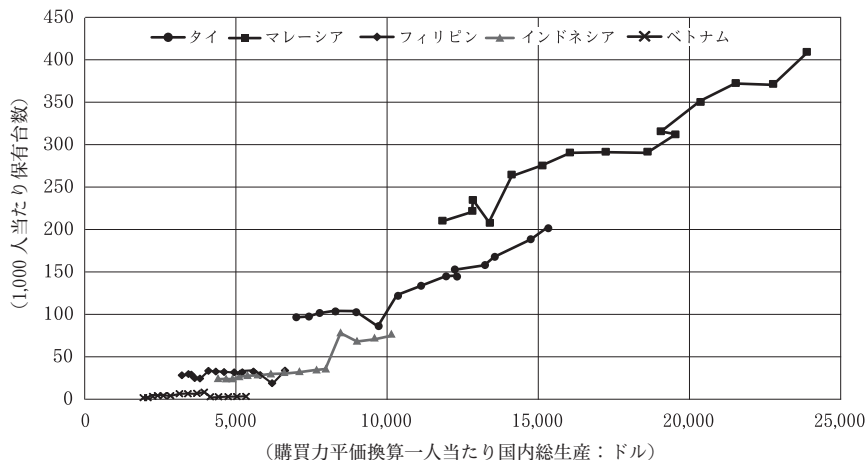
図表3 タイ・インドネシア・フィリピン・ベトナムの車種別自動車販売シェアの推移



出所：Fourin「アジア自動車調査月報」2015年5月号、5-6頁より作成

国よりも遅れていることもあり、歴史は相対的に新しいこともあるが、国内販売台数は10万台前後で推移しており、この間、大きく販売が増加していたとはいえない。2014年になりおよそ13万台の販売を計上していることから、増加傾向が見えるようになった。この間の普及状態とGDPの関係を見ても、GDPも小さく、自動車の普及も進んでいない状況にあったことがわかる(図表4)。塩地(2015b)は、モータリゼーションの段階を3つの段階に分けて分析している<sup>(3)</sup>。この分析手法を、ASEANの5か国に当てはめてみると、最も普及が進み、一人当たりGDPも高いマレーシアは、すでに1,000人あたり保有台数が300台を超えているので、「アフター・モータリゼーション期」に入っている。この時期は、自動車市場は成熟化・飽和化していることから、国内販売の急激な拡大は期待できない。タイとインドネシアでは、1,000人あたり保有台数が、61から300台の間にあるので、モータリゼーションに突入していると考えられ、今後、さらなる市場の拡大が期待できる。特にインドネシアはASEANで2014年に最も販売台数が多かったものの、1,000人あたり普及台数は2014年の時点では100台にも到達していないことから、経済成長に伴ってさらなる普及と大幅な販売拡大が予測される。対照的にフィリピンとベトナムは、1,000人あたり普及台数がフィリピンでおよそ34台、ベトナムで4台という状況にあり、あまり普及しておらず、プレ・モータリゼーション期となっている。自動車市場が拡大してくると、1,000人あたり普及台数とGDPのグラフの傾きが急になっていく、フィリピンとベトナムは傾きが緩やかで、特にベトナムはほとんど傾きがない状態となっている。ただ、今後、経済成長に

図表4 自動車普及状況と一人当たり GDP の推移



出所：IMF “World Economic Outlook, October 2015” 及び日本自動車工業会『世界自動車統計年報』より作成

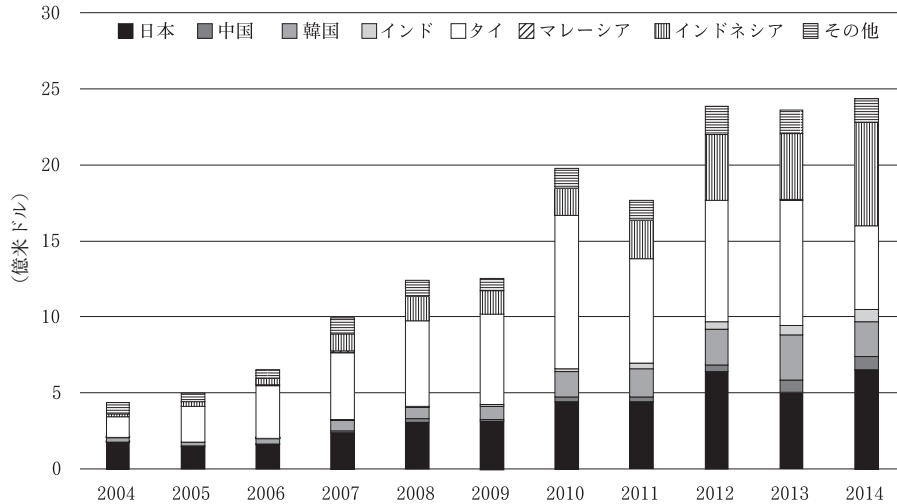
伴って、自動車普及は進む可能性は高いと考えられる。

#### 4. 貿易自由化の進展

タイやインドネシアの販売拡大と同じように、フィリピンやベトナムでも販売台数は拡大している。しかし、販売台数の拡大がフィリピンとベトナムの自動車生産台数の拡大につながらない。タイやインドネシアは販売台数の拡大に連動するように国内生産台数の増大につながっており、タイでは輸出の拡大もあって生産台数は飛躍的に増加している。しかし、フィリピンやベトナムでは国内市場の拡大が国内生産の拡大につながらない。フィリピン市場は2009年にはおよそ10万台に到達してから、順調に拡大しており、2014年には23万台にまで拡大している。しかし、国内生産台数の伸びは、販売台数の拡大と比較するとその傾きは緩やかで、販売台数と生産台数の差は大きくなってきており、このギャップは輸入で賄われている。前述のように、フィリピンは原加盟国としてすでに域内貿易の自由化が完成しており、域内からの完成車輸入を無関税で輸入できる。国内販売台数から国内生産台数を引いた「みなし輸入台数」は、2005年から増加傾向を示しており、国内販売台数に占める国内生産台数の割合は、年々低下している。その結果として国内で販売される車の大半が輸入車ということになり、市場の拡大が国内生産の増加につながらない。この状況はベトナムでも同様で、国内販売における輸入車の割合が年々増加している。しかし、ベトナムは、後発国として依然として輸入関税が設定されているので、域内からの輸入でもある程度、産業保護を行える環境にはあるが、国内市場の拡大に生産が追い



