

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

小林 哲也

1. はじめに

近年、世界の自動車市場を巡る環境は大きく変化しつつある。これまでの主要な市場であった日本・北米・ヨーロッパ市場に変わって、新興国市場における生産・販売シェアが増加傾向にある。すでに、世界自動車市場における非日米欧市場シェアは50%を上回っており、新興国市場でどのようにして優位を確保するのが、先進自動車メーカーの重要な戦略課題の1つとなっている。その中でこれまで、日米欧市場において競争優位を確保してきた日系自動車メーカーが、新興国市場においてはこれまでのような競争優位を確保できない。その背景には、これまでとは異なる競争戦略の構築がうまくいっていないことが要因の1つであるとも言われている。例えば、中国では、欧米企業の好調さが伝えられる一方で、日系メーカーが優位を確保しているとは言い難い。また、インドでは、市場シェアにおいて日系メーカーが上位を占めているものの、市場をけん引してきたのはトヨタや日産といった日本における上位企業ではなく、小型車メーカーであるスズキである。このように、これまでグローバル市場での存在感を示してきた日系自動車メーカーにとって、新興国市場は、これまで先進国市場では通用してきた戦略を、そのまま適用しただけでは成功しない市場となっていると考えられている。しかしながら、広義の新興国市場であるASEANでは、中国やインドでの苦戦とは対照的に、日系自動車メーカーの圧倒的な優位の状況が続いており、その状況がすぐに大きく変化するとは考えにくい状況となっている。そこには、古くからASEAN市場での生産・販売を開始し、現地の自動車産業育成政策に大きく関与してきた日系自動車・自動車部品メーカーの現地への対応が要因の1つとも考えられる。一方でASEANは、自由貿易協定(FTA)や経済連携協定(EPA)の締結を通じて、積極的に自由貿易・経済連携の枠組みの構築に取り組んできた。ASEAN域内ではすでに、貿易自由化の枠組みは制度化され、本稿で取り上げるASEAN4とよばれるタイ・マレーシア・インドネシア・フィリピンといった先行国では、域内自由貿易体制がすでに構築されている。さらにASEANは、近隣諸国・地域にとどまらず、ヨーロッパ、北米も念頭に置いて自由貿易・経済連携の枠組

み構築に向けた取り組みも着実に進めようとしている。かつてのような、一国内の狭い市場での保護主義的な政策から、現在では特定範囲内での自由貿易を積極的に展開しているように見える。

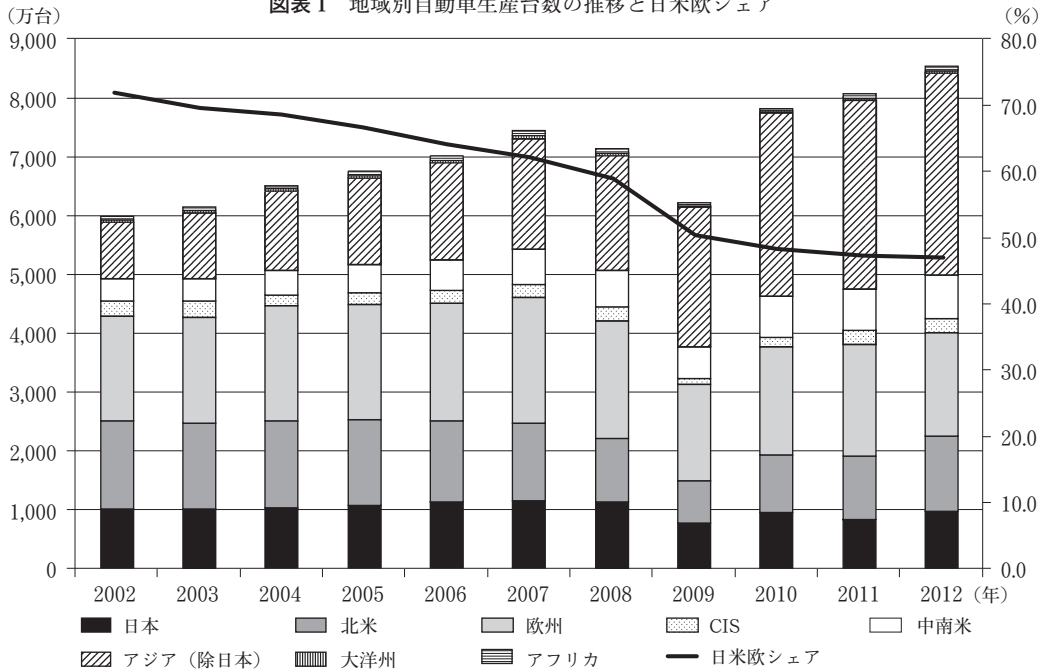
ASEANは、前述のように、日系自動車メーカーがいち早く現地生産を開始し、ASEAN各国の自動車産業政策などの影響もあり、現在では、タイやインドネシアを中心に日系自動車産業を中心とした自動車産業集積の拠点として、グローバル展開を進める日系自動車メーカーの重要な戦略拠点の1つにもなっている。1997年に発生したアジア通貨危機後の各種取り組みなどから、域内での補完体制の構築を加速させ、さらに、完成車や部品の輸出拠点としての役割も果たしてきた。ASEANは現在では、日本も含めた多くの国々に完成車や部品を供給する重要な役割を果たしている。しかしながら、域内補完やその後の域内貿易の自由化などが進むにつれて、ASEAN域内における格差が浮かび上がってきた。実際、自動車部品域内補完体制は当初から、目的通りの完全な補完体制は構築されておらず、その傾向は、年々さらに強まっていった。現在のところ、ASEANにおける自動車産業集積は、タイを中心に進んでおり、部品産業の集積も進みつつある。このように、ASEAN域内の貿易自由化は、一方では集積など経済的効果をもたらしたが、他方では持つ国と持たざる国との間の格差を拡大させたと言える。

