

# 貿易統計からみた 日・タイ自動車部品分業に関する考察

小林 哲也

## はじめに

日本自動車産業にとって、20世紀後半から現在までの時期は、いくつもの転換期を迎えた激動の時期であった。戦後本格的な成長を進めてきた日本自動車産業は、1970年代以降の輸出拡大と、その後の貿易摩擦、1985年のプラザ合意を契機とした急速な円高を迎えるにあたって、輸出中心のグローバル戦略から現地生産へ舵をシフトさせていった。海外での生産活動が本格化していく中で、日本自動車産業に代表される日系製造業のビジネスモデルとして取り上げられたのが、いわゆる「マザー工場」論である。「マザー工場制」に関する定義は、論者やその時期などによって違いが見られるものの、この分野の第一人者である中山は、「海外工場の生産性や品質の向上を図ることを目的に、その手本となるモデル工場を日本国内の主要工場に求め、日本工場と海外工場との工場間を主体に現地スタッフの人材育成、製造・生産管理技術等の技術移転を促進することを目的とした技術支援方法である」<sup>①</sup>としている。一方で海外現地生産の拡大による日本国内の空洞化の議論がありながらも、いわゆる「日本的なシステムの優位性」を前提とした海外移転の際の「親」としての日本の役割は、バブル経済の崩壊に伴う長期にわたった不況から脱しつつあった2000年代の後半ごろから再び論じられるようになった。特に、シャープの亀山工場の成功にみられる生産工場の国内回帰をきっかけとして、多くの論者によって語られるようにもなり、マスコミ等でも「マザー工場制」が取り上げられるようにもなった。しかしながら、2000年代末頃になると、世間一般での「マザー工場制」の取り上げられ方とは対照的に、自動車・自動車部品メーカーの中には、全社横断的に普遍的な技術やノウハウなどを司るセンターを設置するメーカーが増えてきた。例えば、トヨタやトヨタグループサプライヤーに見られる、グローバル生産推進センター（GPC）の展開に代表されるグローバル生産支援センターの設立が活発になっていた。

また、受け入れ先でもある日系現地工場においても、マザー工場制とは異なる動きも見えていた。例えば、国内では使用経験のない台湾製や中国製の設備を使用して、コストダウンを図るケー

スも存在した。このように、いわゆる「日本発」の「マザー工場制」とは合わないようなケースも増え始めた。こういった状況の中で、さらなる転機となったのが、「日本国内で生産経験のない自動車の海外子会社での生産」であろう。トヨタは、1996年にターセルをベースとしたソルナーをタイに投入し、ホンダもセダントタイプのシビックをベースとしたシティを投入している。さらにトヨタはハイラックスやキジャンの後継となるSUVであるIMVシリーズを開発し、2004年から東南アジアを中心に投入した。また、日産はマーチをタイで生産し日本国内にも輸出しており、同様に三菱自工も、タイでミラージュを生産し、日本向けにも輸出を行っている。このように今や、グローバル生産拠点を活用した製品間分業が自動車産業でも進んでいる。

自動車部品という観点からも大きな転換が進んだ。1990年代末には、日産のリバイバルプランに代表されるように、取引構造の大きな転換期を迎えた。いわゆる「世界最適調達」によって、品質、コストと輸送の条件さえ満たせばどこからでも調達するという方針の下、海外からの調達も増加したと考えられる。前述の海外移転の増加も関連して、海外子会社との関係は、もはや、親である日本からの一方的な発信という一方通行の状態は終わったとも考えられる。

ここで、本稿で取り上げるタイについてみてみる。タイの自動車産業にとって大きな転換点は、1997年のアジア通貨危機を契機とした国内市場の大幅な低迷にあったといえよう。国内販売の大幅な減少を賄うことを狙って開始された輸出が、現在、タイを自動車のグローバル供給拠点としての地位につかせたものと考えられる<sup>(2)</sup>。一方で、アジア通貨危機は、タイの自動車部品貿易にとっても転換期となった。通貨危機前から議論されていたASEAN域内での自動車部品補完体制が、通貨危機を契機として本格化することとなり、ASEAN4における自動車部品生産体制の再構築も見られた。しかしながら、ASEAN域内での自動車部品補完体制は、各国が狙った本当の意味での補完体制を構築することはできず、その後の自由化も手伝って、タイへの集中をもたらし、自動車部品集積地としてのタイの地位を引き上げることともなった。実際、1999年ごろから2000年代初頭にかけての貿易状況に関しても無理のあるもので、自由化が進むことで当初集中生産品目として各国に割り当てられた品目ですら、タイでの生産が拡大し、タイからの域内輸出の増加が見られた。

かつて、拙稿(2003)において、東アジア域内における「相互補完体制は日本とタイ、中国を中心に構築される」<sup>(3)</sup>と指摘した。そこから10年が経過し、タイの成長も著しい、さらに、拙稿(2003)では「相互」補完体制を見ており、先進国市場向けの状況は分析していない。そこで本稿では、アメリカとEU27か国<sup>(4)</sup>の輸入統計を使い、日本とタイが先進国に向けてどのような自動車部品を輸出し、その競争・棲み分け構造がどのようになっているのかを分析することで、日本とタイにおける先進国向け自動車部品の製品間分業の状況をとらえることを目的としている。

## 1. 分析枠組みと先行研究

本稿では、前述のとおり、アメリカと EU 27 か国の輸入統計を用いて、日本とタイが先進国向けにどのような自動車部品を輸出し、日本とタイとの間の製品間分業がどのようなになっているのかをとらえることを目的としている。貿易統計は、日本、タイ、アメリカと EU 27 か国の貿易統計から、輸入統計を用いて、自動車部品について HS 6 桁分類でピックアップした<sup>5)</sup>。品目名は、貿易統計で使われている品目名ではなく、一般的な品目名としている。比較年は、詳細分析に関しては、2007 年から 2011 年までとした。2007 年は、サブプライムローン問題を契機としてアメリカ発の金融危機が起こった年でもあり、HS 品目分類で大きな変更があった年でもあったためである。ただし、一部品目において EU 統計とアメリカ統計の間で導入時期のずれが生じているため、合算作業を行い調整している。さらに、品目の中には 6 桁分類が故に自動車用途とそれ以外に明確に分離できないものも存在するが、これはそのまま分析した。また、貿易環境を考える際に重要な要因となる為替レートや人件費、関税や非関税障壁、さらには各国の貿易・産業政策については全く考慮しておらず、単純に貿易額のみで分析を行っている。貿易統計を分析する際に統計上の問題点や為替などから、2 国間の貿易額に違いが出る。例えば日本の対米輸出額とアメリカの対日輸入額は、本来ならば同じはずであるが、実際統計上では乖離が存在する。しかし、本稿で取り上げる際には、この点は考慮しておらず、そのまま利用している。そのため、一部の分析において、金額の違いが生じている<sup>6)</sup>。

タイの自動車産業を分析した研究としては、折橋（2008）や、川邊（2011）があげられるが、どちらも、自動車部品に関しての分析は少ない。ASEAN の自動車部品を分析したものとしては、加茂（2006）があげられるが、これは ASEAN 域内の補完体制を論じたもので、域外輸出についての論点はほとんど指摘されていない。