図表5 フィリピン自動車輸入額の推移



出所：Philippines National Statistics Office より作成

ついていない状況は同じである。

フィリピンを例に見てみると、自動車輸入額<sup>(4)</sup>は、2010年代に入ってから急速に拡大しており、国内市場に連動するような形で、輸入額を増加させている（図表5）。それまで、日本からの輸入が中心であったフィリピンの自動車輸入額が、2000年代中ごろになるとASEAN域内からの輸入が目立つようになる。特にタイからの輸入額の増加は著しく、2005年には、日本からの輸入額を上回り、その後は急速に拡大してきている。日本からの輸入額も増加傾向を示しているものの、その伸びはタイの方が勝っており、域内からの完成車輸入が進展してきたことを示している。また、タイほどではないものの、インドネシアからの輸入額も増加傾向を示しており、ASEAN域内からの輸入が拡大してきたことを示している。2014年にはタイの輸入額の縮小とインドネシアからの輸入額の拡大が示されており、国内生産の状況と同じようにインドネシアがタイを上回る状態となっている。さらに、インドからの輸入も拡大しつつあり、アジア各国の多様な輸入相手先が示されるようになってきている。フィリピンの輸入についてはこれまで述べてきたように、域内からの輸入関税については既に無税となっている。また、フィリピンの域外国とのFTA/EPAの締結もあり、締結国との間の貿易は、そのほかの国よりもより有利な条件を設定している（図表6）。中でも日本は日本－フィリピンFTAの結果、相対的に優位な条件を与えられている。結果として、ASEAN域内からの輸入額と同等の金額を計上している。この点から見てみても、貿易自由化の影響がフィリピンの自動車輸入に大きく影響していることがわかる。域内からの輸入が急激に拡大した2010年は、先行6か国のタイ・マレーシア・フィリピン・インドネシア・ブルネイで輸入関税を基本的に撤廃した年でもあり、その後、域内の主要2か国から

図表6 フィリピンの自動車輸入関税率 (2013年時点)

	最恵国	ASEAN	日本	韓国	中国	インド	米国	EU
農業用トラクター	1~5%	0%	0%	0%	0%	1~5%	1~5%	1~5%
牽引トラクター	3%	0%	0%	0%	0%	3%	3%	3%
バス (CKD, 定員 30 人以上, 6~18t)	15~20%	0%	0%	15~20%	15~20%	15~20%	15~20%	15~20%
バス (CKD, 電動車, CNG エンジン車等)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
バス (完成車, 定員 30 人以上, CVW 6~18t)	20%	0%	0%	20%	20%	20%	20%	20%
バス (完成車, 電動車, CHG エンジン車等)	20%	0%	0%	20%	20%	20%	20%	20%
GE 搭載乗用車 (CKD)	30%	0%	20%	0%	30%	30%	30%	30%
GE 搭載乗用車 (完成車, 排気量 1,000 cc 未満)	30%	0%	20%	30%	30%	30%	30%	30%
GE 搭載乗用車 (完成車, 排気量 1,000~1,500 cc)	30%	0%	20%	30%	30%	30%	30%	30%
GE 搭載乗用車 (完成車, 排気量 1,500~3,000 cc)	30%	0%	20%	30%	30%	30%	30%	30%
GE 搭載乗用車 (完成車, 排気量 3,000 cc 以上)	30%	0%	0%	30%	30%	30%	30%	30%
DE 搭載乗用車 (CKD)	30%	0%	20%	30%	30%	30%	30%	30%
DE 搭載乗用車 (完成車, 排気量 1,000 cc 未満)	30%	0%	20%	0%	30%	30%	30%	30%
DE 搭載乗用車 (完成車, 排気量 1,000~1,500 cc)	30%	0%	20%	30%	30%	30%	30%	30%
DE 搭載乗用車 (完成車, 排気量 1,500~3,000 cc)	30%	0%	20%	30%	30%	30%	30%	30%
DE 搭載乗用車 (完成車, 排気量 3,000 cc 以上)	30%	0%	0%	30%	30%	30%	30%	30%
その他燃料乗用車 (CKD)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
その他燃料乗用車 (完成車)	30%	0%	0%	30%	30%	30%	30%	30%
オフロード用ダンプ (CKD)	3%	0%	0%	0%	3%	3%	3%	3%
オフロード用ダンプ (完成車)	3%	0%	0%	3%	3%	3%	3%	3%
貨物車 (CKD)	3~30%	0%	0%	3~30%	3~30%	3~30%	3~30%	3~30%
貨物車 (完成車, DE 車, GVW 6t 未満)	3~30%	0%	0%	3~30%	3~30%	3~30%	3~30%	3~30%
貨物車 (完成車, DE 車, GVW 6t 以上)	3~30%	0%	0%	3~20%	3~20%	3~20%	3~20%	3~20%
貨物車 (完成車, GE 車, GVW 6t 未満)	3~30%	0%	0%	3~30%	3~30%	3~30%	3~30%	3~30%
貨物車 (完成車, GE 車, GVW 6t 以上)	3~30%	0%	0%	3~20%	3~20%	3~20%	3~20%	3~20%
その他燃料貨物車 (完成車, 電動車, CNG エンジン車等)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

出所: Fourin 「アジア自動車調査月報」2014年1月号, 23-29頁より抜粋

の輸入が拡大している。フィリピン国内での生産が低迷する中で、自動車産業政策が有効に機能せず、フィリピンでの生産を中止したメーカーも現れた。自動車メーカーにとっては、タイやインドネシアからの輸入で十分に競争力を発揮できるため、フィリピン国内での生産を拡大させる動機も少なく、フィリピンにおける自動車工場の生産規模は、ほとんどのメーカーで横ばい状態