この典型的な例といえるのが、ASEAN4にあって古くから自動車産業が進展していたフィリピンである。フィリピンはASEAN4の1つとして域内の自動車先進国として取り上げられるケースが多い。しかしながら、1997年のアジア通貨危機やその後の域内自由化の進展、域外との連携体制の構築などから、潜在的優位性を持ちながら、グローバル供給拠点として確固たる地位を築いたタイや、急速に自動車産業立国として成長しつつあるインドネシアとは異なる様相を見せている。そこで本稿では、近年のASEANの貿易自由化の進展が、フィリピン自動車産業にどのような影響を与えたのかをみてみることで、域内での格差などを把握し、さらには、現在日系自動車メーカーの圧倒的な優位が維持されているASEANでも貿易自由化の進展によって何らかの変化をもたらす可能性があるのかといった点も含め、フィリピン自動車産業の状況に着目する。

2. ASEANとフィリピンの自動車産業の状況

フィリピンの自動車産業を見る前に、グローバル自動車市場におけるASEAN自動車産業の動向や、ASEANにおけるフィリピンのポジショニングなどを見てみる。前述のように、現在のグローバル自動車市場において、日米欧市場の生産シェアは低下傾向にある(図表1)。グローバル自動車生産台数自体は、2008年の金融危機によって一時的な低下傾向を見せたものの、その後は回復し、全体として増加傾向にある。しかしながら、その中でも日米欧での生産台数は回復しているとは言い難く、減少ないしは横ばいといった状況にある。他方で、日米欧以外の地域