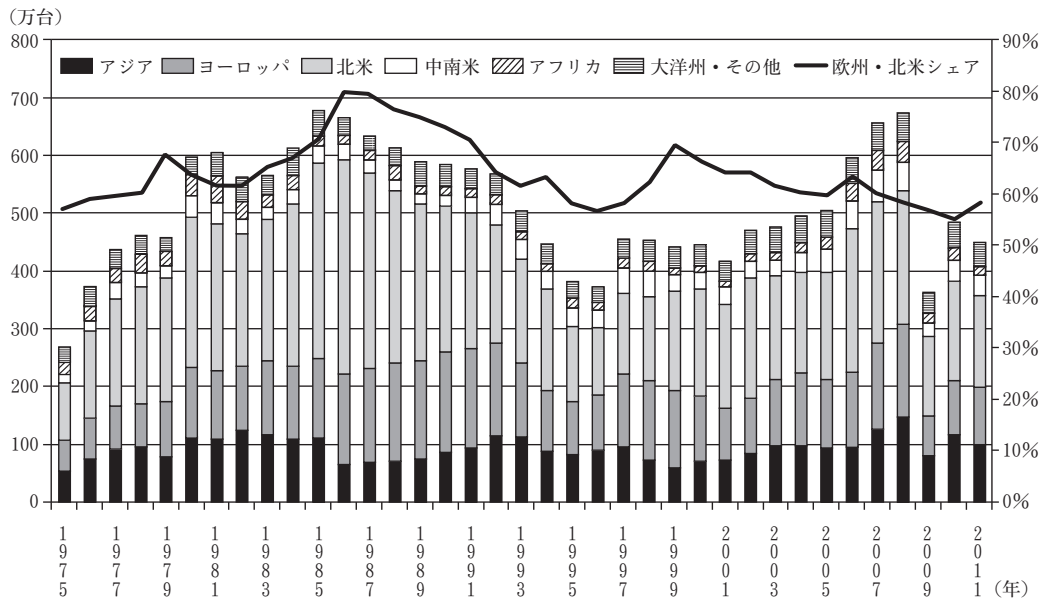
2 国の比較優位や製品間分業に関する先行研究は、数多く、古いもので言えば、Ricardo（1817）にまでさかのぼることができよう。有名なワインとラシャのケースは、国際分業モデルとして、高校生でも学ぶケースである。しかし、言うまでもなく、このケースは限界があり、単純な構造としては分析できない。前述のように拙稿（2003）でも、自動車部品の補完体制を考察したが、この場合も日、中、韓、台、タイを取り上げたものの、それぞれの 2 国間での補完状況を見たもので、先進国市場やアジア市場のような広がりを見せた分析はできていない。グローバル経済が進展し、市場が拡大している中で、2 国間分析のみでは限界と思われる。また、拙稿（2011）では、タイの ASEAN 域外への自動車部品の輸出状況を論じているものの、このケースでは範囲が非 ASEAN 10 と広く、特定市場での状況も見ることができておらず、製品間分業という論点は欠如している。広範囲での国際分業を分析した天野（2005）は、東アジアでの国際分

業の状況を「日本企業」と「電子・電機産業」を通じて分析している。特に「国際分業のプロセスを通じて、本国側の比較優位分野の創出と事業構造の転換」<sup>(7)</sup> という、円安による国内産業活性化という安易な産業振興とは異なる、現在の日本が直面し解決しなければならない論点を意識していた点で有益な研究である。だが、電子・電機産業と自動車産業の間に共通性があるかは、分析を進める必要がある。

## 2. 日タイ自動車産業の状況とタイにおける欧米のポジション

自動車部品貿易の状況を見る前に、日本とタイの自動車産業の状況を簡単にまとめてみる。日本の自動車輸出は、1985年をピークに輸出台数は減少傾向を示し、1996年をボトムとして再び緩やかに増加し始めた(図表1)。その後、2006年から輸出台数の急増期を迎え、リーマンショックの影響から2009年に大幅な減少を経験し、2010年には回復したものの、2011年には再び減少を示している。輸出総数に占める欧州・北米向けのシェアを見てみると、1986年の80%をピークに低下傾向を示してきたが、1996年の57.1%をボトムに再び上昇し、1999年に69.2%まで回復したのちに、徐々に低下傾向を示し続けている。とはいえ、2011年でも57.8%と高いシェアを示しており、日本自動車産業にとって欧米市場は依然として重要な輸出相手先であることに変わりはない。一方で、日系自動車メーカーの海外現地生産台数は、2009年に一時的な減少傾向