が続いている。しかしながら、フィリピン市場を今後成長市場として拡大が見込めると期待している場合には、現状で生産を維持するケースも見受けられる。

ベトナムについては、後発4か国に認められている域内関税が残っていることから、国内産業保護を念頭に置いた政策を取りやすい環境になっている。ベトナムの自動車に対する関税率は、域内外ともに相対的に高い数字となっている（図表7）。全体的に見てみると、域内からの完成車輸入関税率はほとんどで50%、域外で70%となっており、輸入しにくい環境となっている。さらに2016年1月から、輸入車に対する特別消費税の計算方式を変更するなど輸入車の価格上昇につながる措置を実施している。他方で、2012年のインフレによって落ち込んだ販売を好転させるため自動車登録税の引き下げを行い、国内生産者への販売促進につながるような措置を取っている。結果として国内販売の伸びは、国内生産の拡大に連動しているようだが、元々の生産規模がそれほど大きくないこともあり、工場の生産規模の拡大などはあまり行われていない様子である。この背景には、2018年以降の動向が大きく影響している。つまり、2018年以降、輸入の完全自由化が構築された際に、ベトナム市場への域内からの輸入拡大が予想される。このため、簡単にベトナムでの工場規模の拡大を進めることは難しい。結果として、ベトナム市場の盛り上がりにも関わらず、国内の能力増強はあまり進まず、残業等によって生産を拡大することで、2018年までの間は間に合わせるという状況が示されている。ベトナムは将来有望な市場であるという判断は間違っていないと思われるが、その方向性として、2018年以降、域内貿易自由化が完成した後は、域内の拠点を活用して輸入によって賄うという戦略のため、このような状況が示されており、ベトナム市場の有望性から国内の生産能力の拡大を進めるという方向性は示されていないことがわかる。この点は様々な報道等にも示されている。ベトナム市場の有望性にもかかわらず、ベトナム自動車産業を伝えるものは、「ベトナムからの撤退を検討」というものが示されている<sup>6)</sup>。2018年後以降は、ベトナム国内生産は現状維持か、撤退するメーカーもあらわれて生産台数の減少を示し、市場の拡大は輸入によって賄われるというのが、多くの見方であり、フィリピンと同じ傾向を示すものと考えられる。

このように、自由貿易の進展によって、国内における自動車生産が低迷するという点で、影響を与えている。この点は、他の自由貿易地域でも見ることができ、珍しいものではない。今後は、フィリピンやベトナムでの生産を維持するのか、する場合にはどのような体制を確保していくかが求められる。この点に関してフィリピンは1つの解決策を提示している。フィリピンにおけるトヨタを例に見てみると、現在、トヨタはフィリピン市場にトヨタブランドの車を18車種とレクサスブランドの車を投入している。レクサスブランドは、フィリピンに限らず、多くのケースにおいて日本からの輸入によって賄われている。トヨタブランドの18車種は他の国と比較しても大きな差はない。インドネシアでは20車種、マレーシアで15車種、タイで13車種、ベト

図表7 ベトナムの自動車輸入関税率（2013年時点）

	最恵国	ASEAN	日本	韓国	台湾	中国	インド	米国	EU
農業用トラクター	30%	5%	16%	30%	30%	12%	30%	30%	30%
牽引トラクター	5%	0%	0%	0%	5%	0%	4.5%	5%	5%
バス（CKD、定員30人以上、6～18t）	5～25%	0%	0～17%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%
バス（CKD、電動車、CNGエンジン車等）	0～25%	0%	0～18%	0～20%	0～20%	0～20%	0～20%	0～20%	0～20%
バス（完成車、排気量1,000cc未満）	70%	5%	5%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
バス（完成車、電動車、CHGエンジン車等）	70%	5%	5%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
GE搭載乗用車（CKD）	5～25%	0～5%	0～17%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%
GE搭載乗用車（完成車、排気量1,000cc未満）	70%	50%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
GE搭載乗用車（完成車、排気量1,000～1,500cc）	70%	50%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
GE搭載乗用車（完成車、排気量1,500～2,500cc）	70%	50%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
GE搭載乗用車（完成車、排気量2,500cc以上）	59～70%	50%	59～70%	59～70%	59～70%	59～70%	59～70%	59～70%	59～70%
DE搭載乗用車（CKD）	5～25%	0～5%	0～17%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%
DE搭載乗用車（完成車、排気量1,000cc未満）	70%	50%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
DE搭載乗用車（完成車、排気量1,000～1,500cc）	70%	50%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
DE搭載乗用車（完成車、排気量1,500～2,500cc）	70%	50%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
DE搭載乗用車（完成車、排気量2,500cc以上）	59～70%	50%	59～70%	59～70%	59～70%	59～70%	59～70%	59～70%	59～70%
その他燃料乗用車（CKD）	5～25%	0～5%	0～17%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%
その他燃料乗用車（完成車）	70%	50%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
オフロード用ダンプ（CKD）	5～25%	0%	0～17%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%
オフロード用ダンプ（完成車）	0～59%	0%	0～20%	0～59%	0～59%	0～10%	0～59%	0～59%	0～59%
貨物車（CKD）	5～25%	0%	0～17%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%	5～25%
貨物車（完成車、DE車、GVW6t未満）	10～68%	5%	10～68%	10～68%	10～68%	10～68%	10～68%	10～68%	10～68%
貨物車（完成車、DE車、GVW6t以上）	0～68%	5%	0～68%	0～68%	0～68%	0～68%	0～68%	0～68%	0～68%
貨物車（完成車、GE車、GVW6t未満）	10～68%	5%	10～68%	10～68%	10～68%	10～68%	10～68%	10～68%	10～68%
貨物車（完成車、GE車、GVW6t以上）	10～68%	5%	10～69%	10～68%	10～68%	10～68%	10～68%	10～68%	10～68%
その他燃料貨物車（完成車、電動車、CNGエンジン車等）	0～68%	5%	0～68%	0～68%	0～68%	0～68%	0～68%	0～68%	0～68%