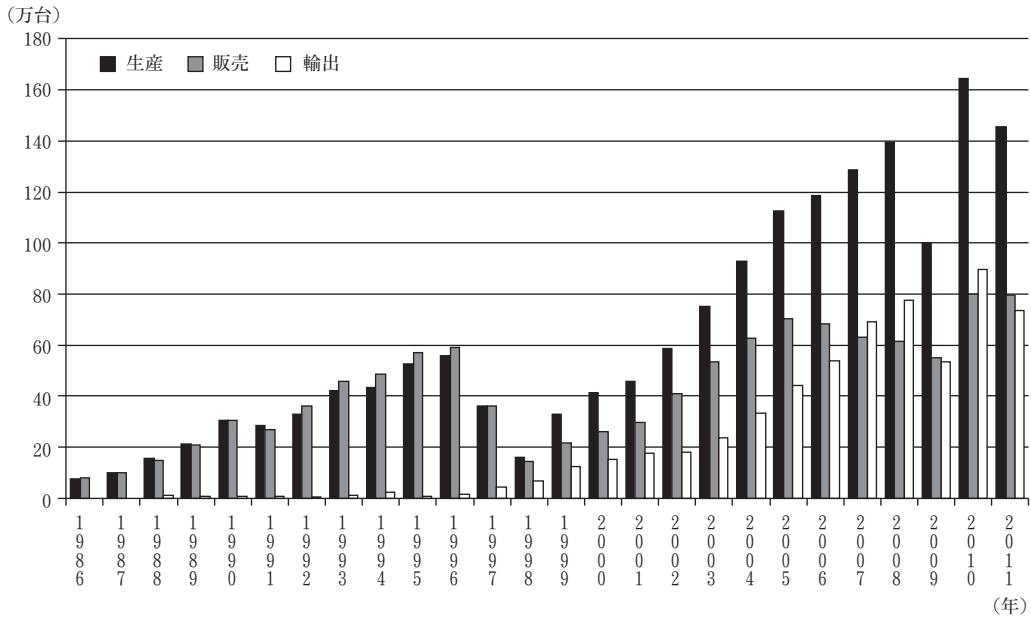
図表1 日本の仕向け先別輸出台数の推移



出所：一般社団法人日本自動車工業会統計データベース (<http://jamaserv.jama.or.jp/newdb/index.html>)  
より作成

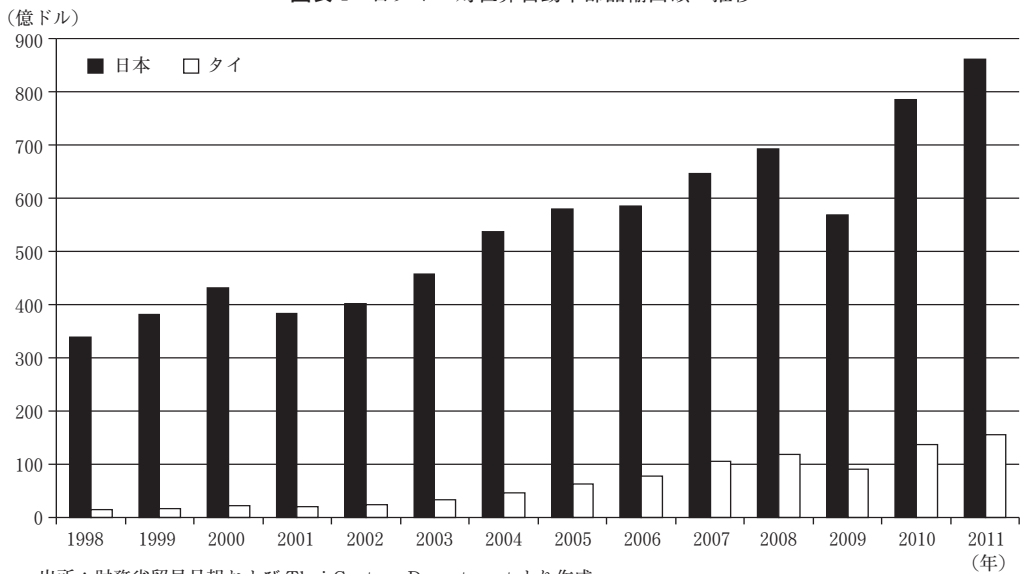


図表3 タイの自動車生産・販売・輸出の推移



出所：フォーイン（2011）『アジア自動車産業 2011』189 頁，および，The Thai Automotive Industry Association ホームページ（<http://www.taia.or.th/thai/statisticdetail.aspx?id=2>）より作成

図表4 日タイの対世界自動車部品輸出額の推移



出所：財務省貿易月報および Thai Custom Department より作成

自動車の生産・輸出の拡大に連動するように，タイからの自動車部品輸出も拡大しており，1998年から2011年の13年間に輸出額は10倍以上に拡大している<sup>(8)</sup>（図表4）。この傾向は，2000年代に入ってから急速に増加しており，2000年代後半以降の伸びは著しい。この点からも，タイ自動車・自動車部品産業がグローバル供給拠点としての重要性を伸ばしていると考えられる。

他方で、日本からの対世界輸出額も増加傾向にあり、1998年から2011年にかけて倍以上の拡大を示している。これまで、日本自動車産業のグローバル生産体制の進展に伴い、自動車部品サプライヤーの海外展開も進んできた。さらに、日系自動車メーカーによる現地調達率引き上げの努力もあり、いわゆるローカルサプライヤーの開拓・育成も進んできたと言われている。図表1で示した日本からの完成車輸出の動向や、図表2で示した国内生産台数と海外生産台数の逆転現象などに見られる日本自動車産業のグローバル化の進展に関連して注目すべき傾向が自動車部品輸出には見て取れる。つまり、海外での自動車部品サプライヤーの生産が進展していると伝えられているにもかかわらず、海外生産台数の増加に連動する形で日本からの自動車部品輸出額が増加していることは、依然として、日本からの自動車部品輸出に、海外日系自動車メーカーは自動車部品調達の多くを依存している可能性が高いことが考えられる。もちろん、欧米韓などの自動車メーカーへの輸出という点も指摘できるが、これは、日系自動車メーカー向け輸出が中心と考えるのが妥当と思われる。この点から、依然として日本自動車部品メーカーのグローバル供給能力の重要性は低下しておらず、日系自動車産業のグローバル化の進展に伴って、ますますその重要性を増していることが考えられる。

次に、タイにとっての欧米の貿易上のポジションを簡単に見てみる（図表5）。タイの輸出総額は、2011年に2,203億ドルとなっており、上位は中国の260億ドル、日本の236億ドル、アメリカの215億ドルとなっている。ヨーロッパの国ではスイスの47億ドルとなっており、マレーシアやインドネシア、ベトナムにすら及ばない。しかし、EU 27となると239億ドルとなり、日本をしのぐ金額を計上している。中国、EU 27、日本、アメリカ向け輸出が、タイの輸出総額に占める割合でそれぞれ、10%以上を計上しており、上位4か国向け輸出でタイの輸出総額の4割以上を占めている。タイにとっては、中国、日本と並んでアメリカとEUは重要な輸出相手先である。日本にとっても同様で、輸出国・地域の上位には、アメリカとEUが存在している。以上の観点からみてみても、日本とタイの輸出市場としての欧米市場は依然として重要であると考えられる。

一方で欧米にとって日本とタイはどのような地位を占めているのかを見てみる。アメリカの輸入におけるタイのポジションは、輸入国順位では17位で、アジア諸国だけを取り上げても中国、日本、韓国、サウジアラビア、インド、台湾に次ぐ7番目とそれほど重要とは思えない。輸入額は約2倍に拡大しているものの、アメリカの輸入総額に占める割合も、1999年から2011年までの間、1%程度でほとんど変化はない（図表6）。一方で日本は、中国、カナダ、メキシコに次ぐ4位となっており、金額も変化は見えるものの、2011年には1999年から見ても大きな金額である約1,463億ドルとなっている。しかし、アメリカの輸入総額に占める割合は1999年の12.8%から減少傾向が続いており、2011年には6.4%と半分に低下している。また、EUの輸入統計についてもアメリカの統計とほとんど同じ傾向が示されている。EUにおける日本からの輸入は、輸

図表5 日本とタイの輸出総額と輸出上位10か国・地域の輸出額の推移

(単位: 100万ドル)

日本	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
世界	417,442	480,701	405,155	415,862	469,862	565,039	598,215	647,290	712,735	775,918	580,787	767,025	820,793
1 中国	23,336	30,428	31,091	39,866	57,219	73,818	80,340	92,852	109,060	124,035	109,630	149,086	161,467
2 米国	128,089	142,911	121,712	118,550	115,412	126,839	134,889	145,651	143,383	136,200	93,653	118,199	125,673
3 EU	76,152	80,579	66,877	63,611	75,062	88,903	88,036	93,869	105,270	109,383	72,374	86,735	95,411
4 韓国	22,957	30,786	25,405	28,547	34,675	44,200	46,880	50,321	54,199	58,985	47,248	62,054	65,863
5 台湾	28,831	36,055	24,337	26,202	31,174	41,959	43,910	44,152	44,780	45,708	36,426	52,207	50,692
6 香港	22,034	27,251	23,356	25,377	29,784	35,374	36,132	36,469	38,818	39,988	31,868	42,145	42,828
7 タイ	11,292	13,673	11,929	13,189	15,973	20,250	22,601	22,924	25,553	29,253	22,254	34,092	37,399
8 シンガポール	16,265	20,885	14,781	14,151	14,781	17,957	18,545	19,360	21,784	26,425	20,696	25,146	27,163
9 ドイツ	18,626	20,060	15,716	14,098	16,338	18,946	18,761	20,433	22,581	23,796	16,658	20,245	23,435
10 マレーシア	11,099	13,924	11,065	10,993	11,205	12,552	12,608	13,223	15,027	16,329	12,863	17,571	18,714

タイ	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
世界	57,843	68,528	64,909	68,594	80,253	97,098	109,848	130,621	163,119	177,846	151,793	195,293	220,373
1 中国	1,770	2,795	2,850	3,544	5,693	7,085	9,104	11,797	15,918	16,216	16,059	21,471	25,987
2 EU	10,022	11,207	10,834	10,552	12,236	14,371	14,953	18,137	22,841	23,433	18,085	21,820	23,943
3 日本	8,177	10,081	9,942	9,980	11,410	13,475	15,030	16,565	19,290	20,085	15,656	20,413	23,629
4 米国	12,611	14,644	13,193	13,440	13,639	15,438	16,915	19,609	20,596	20,286	16,594	20,205	21,563
5 マレーシア	2,014	2,786	2,713	2,825	3,875	5,283	5,676	6,661	8,353	9,885	7,634	10,565	12,274
6 香港	2,932	3,454	3,284	3,673	4,301	4,917	6,091	7,185	9,194	10,061	9,442	13,132	11,834
7 シンガポール	5,008	5,954	5,263	5,526	5,846	6,971	7,425	8,401	10,219	10,088	7,546	9,015	11,309
8 インドネシア	963	1,332	1,360	1,673	2,312	3,196	3,959	3,335	5,101	6,332	4,651	7,344	9,979
9 オーストラリア	1,312	1,610	1,355	1,637	2,162	2,454	3,153	4,383	6,136	7,987	8,538	9,367	7,922
10 ベトナム	568	834	794	944	1,263	1,865	2,348	3,093	4,082	5,028	4,663	5,844	6,990

出所: 日本は Jetro 「ドル建て貿易概況」 (<http://www.jetro.go.jp/world/japan/stats/trade>) より作成, タイは図表4と同じ

図表6 アメリカとEUの輸入総額と日本とタイの輸入総額に占める割合の推移

(単位: 100万ドル)

	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
アメリカ 輸入総額	1,024,766	1,216,888	1,140,999	1,161,366	1,257,121	1,469,704	1,673,455	1,853,938	1,956,962	2,103,641	1,559,625	1,913,160	2,207,824
日本 シェア	131,404 12.8%	146,577 12.0%	126,473 11.1%	121,429 10.5%	118,037 9.4%	129,805 8.8%	138,004 8.2%	148,181 8.0%	145,463 7.4%	139,262 6.6%	95,804 6.1%	120,545 6.3%	128,925 5.8%
タイ シェア	14,324 1.4%	16,389 1.3%	14,727 1.3%	14,793 1.3%	15,178 1.2%	17,579 1.2%	19,890 1.2%	22,466 1.2%	22,755 1.2%	23,538 1.1%	19,082 1.2%	22,693 1.2%	24,830 1.1%
EU 27 輸入総額	790,926	912,864	876,789	855,654	881,815	1,055,536	1,275,846	1,466,907	1,697,049	1,977,767	2,318,712	1,712,978	2,027,487
日本 シェア	79,892 10.1%	84,424 9.2%	73,341 8.4%	69,315 8.1%	81,701 9.3%	92,747 8.8%	92,106 7.2%	97,235 6.6%	108,047 6.4%	111,586 5.6%	80,844 3.5%	89,086 5.2%	96,119 4.7%
タイ シェア	10,914 1.4%	11,935 1.3%	11,428 1.3%	11,368 1.3%	13,469 1.5%	16,123 1.5%	16,291 1.3%	18,584 1.3%	22,821 1.3%	25,618 1.3%	19,965 0.9%	22,972 1.3%	24,537 1.2%

出所: U. S. Department of Commerce, Bureau of Census および Euro Stat



入総額に占める割合が、1999年の10.1%から2011年には4.7%に半減している。また、タイについては金額面では1999年から2011年にかけて倍以上の増加を示しているものの、輸入総額に占める割合は1%程度であり、その割合に大きな変化はない。

### 3. 欧米市場における日タイ自動車部品輸入の状況

本稿では詳しく指摘しないが、タイにおける自動車部品輸出は、顕示比較優位（RCA）指数分析で見た場合、タイのASEAN域外輸出において必ずしも比較優位品目であるとは言い切れない<sup>9)</sup>。以下ではタイと日本の欧米市場向け自動車部品輸出の状況から、日本とタイにおけるすみ分けの状態を考察する。

まず、欧米自動車部品輸入に占める日本とタイのシェアを見てみると、日本は、欧米どちらについても輸入シェアが減少しており、タイはシェアを拡大させている（図表7）。具体的に見てみると、欧米どちらの市場も輸入額は1999年から増加傾向を示している。アメリカ市場における自動車部品輸入は、2009年にリーマンショックによる大幅な減少を示しているものの、2010年には落ち込みを見せた前の2008年の水準を上回り、増加傾向にある。このうち、日本からの輸入額を見てみると若干の増減を示しているものの、2005年までは増加し、その後減少した。2009年はやはり、リーマンショックの影響から大幅減を示したが、2010年、2011年と増加してきた。しかし、アメリカの自動車部品輸入に占める日本のシェアは減少傾向にある。1999年には20%台であったものが、2000年代を通じて低下し、2007年からは15%前後で推移している。この傾向は、リーマンショック以降も変化はなく、アメリカ自動車部品輸入における日本シェアは低下傾向を示してきた。背景としては、日系自動車部品メーカーのアメリカ現地生産が進んで

図表7 アメリカとEUの自動車部品総輸入額と日本とタイの輸入額・シェアの推移

(単位：100万ドル)

	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
アメリカ 総輸入額	66,555	71,386	66,735	72,398	77,856	88,592	99,069	103,617	108,791	100,670	73,640	102,870	123,304
日本 シェア	14,994 22.5%	16,492 23.1%	14,726 22.1%	15,080 20.8%	15,398 19.8%	17,799 20.1%	19,068 19.2%	17,816 17.2%	16,948 15.6%	15,635 15.5%	10,959 14.9%	15,012 14.6%	17,215 14.0%
タイ シェア	422 0.6%	421 0.6%	428 0.6%	572 0.8%	530 0.7%	623 0.7%	712 0.7%	995 1.0%	1,202 1.1%	1,261 1.3%	985 1.3%	1,817 1.8%	2,308 1.9%
EU 27 総輸入額	24,424	25,139	25,363	26,614	30,097	34,659	37,806	43,735	55,700	60,553	43,246	55,447	69,337
日本 シェア	7,039 28.8%	7,601 30.2%	7,310 28.8%	7,570 28.4%	8,613 28.6%	9,566 27.6%	9,932 26.3%	10,642 24.3%	12,772 22.9%	12,384 20.5%	9,003 20.8%	11,837 21.3%	14,428 20.8%
タイ シェア	282 1.2%	315 1.3%	247 1.0%	265 1.0%	378 1.3%	526 1.5%	557 1.5%	759 1.7%	1,077 1.9%	1,173 1.9%	846 2.0%	1,201 2.2%	1,462 2.1%