出所：図表6とおなじ。

ナムで11車種となっており、フィリピンでしか買うことができない車というものは存在しない<sup>6)</sup>。この18車種のうち、フィリピン国内で生産している車種は、セダンタイプのアジアカーである「ヴィオス」とAUVをベースとしたMPVである「イノーバ」の2車種のみである。しかし、2車種に生産を集中することで限られた生産能力を効率的に活用した生産を進めている。2014年のヴィオスの販売台数を見てみると、タイでは、4万7,800台、マレーシアではおよそ4万2,000台となっており、フィリピンでは2万6,000台を販売している。この数字は、日産がマレーシアで販売しているAlmeraとほぼ同水準で、現代自動車が韓国内で販売するAccentよりも多い販売台数を計上している。また、イノーバについてもおよそ1万5,000台を販売しており、中大型AUVの分野ではインドネシアのイノーバに次ぐ販売台数を計上しているなど、フィリピンで生産している車に全く競争力がないというわけでもない。他方で、タイから輸入している車の販売台数は、カローラルティスがおおよそ5,000台、カムリはおおよそ500台、フォーチュナーは1万8,000台と量産という点では量が少ないと考えられる。フォーチュナーは1万台を超えているものの、タイ国内の販売台数がおよそ2万台という点から考えると、合わせることでタイでの効率化が確保できるという判断と考えられる。このように、フィリピンは自由化の進展によって、生産車種の絞り込みを行うことで、効率の悪い車種を域内の他の拠点に任せることで全体としての効率化を確保できていると考えられる。同じことをベトナムについて考えてみると、ベトナム国内で販売している車種のうちで、ベトナム国内で生産している車種は、カムリ、カローラルティス、イノーバ、ヴィオス、フォーチュナーの5車種である。域内外ともに関税が設定されていることもあり、ベトナム国内で生産する車種はフィリピンよりも多くなっている。それぞれの2014年の販売台数を見てみると、ヴィオスはおおよそ9,000台、カローラルティスがおおよそ6,000台、カムリがおおよそ5,000台、フォーチュナーがおおよそ9,000台、イノーバは8,000台となっている。このように、トヨタがベトナムで生産している車は2014年にはすべて1万台を下回る数字となっており、国内である程度の車種を生産せざるを得ない状況によって、多品種少量生産を余儀なくされている。結果として、国内産業保護のための関税措置が、国内での多品種少量生産体制を余儀なくさせ、非効率的な生産をせざるを得ない状況となっており、コストプッシュ要因となっているものと考えられる。さらに、2018年以降の貿易自由化を念頭に置いて、市場の拡大にも関わらず、生産規模の拡大や効率化のための投資が行いにくい状況にもなっている。

域内自由貿易体制の構築は、他方で競争優位国からの完成品輸入の増加によって、競争劣位にある国内産業に打撃を与えるが、他方で、国内産業保護のための関税措置が、効率的な生産体制の構築の足かせとなり、国内産業の発展を損なう状況も示している。このように、フィリピンとベトナムは競争劣位国として同じように「負け組」として取り扱われることが多いが、対照的な状況が示されている。

## 5. 自動車部品貿易の状況

ここまで見てきたように、域内自由貿易体制の構築は、自動車産業に生産という観点からは、生産台数の低迷をもたらしていることが示されたが、他方で関税が設定されているとしても、産業競争力の向上に直接つながるとは言い難い状況が示されている。ASEAN において同じように「負け組」として分類しがちのフィリピンとベトナムについては、対照的な状況にあるものの、厳しい状況に直面しているという点においては同様である。一方で、自動車部品という観点から見ると、完成車とは異なり、その国の持つ特性や産業構造などによって、優位を確保しやすいとも考えられる。完成車の競争優位は確保できなくとも、何らかの部品によって優位を確保することで、自動車産業において一定水準の地位を確保できる可能性はある。この点については、前述のように清水（2015）において部品の供給拠点としての可能性を指摘している。そこで以下では、フィリピンとベトナムの自動車部品貿易の状況から、何らかの競争優位を確保できるのかどうかをみてみることで、自由貿易体制の影響を考えてみる。

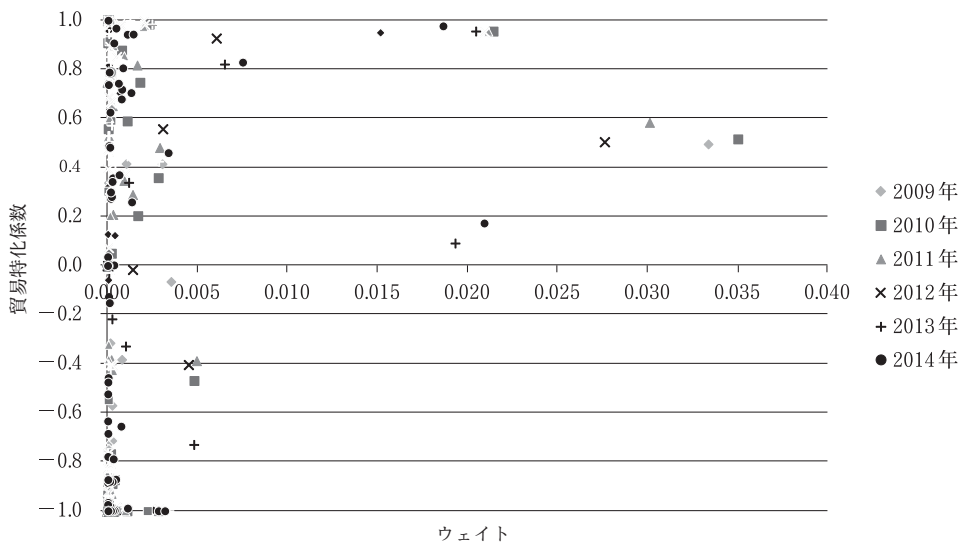
ASEAN における自動車部品貿易は、BBC（Brand to Brand Complementation）スキームに始まる相互協力体制から始まり、その後も自動車部品を中心とした相互補完体制の構築を進めてきた。その背景には、相互補完体制の構築によって ASEAN 域内の国々がそれぞれ Win-Win の関係を構築することを目的としており、BBC スキームの承認を得るために、明文化されていない貿易額をバランスするという暗黙のルールも存在した。しかし、当初目的としていた部品の補完体制による Win-Win の体制は、比較的早い段階から特定の国への部品供給の集中という形であらわれ、自由化の進展に伴い、自動車産業の競争優位にある国へ、部品の競争優位も集中する状況が進んでいった。実際、自動車生産の多い国に、自動車部品産業の集積も進み、結果として、部品産業の集積が進んだ国からの調達が増えるに従い、当初生産拠点としていた国からの輸出シェアが低下するという状況が生まれていった。この点についても、自由貿易体制の進展の影響であると考えられる。