出所：U. S. Department of Commerce, Bureau of Census および Euro Stat

きたことに加えて、日本以外からの輸入が拡大しているためと考えられる。次に、タイであるが、日本と比較してそのシェアは1%程度と大きな数字を示してはいない。しかし、金額面でもシェアについても小さいながらも増加傾向にある。1999年には1%にも満たない金額であったタイからの自動車部品輸入は、2005年までは1%以下の状況が続いていたが、その後、シェアの上昇が見え、2011年には1.9%にまで拡大している。この間、ここではタイを「増加し続けているとはいえ、シェアでは圧倒的に小さい」ととらえるか、「シェアは小さいが拡大傾向が続いている」ととらえるかについては難しい論点ではあるが、シェアは増加傾向を示し続けており、金額も、対日輸入額に比較すれば小さな数字であるが増加傾向を示してきた。

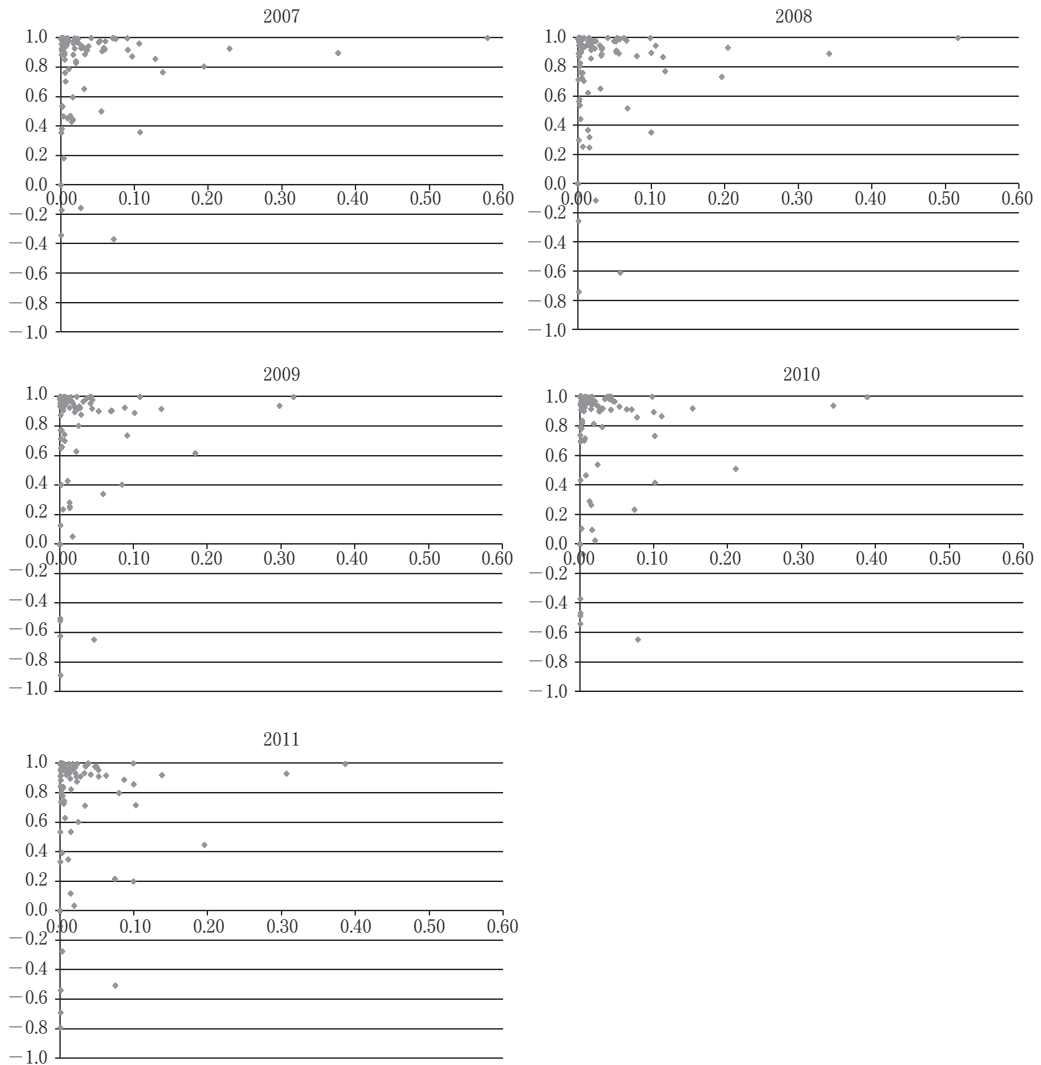
この傾向は、EU市場においても同様で、1999年ごろには30%近くあった、EU自動車部品輸入に占める対日輸入額のシェアは、2005年ごろから低下傾向を示し、2008年からは20%前後で推移するようになっている。2005年ごろから2008年にかけての為替は、ドル・ユーロともに円に対して円安傾向が続いていた時期でもあったことから、為替の影響とは考えにくい。実際、輸入額は増加していることから、シェアの低下は、日本以外からの輸入の拡大によって、EUの自動車部品輸入拡大が賄われたと考えるのが一般的であろう。対してタイからの輸入は、これもアメリカの状況と同じで、小さいながらもシェアを拡大させていることがわかる。アメリカにせよEUにせよ、対日輸入額のシェアが低下する時期とタイのシェアが拡大する時期が連動していることから、2005年ごろが、自動車部品におけるグローバル調達体制の転換期であったと考えられる。

#### 4. 日本とタイの自動車部品における品目ごとの状況

以下では、より細かく、品目ごとに日本とタイの自動車部品が欧米市場にどの程度輸入されているかを見てみる。アメリカとEUの自動車部品輸入額における各部品の競合度と自動車部品輸入額に占めるシェアとの関係を2007年、2008年、2009年、2010年、そして2011年で比較してみる（図表8）。この図表は、アメリカの自動車部品輸入額とEU27の自動車部品輸入額を合わせた額におけるそれぞれの品目における日本とタイからの輸入の状況を対象年ごとに見たものである。

縦軸は日本とタイにおける品目ごとの競合・すみ分けの状況を示している。計算式は貿易特化係数と同様で、品目ごとに  $((\text{アメリカの対日輸入額} + \text{EU 27の対日輸入額}) - (\text{アメリカの対タイ輸入額} + \text{EU 27の対タイ輸入額})) / ((\text{アメリカの対日輸入額} + \text{EU 27の対日輸入額}) + (\text{アメリカの対タイ輸入額} + \text{EU 27の対タイ輸入額}))$  で、+1.0から-1.0の間で変化する。+側にあれば日本からの優位にあり、-側にあればタイの優位にある。この指数が0付近にある場合は競合関係にあると考えられ、すみ分けの状況が進んでいけば、+1.0と-1.0付近に分布する。

図表 8 欧米自動車部品輸入額における対日・対タイ輸入の品目ごとの状況



出所：図表 7 と同じ。

横軸は、アメリカと EU 27 の自動車部品輸入額における対日自動車部品輸入額と対タイ自動車部品輸入額を足したものを、アメリカと EU 27 のそれぞれの自動車部品輸入総額を合わせた金額で割ったもの、つまり、対日・タイのシェアである。式としては（アメリカの対日自動車部品輸入額+EU 27 の対日自動車部品輸入額+アメリカの対タイ自動車部品輸入額+EU 27 の対タイ自動車部品輸入額）／（アメリカの自動車部品輸入総額+EU 27 の自動車部品輸入総額）である。数字は 0 から 1 までの間で推移し、この数字が大きければ大きいほど、ある特定の品目に関して欧米自動車部品輸入における日本とタイの役割が大きいことを示している。

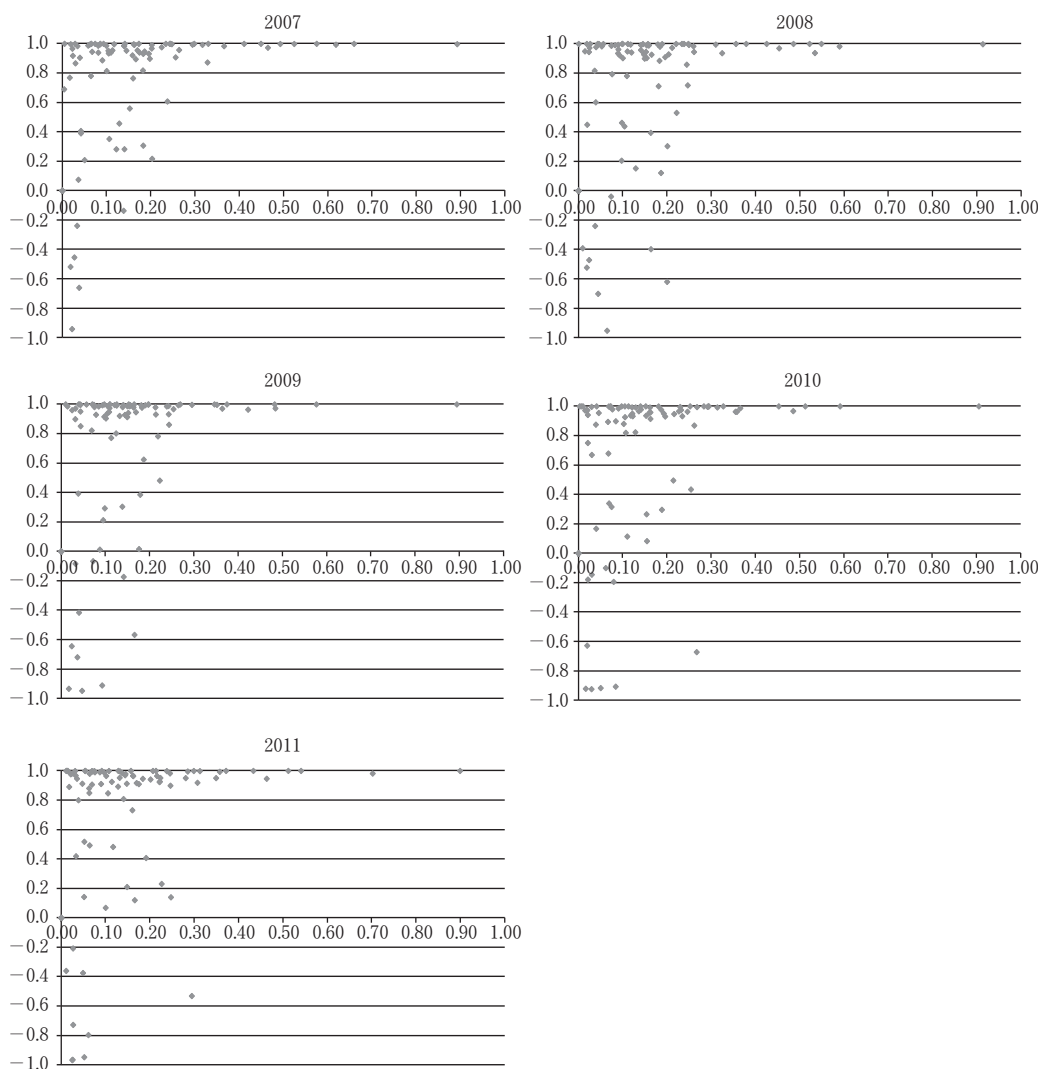
アメリカとヨーロッパを足したもので、対日自動車部品輸入と対タイ自動車部品輸入の状況を

品目ごとに見てみると、2007年の状況は、ほとんどの品目が+に分布しており、その分布状況も+1.0から+0.8前後に集中していることから圧倒的に日本優位の状況を示している。-に分布している品目は数品目で、すべて0から-0.4までの間に分布している。この点からも日本の優位が示されている。2008年になると、全体的にマイナス方向へのシフトが見え始める。このことは、日本からタイへのシフトが見え始めることではあるが、マイナスに分布する品目数はほとんど同じである。シェアの変化はそれほど見えない。2009年になると日本優位の状況に変化はないが、マイナス方向へのシフトがさらに進み、シェアは減少を示している。2010年になると再びプラス方向へのシフトが見え、シェアも再び増加し始める。2011年には再び、マイナス方向へのシフトとなるが、シェアに大きな変化は見られない。このように、対日・タイの輸入を見てみると日本の圧倒的な優位に大きな変化はなく、タイに優位がある品目はこの間を通じて数個になっている。また、マイナスに分布している品目であっても、シェアは非常に小さく、実質的意味においてタイに優位のある品目は「カーステレオ(852721)」のみである。

さらに詳しく、アメリカ市場とEU市場それぞれについて細かく見てみる。ここでの計算は縦軸では貿易特化係数と同じ考え方で、(該当品目の対日輸入額-該当品目の対タイ輸入額) / (該当品目の対日輸入額+該当品目の対タイ輸入額)、横軸は(該当品目の対日輸入額+該当品目の対タイ輸入額) / (該当品目のそれぞれの国の輸入総額) で表すシェアである。アメリカ自動車部品輸入における対日・対タイ自動車部品輸入の状況を見てみる(図表9)。2007年には圧倒的な日本の優位の状況にあり、マイナスに分布している品目は数えるほどで、マイナスに分布している品目もシェアは非常に小さいという状況であった。2008年になるとマイナス方向へのシフトが見え始め、2009年にも全体的にマイナス方向のシフトが見え始めるが、+1.0付近に分布していた品目の+1.0付近への集中が見えることから、すみ分けの状況が進み始めたものと考えられる。2010年になると+1.0付近の分布と-1.0付近の集中とともに0付近への集中も見え始めたことから、すみ分ける品目と競合する品目が明確になってきてその傾向は2011年でも同じである。

同様にEU 27における対日・対タイ自動車部品の状況を見てみる(図表10)。2007年の状況は、アメリカの状況よりも日本優位の状況にある。つまり、対日自動車部品輸入の品目が圧倒的に分布しており、マイナスに分布している品目はほとんどない。2008年も同様に、ほとんどの品目でプラスでの分布が目立つ。若干ではあるがシェアの点で減少は見る事ができる。2009年になると、分布については大きく変化はない。しかし、2009年にはマイナスに分布する品目が若干増えている。2010年には2009年とは逆に、プラス方向へのシフトが見え日本優位の状況が強まっている。2011年もプラスの分布に大きな変化はない。この間、EU 27の状況で、自動車部品の補完・すみ分けの状況に大きな変化はなく、日本の圧倒的な優位の状況に変化はなかったと考えられる。以上の点から、アメリカにおいて日本とタイとの間での自動車部品の輸出にお