ASEAN における自動車部品の相互補完体制は、タイ、マレーシア、フィリピン、インドネシアを中心にそれぞれの国の得意な分野を生産拠点として相互に融通しようという体制を構築したが、結果として、自動車産業集積の進んだタイとインドネシアが自動車部品についても輸出拠点としての役割を果たすようになっていく。フィリピンは、マニュアルトランスミッションという自動車にとっては基幹部品の拠点としての役割を与えられた。輸出額については継続的に増加傾向を示しており、フィリピン単体で見れば圧倒的な黒字品目ではあるが、全体として俯瞰してみると、フィリピンのシェアが低下傾向にある。他方で、ベトナムは、タイの賃金上昇に伴い

「タイ+1」の拠点の1つとして近年大いに注目されている拠点である。相対的に安価な人件費から他の CLMV 諸国と同じく、労働集約的産業の拠点としての役割が期待されている。他方で、自動車部品とは異なるが、サムスン電子がスマートフォンの製造輸出拠点としてベトナムを活用していることもあり、電子・電機系の産業集積が期待されている。こういった利点を活用した拠点としての役割を期待されてもいる。以下では、フィリピンとベトナムの自動車部品貿易統計から、自由貿易の影響を見てみる。

ここでは、タイ、マレーシア、フィリピン、インドネシア、そしてベトナムの5か国の貿易統計を利用して分析を行う。フィリピンの自動車部品貿易は、貿易総額に占める割合が相対的に小さくなってきている。具体的に貿易特化係数とウェイト<sup>(7)</sup>によって見てみる。前述のように分析対象年間にウェイトの低下がみられ、フィリピンにとって自動車部品は重要な貿易品ではなくなりつつあることを示している（図表8）。しかし、いくつかの品目においてウェイトの大きな品目も見ることができる。具体的には、「ギアボックス」や「ワイヤーハーネス」といった品目である<sup>(8)</sup>。前述のようにフィリピンは、域内での自動車部品相互補完体制の中で、マニュアルトランスミッションの供給拠点としての役割を与えられていた。このことが貿易特化係数とウェイトでも示されている。貿易特化係数は、継続的にほとんど+1.0付近の分布しており、圧倒的な優位にあるといえる。ウェイトについてもこの間およそ0.02付近に分布しており、すべての品目の中でも最も大きな数字を表している。これらの点から、フィリピンにおけるギアボックスは貿易上最も重要な自動車部品であり、圧倒的な輸出優位の状況にあるといえる。だが、ウェイト

図表8 フィリピンの ASEAN 主要国向け自動車部品貿易特化係数とウェイトの推移

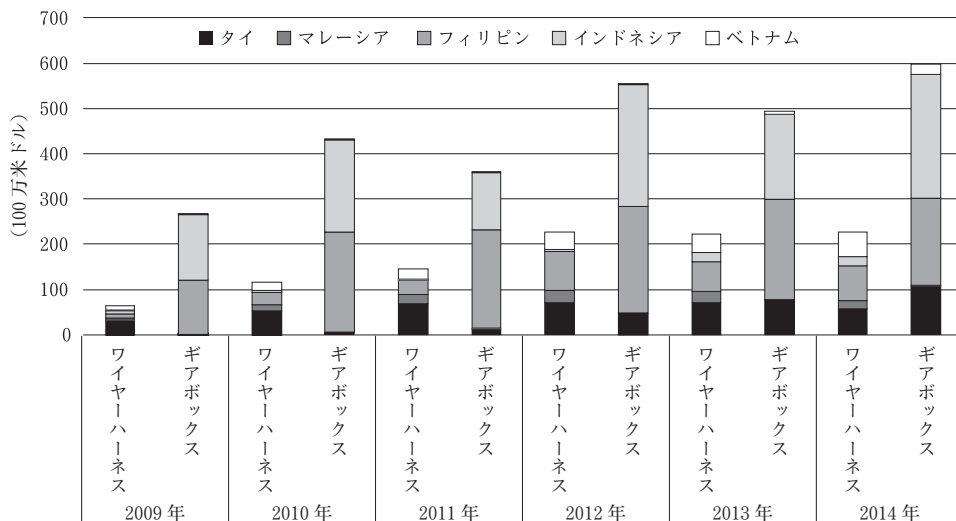


出所：Philippines National Statistics Office より作成

にほとんど変化がないということは、フィリピンの貿易額の増加率とギアボックスの貿易額の増加率がほとんど同じであることを示している。この間、ASEAN における自動車生産台数は飛躍的に拡大した。これに連動するようにフィリピンからの輸出額の拡大によって、ウェイトが増加することも考えられたが、ウェイトの変化はほとんどない。このことは、ASEAN 域内における自動車生産の拡大にフィリピンのマニュアルトランスミッション輸出が連動していなかったことを示しているものと考えられる。同様に、ギアボックスほどではないにしろ、大きなウェイトを示しているのが、ワイヤーハーネスである。ワイヤーハーネスは、自動車産業において労働集約的な製品の1つとして取り上げられることが多い品目である。この間、ワイヤーハーネスのウェイトは、2010年の0.002から2012年には0.006、2014年には0.007へと拡大している。この点においてワイヤーハーネスは、フィリピンの重要な貿易品の1つであり、そのウェイトも拡大していることがわかる。貿易特化係数についても、2010年の+0.74から2012年には+0.97にまで変化し、輸出優位の状況が強化されている。その後、2013年に+0.82に低下したものの、輸出優位の状況は継続されている。