図表9 アメリカ自動車部品輸入額における対日・対タイ輸入の品目ごとの状況



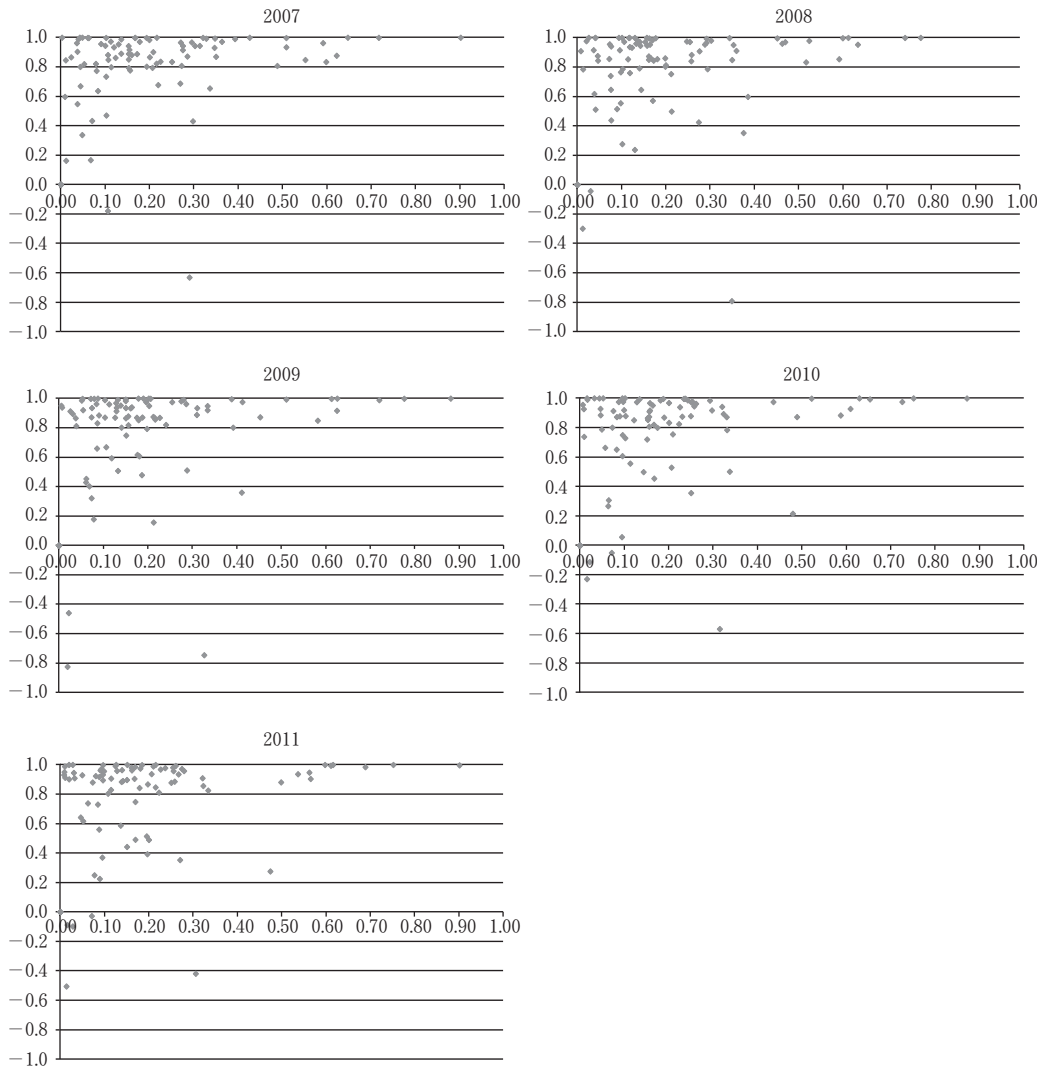
出所：U. S. Department of Commerce, Bureau of Census

ける補完・すみ分けの状況が進みつつあると考えられるが、ヨーロッパ市場ではその傾向は薄いと思われる結果となった。

## 5. まとめにかえて

ここまで見てきたように、アメリカ自動車部品輸入市場においてタイと日本のすみ分け・補完体制が進みつつあると考えられるような状況となっているが、EU 27 については日本優位の状況が続いており、すみ分け・補完体制が進んでいるとは考えにくい状況となっている。アメリカ

図表 10 EU 27 自動車部品輸入額における対日・対タイ輸入の品目ごとの状況



出所：Euro Stat

にせよ EU 27 にせよ、タイからの輸入額は増え続けているものの、その状況は異なっている。

ここで、論じなければならないのは、2011年10月に発生したタイの洪水被害による影響である。この洪水によって、タイに立地する自動車メーカーや自動車関連部品サプライヤーの多くが長期にわたって、操業停止を余儀なくされた。その影響は、海外まで波及し、ホンダのアメリカでの生産に影響を与えるまでになっていた。この点は、本稿において考慮すべき点ではあるが、執筆当時に入手可能であった貿易統計データが2011年までであったこと、洪水の発生が10月であり、そのため、2011年の貿易統計への影響が3か月であったこと、洪水被害がありながらも、2011年の輸出額が過去最高を示したことなどから、今回の分析では限界があると判断し、本稿

では指摘しなかった。この点は、今後の研究課題としたい。

しかしながら、とりわけアメリカ自動車部品輸入において、日本の減少とタイの増加が示されている点と、すみ分けが進んでいるのではないかと思われる結果が示されたことは、いわゆる世界最適調達体制の中で、タイの自動車部品輸出が、少なくともアメリカにおいては重要な役割を果たしつつあると考えられる結果であると思われる。ただし、EUにおいてはアメリカで見られたような結果が出てこなかったことは、いまだ、限定的であるとも考えられ、今後の展開を注視しておく必要があると思われる。

これまで、タイの自動車部品産業を考える際には、国内から、ASEAN 域内に展開し、アジア地域での展開を念頭にとらえてきたが、今後は、世界の自動車部品産業におけるグローバルプレイヤーとしてタイの役割が、これまで以上に重要になったと考えられる。完成車輸出については、すでにグローバル輸出拠点としての役割を果たしてきたが、自動車部品についてもその状況が進むことが予想される。自動車部品の場合、世界最適調達の状況が進みつつある一方で、完成車のグローバル生産体制等を念頭に考えると、現地調達を拡大させる趨勢が一般的であった。背後には、コストや輸送の側面に加え、為替リスクへの対応なども、現地調達のメリットとして指摘されるが、品質や人材面等での点で、コストなどを上回る優位をタイの自動車部品産業が提供し始めていることを如実に示している。今後、いかにして、EU などの他の地域での優位をタイの自動車部品産業が示せるかが、今後の注目点となるだろう。

#### 《注》

- (1) 中山 (2009), 43 頁。
- (2) ただし、三菱自動車はアジア通貨危機が発生する前から完成車輸出を開始しており、1tピックアップトラックは日本へも輸出されていた。
- (3) 拙稿 (2003), 61 頁。
- (4) EU 27 か国は、ベルギー、フランス、イタリア、ルクセンブルグ、オランダ、ドイツ、デンマーク、アイルランド、イギリス、ギリシャ、ポルトガル、スペイン、オーストリア、フィンランド、スウェーデン、キプロス、チェコ、エストニア、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、マルタ、ポーランド、スロバキア、スロベニア、ブルガリア、ルーマニアである (加盟年順)。
- (5) 取り上げた品目は、文末を参照されたい。
- (6) 具体的には、図表 5 と図表 6 の間に金額の乖離が存在するが、そのまま記載している。
- (7) 天野 (2005), 3 頁。
- (8) ここで示した、日本の自動車部品輸出額は、一般社団法人日本自動車部品工業会が公表する自動車部品輸出額とは異なる金額となっている。本稿では、自動車部品輸出と非自動車部品輸出とに分離できない品目も存在する HS 6 桁分類で品目をピックアップしたためである。
- (9) 詳細は、拙稿 (2011) を参照のこと。

## 参考文献

- 天野倫文（2005）『東アジアの国際分業と日本企業』，有斐閣。
- 折橋伸哉（2008）『海外拠点の創発的事業展開』，白桃書房。
- 加茂紀子子（2006）『東アジアと日本の自動車産業』，唯学書房。
- 川邊信雄（2011）『タイトヨタの経営史』，有斐閣。
- 小林哲也（2003）「東アジア自動車部品補完体制構築に関する考察——貿易統計分析を中心に——」，『機械経済研究』No. 34, 19-62 頁。
- 小林哲也（2009）「ASEAN 自動車部品域内貿易の現状」，『城西経済学会誌』第 35 巻，21-33 頁。
- 小林哲也（2011）「タイの ASEAN 域外自動車部品貿易の状況」，『城西大学経済経営紀要』第 29 巻，21-43 頁。
- 一般社団法人日本自動車工業会（2012）『日本の自動車工業 2012』。
- 清水一史（1998）『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。
- 中山健一郎（2007）「海外生産のノウハウを活かす四輪車生産——広州プジョーから広州本田への大転換——」，出水力編著『中国におけるホンダの二輪・四輪生産と日系部品企業』，日本経済評論社，99-133 頁。
- 中山健一郎（2009）「マザー工場制の現状と方向性」，機械振興協会経済研究所『日本自動車メーカーの海外展開と国内基盤強化の方向性』，財団法人機械振興協会経済研究所，43-66 頁。
- フォーイン（2011）『アジア自動車産業 2011』，株式会社フォーイン。
- 名城大学地域産業集積研究所（2006）『トヨタおよびトヨタ・グループ企業の在 ASEAN 事業体に関する調査報告書』，名城大学。
- 諸上茂登・杉田俊明編著（1999）『アジアからの輸入と調達』，同文館。
- 山口隆英（2006）『多国籍企業の組織能力』，白桃書房。
- 林志行（2009）『「マザー工場」戦略』，日本能率協会マネジメントセンター。
- Ricardo, D. (1817) *The Principles of Political Economy, and Taxation*. London: John Murray, 1817.  
(竹内謙二訳（1973）『経済学及び課税の原則』，東京大学出版会。)



## 参考 自動車部品品目分類表 (HS 6桁分類)

品目番号	品名	品目番号	品名
401110	ゴム製の空気タイヤ (乗用自動車用)	850213	発電機 (375 kva 以上のもの)
401120	ゴム製の空気タイヤ (バス・トラック用)	850220	発電機 (エンジンとセットしたもの)
401161	ゴム製の空気タイヤ (杉綾模様等のトレッドを有するもの) (農業用又は林業用の車両用)	850300	発電機の部分品
401162	ゴム製の空気タイヤ (杉綾模様等のトレッドを有するもの) (建設用又は産業用の車両用でリム径が 61 cm 以下のもの)	850710	鉛電池 (エンジン始動用のもの)
401163	ゴム製の空気タイヤ (杉綾模様等のトレッドを有するもの) (建設用又は産業用の車両用でリム径が 61 cm 以上のもの)	851110	点火プラグ
401169	ゴム製の空気タイヤ (杉綾模様等のトレッドを有するもの) (その他のもの)	851120	点火用磁石発電機
401192	ゴム製の機器タイヤ (その他のもの) (農業用又は林業用の車両用)	851130	ディストリビュータおよびイグニッションコイル
401193	ゴム製の空気タイヤ (その他のもの) (建設用又は産業用の車両用でリム径が 61 cm 以下のもの)	851140	スターター
401194	ゴム製の空気タイヤ (その他のもの) (建設用又は産業用の車両用でリム径が 61 cm 以上のもの)	520020	その他の発電機
401199	ゴム製の機器タイヤ (その他のもの) (その他のもの)	851180	その他の機器
681310-90	ブレーキライニングおよびブレーキパッド等	851190	発電機の部分品
700711	強化ガラス (自動車等用)	851220	照明用または可視信号用の機器
700721	合わせガラス (自動車等用)	851230	音響信号機器
700910	バックミラー	851240	ウィンドスクリーンワイパー
732010	板ばね	851290	電気信号機器等の部分品
732020	コイルばね	852721	カーステレオ
732090	その他のばね	852729	カーラジオ
840733	ガソリンエンジン (250-1000 cc)	853910	シールドビームランプ
840734	ガソリンエンジン (1000 cc 以上)	853921	タンクステンハロゲンランプ
840820	ディーゼルエンジン	853922	その他の電球 (200 kv 以下で 100 kv 以上のもの)
840991	ガソリンエンジンの部分品	853929	その他の電球
840999	ディーゼルエンジンの部分品	853932	水銀ランプ等
841330	燃料用, 潤滑油用, 冷却媒体用のポンプ	853990	ランプの部分品
841430	自動車エアコン用圧縮機	854430	ワイヤーハーネス
841459	ファン	870600	シャシー
841490	圧縮機の部分品	870710	車体 (乗用自動車用)
841520	自動車用エアコン	870790	車体 (乗用自動車用を除く)
841590	部分品 (エアコンディショナーのもの)	870810	バンパー
842123	オイル・燃料フィルター	870821	シートベルト
842129	液体のろ過機・清浄機 (その他のもの)	870829	車体その他の部分品・附属品
842131	エンジンの吸気用ろ過機	870830	ブレーキおよびサーボブレーキ並びにこれらの部分品
842199	ろ過機・清浄機の部分品	870840	ギアボックスおよびその部分品
848310	伝動軸およびクランク	870850	駆動軸
848320	軸受箱	870870	非駆動軸
848330	軸受箱および滑り軸受	870880	車輪並びにその部分品・附属品
848340	歯車および歯車伝動機	870891	ショックアブソーバー
848350	はずみ車およびプリー	870892	消音装置およびその排気管
848360	クラッチおよび軸継手	870893	クラッチおよびその部分品
848390	歯付ホイール, チェーンプロケット等の部分品	870894	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
848410	ガスケット	870895	エアバッグ
848420	メカニカルシール	870899	その他の自動車部品
848490	ガスケットその他のジョイント (その他のもの)	910400	自動車用時計
850211	発電機 (75 kva 以下のもの)	940120	自動車用シート
850212	発電機 (75-375 kva)		