フィリピンにおいて圧倒的な優位にある品目であるギアボックスやワイヤーハーネスが、域内での競争優位を確保しているわけではない。ASEAN 5か国が域内の自国以外の国への輸出の状態をワイヤーハーネスとギアボックスで見ると、ワイヤーハーネスとギアボックスともに、域内でも相対的に優位な状況にある（図表9）。しかし、ワイヤーハーネスではベトナムの輸出額が増加している。さらに、ワイヤーハーネスは労働集約的な製品であることから、CLMV諸国での生産が拡大していくことが予想される。ギアボックスについてもフィリピンと匹敵する金

図表9 ASEAN 5 各国のワイヤーハーネスとギアボックスの自国外の4か国向け輸出額推移



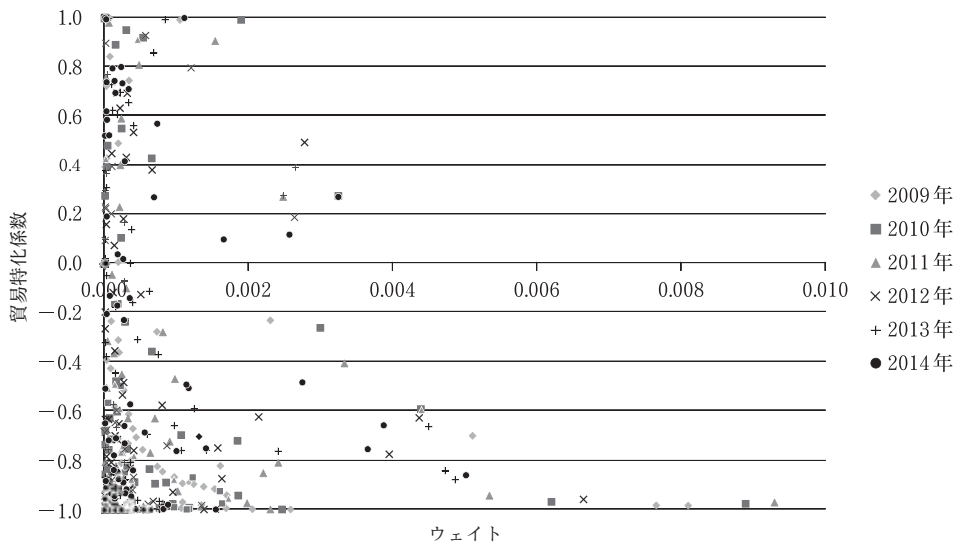
出所：各国貿易統計より作成



額をインドネシアが計上しており、域内で競合関係にある。2014年にはインドネシアがフィリピンを上回っている。さらに、トヨタのIMVのトランスミッションの拠点としてインドを活用することが公表されていることもあり、トランスミッション拠点としてのフィリピンの地位は低下しつつある。

次にベトナムの自動車部品貿易の状況を見てみると、圧倒的な競争劣位の状況にある（図表10）。ベトナムにおける品目の分布は、貿易特化係数 $-1.0$ 付近の分布が目立っている。プラスに分布する品目についても分散して分布しており、圧倒的な競争優位にある品目は非常に少なく、競合している品目も多く分布している。ウェイトが大きい品目もマイナスに分布する品目で目立っており、ベトナムにとって重要な自動車部品の貿易は、ほとんどが輸入に依存していることがわかる。貿易特化係数プラスに分布しているものの中で、相対的にウェイトが大きい品目も、貿易特化係数 $0$ から $+0.4$ の間に分布しており、競合度が高い品目となっている。貿易特化係数 $+1.0$ 付近に分布して相対的にウェイトも大きなもの、つまりベトナムに圧倒的な優位にある品目は、発電機などで見られる程度であるが、この品目のウェイトが近年低下傾向を示しているなど、ベトナムに圧倒的な優位があり、ウェイトも拡大しているような品目はほとんど見つけられない。しかし、いくつかの品目において、貿易特化係数マイナスからプラスへのシフトが見えており、徐々にではあるがベトナムに優位がある品目が増えつつあると考えられる。フィリピンでも取り上げたワイヤーハーネスは、2011年まで貿易特化係数マイナスに分布していたものが、2012年以降はプラスに分布しており、2014年には $+0.27$ 付近に分布している。今後、労働集約製品で

図表10 ベトナムのASEAN主要国向け自動車部品貿易特化係数とウェイトの推移



出所：UN Comtrade より作成

あるワイヤーハーネスのベトナムからの輸出が拡大し、貿易特化係数がさらにプラス方向へシフトする可能性がある。しかし、概してベトナムの自動車部品貿易は競争劣位にあり、今後、自由化が加速することで、フィリピン同様、この状態が改善するとは考えにくい。

ここまで、貿易自由化の進展が、フィリピンに与えた影響を振り返り、ベトナムの現状とフィリピンの経験をベトナムが繰り返すのかを見てきた。ここで見てきたように、域内貿易自由化の進展は、フィリピンの自動車および自動車部品産業に大きな影響を与えてきたことが明確になり、産業競争力劣位の状況を加速させたものと考えられる。完成車についてみると競争力のない国内生産車を補完するような形で、域内からの輸入車が増加し、国内市場の拡大を賄っている。このことは、国内生産の低迷の要因にもなっており、積極的な国内投資を控えさせる効果にもつながっている。自動車部品については、自由化の進展によって競争劣位にあった品目の競争力はますます低下し、競争優位にあった品目であっても、その競争力を低下させている。これは、自動車生産台数に連動しているものと考えられ、国内生産が拡大しているタイやインドネシアにおける自動車部品産業の集積拡大が、自動車部品産業の競争力にも影響し、結果として、フィリピンやベトナムの競争力低下にもつながっている。自由競争の結果、競争優位にあるものは、その競争力をさらに強化し、競争劣位にあるものはますます競争力を失うという、基本的な考え方がそのまま適応されている。しかしながら、完成による輸入制限が、国内産業の成長につながるとは言い難いケースは、ベトナムにおいて示されている。閉ざされた狭い市場の中で、ニーズに対応すべく、多品種少量生産を余儀なくされることで、効率性が低下し、高コスト構造が定着している。これによって、市場開放後には競争力を維持できないものと予想され、市場の拡大にもかかわらず、積極的な投資が手控えられるという構造を生んでいる。これについては、自由化の進展の中で、生産を維持する手法としてフィリピントヨタのケースはある程度効果的であるのではないかと考えられる。しかし、自由化の進展によって、自動車にせよ自動車部品にせよ競争劣位の状態が継続している点は変わらない。

自由貿易体制における自動車産業の発展において、重要な産業育成政策となるのが、自動車産業に対する育成・保護政策である。前述のように、タイとインドネシアは、国内市場拡大において自国の自動車産業政策、特に販売インセンティブ政策が高く貢献していた。他方で、フィリピンとベトナムにおいても自動車産業政策を公表し、自動車産業の発展に向けた取り組みを公表している。しかし、その内容は非常に貧弱で、タイやインドネシアで成功した政策には及ばないものになっている。

ベトナムの新たな産業政策は、2014年7月に承認された「2025年までのベトナム自動車産業発展戦略及び2035年までのビジョン」で示されているが、内容のほとんどは数値目標を含めた自動車産業とそれに関連する産業の発展目標を述べているにすぎず、具体的な産業育成のための

取り組みや、優遇策、販売拡大に向けたインセンティブといった具体的な記述は全く見ることができないものである<sup>(9)</sup>。現地で生産を行う日系メーカーの反応は総じて落胆したものであった<sup>(10)</sup>。具体的な施策が発表されていない現状では、2018年の自由化までに対応できないことも考えられ、ベトナムにおいては現状維持もしくは、ベトナムからの撤退も含めた再検討が伝えられている点は十分に理解できる。

フィリピンでは2015年に制定された大統領令において「包括的自動車産業再生プログラム」が6月に発表され、2015年12月にはその施行細則も発表された<sup>(11)</sup>。ここでは、自動車メーカーに対するインセンティブとして、1台当たり最大45,000ペソ（日本円で約11万円）の財政支援が与えられ、固定投資に対する支援も示されている。その対象となるための条件としては、6年間で20万台以上の生産を求めており、10万台の生産を達成した時点で支援を開始するというものである。さらに対象となる車も3モデルに限定されている。これについて三菱自動車はこのプログラムへの申請を表明し、承認された場合には、新工場の建設と現地生産の拡大を行うとしている。しかし、この条件に対応できるメーカーはトヨタと新規投資計画を表明した三菱ぐらいで、その他のメーカーが参加するとは考えにくい。また、タイで成功したケースでは、購入に対するインセンティブが大きく影響しており、その実現は不透明であろう。さらに、現職のアキノ大統領は任期末期になっており、大統領選の最中である。フィリピンでは再任が認められていないことから、大統領の交代が確実であり、後継大統領が誰になるかによっても影響されるなど不確実な面が多いことも懸念される。

## 6. まとめ

自由貿易体制の構築は、自動車産業劣位国の競争劣位をさらに強め、国内での生産は、厳しい状況に直面するようになってしまっている。他方で、国内産業保護のための関税措置も多品種少量生産を余儀なくさせ、非効率な生産体制となり、自由化の予定が確定する場合には、国内生産の拡大を躊躇させる状況となっている。自動車部品貿易に関してはその傾向はさらに強まり、競争劣位にある国は、その競争力の低下がますます進み、競争祐にある国の競争力が強化されることで、その格差はさらに拡大している。このように、自由貿易体制の枠組みが進展されることで、自動車産業劣位国の競争力はますます低下している。

フィリピンの完成車市場は、経済成長によって、近年拡大傾向にある。フィリピンは、「東南アジアの優等生」と呼ばれるほど、経済成長が進み、サービス産業を中心とした経済発展も進んでいる。フィリピンとベトナムが、1億人近い人口を抱え、経済成長が期待されていることもあり、自動車市場の拡大が期待されており、将来有望な市場として認識されている。他方で、製造

業の中心である自動車産業に関しては、国内生産の低迷と輸入の拡大に直面しており、これに連動するような形で、自動車部品産業に関しても、優位にある品目が好調に拡大しているとは言い難い状況にある。ベトナムは後発国として貿易自由化にはいまだ直面してはいないものの、2018年の自由化に向けて国内自動車産業が生産拡大を躊躇するような形となっている。完成車輸入が関税によって規制されていることによって、多様なニーズに自ら対応する必要があるため、多品種少量生産による非効率な体制を余儀なくされている。フィリピンもベトナムも ASEAN において自動車産業劣位国として認識されており、その状況は近年の自由化の進展によってさらに悪化している。このような状況で自動車産業優位国は域内における競争力をさらに強化しており、域内への輸出を拡大している。

これらの状況に影響を与えた要因の1つは、有効な自動車産業育成政策を実施してきたかどうかにあると考えられる。タイは1tピックアップトラックとディーゼルエンジンに対する優遇措置を通じて、国内自動車産業の育成を図ってきた。インドネシアでは、AUVと呼ばれるMPVに対して優遇措置を与え、AUVを中心とした自動車産業の発展を促してきた。近年になっては、タイではFirst Car Buyer ProgramとEco Carに対するインセンティブ政策、インドネシアではLCGCに対する優遇措置を図ることで、国内生産への動機づけと販売拡大を進めてきた。これらの政策が有効に働き、タイとインドネシアは販売拡大につながってきたと考えられる。フィリピンやベトナムにおいても自動車産業政策を公表しているものの、うまく機能するかどうかについては不確定である。現在のところ自動車普及台数が少ないことなどから、自動車市場自体の拡大は大いに期待できる。その中で、どのように対応するのかは企業ごとに戦略は異なる。マツダのように撤退するメーカーもあれば、三菱のように生産を本格化させていくメーカーも存在する。そこには、フィリピンとベトナムの市場に対する期待と不安にあると考えられる。自動車産業劣位国ではあるが、将来有望な市場と認識されていることもあり、生産が低迷している当地でも生産を維持しているトヨタは、生産車種を絞り込み、その中で量産を確保して効率化を図っている。生産台数などを見ても、この方法は有効に機能しているものと考えられ、産業劣位国での生産活動のケースとして有効であると考えられる。

今後のフィリピンとベトナムの自動車産業の方向性を左右する大きな要因の1つは、自動車産業政策がどのように機能していくのかにある。国内生産企業に対する優遇措置と国内生産車種の購入に対するインセンティブ政策が、フィリピンやベトナムにおける自動車生産を拡大するものとなることから、タイやインドネシアのケースをもとにした政策の採用が期待される。

## 《注》

- (1) 本稿は、2015年12月8日に開催された産業学会自動車産業研究会東部地区研究会にて報告した「ASEAN 域内自由貿易体制と自動車産業劣位国——フィリピンとベトナムを中心に」と、2016年2月21日に開催された産業学会自動車産業研究会中部地区研究会にて報告した「ASEAN 域内自動車部品供給構造に関する考察」をもとに加筆修正したものである。研究会にてコメントを寄せていただいた各先生方に心より御礼申し上げる。
- (2) 「ヒト」の移動の自由に関しては、熟練労働者に限定されており、単純労働者の移動の自由まで踏み込んだ合意にはなっていない。また、熟練労働者であってもビザを必要とする場合も多く、完全な意味での自由化が保証されているわけではない。
- (3) 塩地は、1,000人あたり自動車保有台数が0から60台までの期間を「プレ・モータリゼーション期」とし、工業化の進展により経済が発展している時期で、農村から都市への人口流入が進んでいる時期としている。同様に、61から300台までの期間を「モータリゼーション」、301台以上になると「アフター・モータリゼーション期」となり、自動車市場の飽和化が進み、年間走行距離も低下すると指摘している。
- (4) フィリピンからの完成車輸入台数を入手することができなかったため、貿易統計から輸入額を用いる。金額ベースによる分析のため、大衆車と高級車では同じ1台でも金額に差が出ることから、単純に比較はできない。
- (5) たとえば、「トヨタがベトナムから撤退する日」JB Press 2013年12月11日、<http://jbpress.ismedia.jp/>
- (6) 「トヨタの概況2013」, 21頁。これまでトヨタ自動車は「トヨタの概況」を毎年公表してきたが、2013年版を最後に刊行していない。これに代わってホームページで各種情報を提供しているが、「国・地域別販売車種」のデータは、2013年版のものがそのまま利用されているため、そのまま利用した。よって、現地で販売されている車種とデータ上の乖離が存在する可能性も否定できないが、そのまま利用した。
- (7) 貿易特化係数は、 $(輸出 - 輸入) / (輸出 + 輸入)$  によってあらわされ、+1.0から-1.0の間で変化する。輸出超過の場合はプラスに分布し、輸出優位にあり、輸入超過になるとマイナスに分布し、輸出劣位にあるといえる。輸出入額が等しい場合は0となつて競合関係にあると考えられる。ウェイトは  $(\text{当該品目の輸出額} + \text{当該品目の輸入額}) / (\text{当該国向け輸出総額} + \text{当該国からの輸入総額})$  によってあらわされ、当該国との間の貿易総額に占める当該品目の貿易シェアを示す。これによって、当該品目が当該国との間で重要な貿易品であるかどうか判断できる。
- (8) 最も大きな数字を示している品目は「その他の自動車部品」である。しかしながら、この品目は、品目上分類されなかったものをすべてまとめて計上したものであることから分析対象から除外した。
- (9) ジェトロによる邦訳版を参照した。
- (10) 2014年夏の現地ヒアリング調査での反応。
- (11) このプログラムは Comprehensive Automotive Resurgence Strategy Program : CARS Program と呼ばれている。

## 参考文献

- アイアールシー (2015) 『世界自動車産業の生産・販売台数予測調査2015年版』, 株式会社アイアールシー  
 アジア経済研究所 (1980) 『発展途上国の自動車産業』, アジア経済研究所  
 折橋伸哉 (2008) 『海外拠点の創発的事業展開——トヨタのオーストラリア、タイ、トルコの事例研究』, 白桃書房  
 海外経済調査会・ベトナム経済研究所 (1992) 『ベトナムの自動車産業：政府の育成政策とメーカーの動向』, 海外経済調査会・ベトナム経済研究所  
 機械振興協会経済研究所 (2001) 『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

機械振興協会経済研究所 (2005)『東アジア日系製造業の競争優位戦略の現状と課題』, 財団法人機械振興協会経済研究所

小林哲也 (2009)「ASEAN 自動車部品域内貿易の現状」『城西大学経済学会誌』第 35 卷, 21-33 頁

小林哲也 (2014)「自由化がフィリピン自動車産業に与えた影響に関する考察」『城西大学大学院研究年報』第 27 号, 17-36 頁

小林哲也 (2015)「ベトナム自動車産業の現状と課題」『城西大学経済経営紀要』第 33 卷, 15-37 頁

塩地 洋 (2015a)「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』, 31-45 頁

塩地 洋 (2015b)「新興国におけるモータリゼーション — 標準保有台数と新規購入比率を指標として —」『城西大学 50 周年記念シンポジウム日本産業活性化の方向 — 自動車産業に見る国内外における展開 —』(配布資料), 2015 年 11 月 27 日

清水一史 (2015)「ASEAN の自動車産業 — 域内経済協力と自動車産業の急速な発展 —」石川幸一・朽木昭文・清水一史編著『現代 ASEAN 経済論』, 文眞堂, 245-265 頁

高安健一 (1998)「ベトナムの自動車産業発展への課題」, 日本総研『環太平洋ビジネス情報』1998 年 1 月号

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

三菱総合研究所 (2014)『平成 25 年度経済連携促進のための産業高度化推進事業 (ベトナム社会主義共和国の自動車市場の成長可能性調査事業) 報告書』, 株式会社三菱総合研究所

Fourin 「アジア自動車統計月報」

一般財団法人日本自動車工業会「世界自動車統計年報」