図表1 地域別自動車生産台数の推移と日米欧シェア



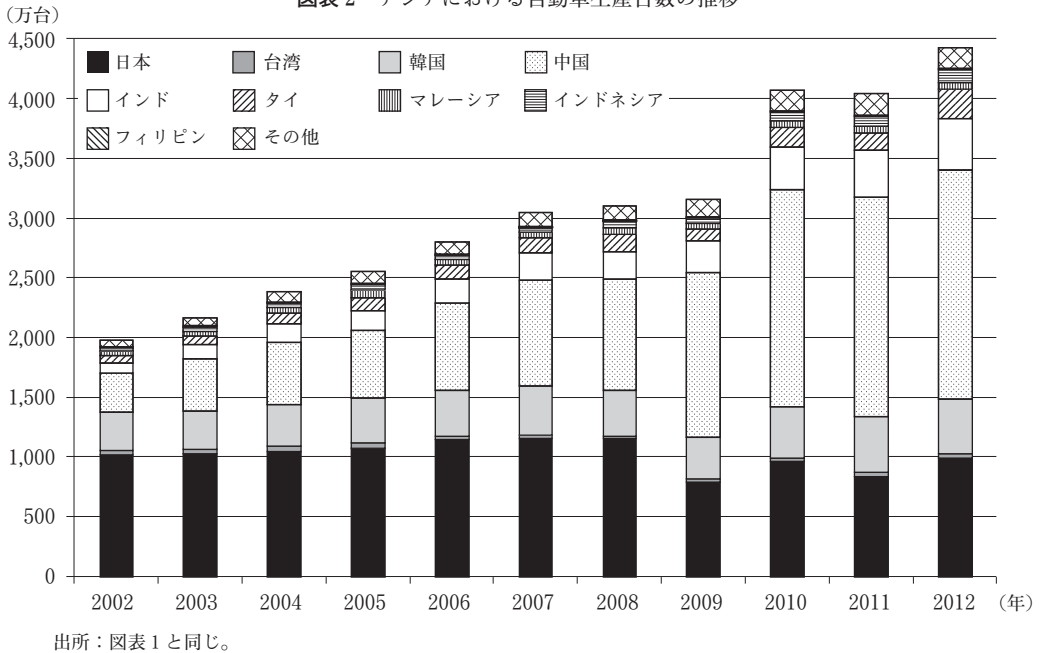
出所：アイアールシー（2013）より作成。

において注目されるのが、アジア（除日本）の生産台数の伸びである。日本を除いたアジア地域における自動車生産台数は、2008年にはヨーロッパに匹敵するまでに増加し、その後は世界で最も生産台数の多い地域となっている。特に、金融危機以後の伸びは著しく、現在では世界の自動車生産台数を支える成長センターとしての役割を果たしている。実際、世界自動車生産台数に占める日米欧のシェアは、低下傾向を示していたが、2009年にはほぼ50%となり、その後は、50%以下の状態が続いている。このように、非日米欧地域の中でも、アジアにおける自動車生産は、グローバル自動車市場における重要性を増しており、その割合は増加する傾向にある。

この拡大するアジアの中で、最も大きな役割を果たしているのが中国である。2002年には日本の生産台数の3分の1以下であった中国が、急速に生産台数を拡大させ、2012年には2,000万台に迫る数字を計上している（図表2）。韓国も2008年以降増加しているもの、その生産台数は450万台前後で推移している。他方で日本は生産台数の減少傾向にあり、2012年は1,000万台割れを経験した。その他の多くの国でも生産台数の増加傾向が見え、アジアの中でも中国が圧倒的な生産台数を計上しているが、日本を除けば全体的に増加傾向にある。本稿で取り上げるASEAN 4も生産は増加傾向を示している。しかし、ASEAN 4のアジア全体における生産シェアは10%以下に過ぎない。

このような状況にある中でASEAN 4に着目する要因は、第1に、アジア全体の10%に満たない生産台数とはいえ、4か国あわせた生産台数は、2012年に約415万台となっており、この数

図表2 アジアにおける自動車生産台数の推移

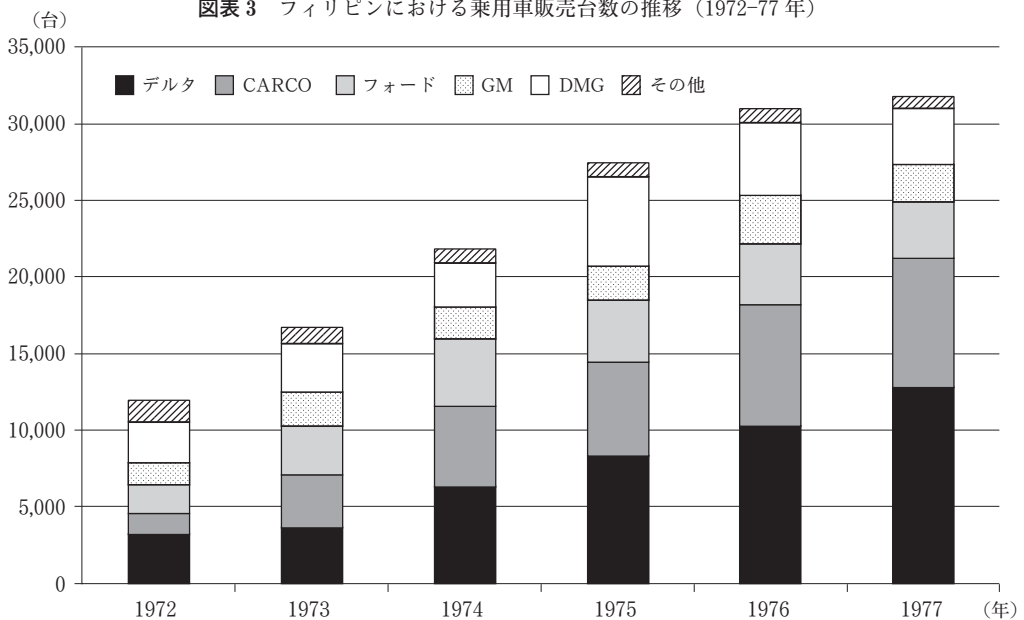


字は同時期の韓国やインドに匹敵する生産台数であるうえに、さらなる拡大が予想されている。第2に、中国やインドのような新興国で苦戦を強いられている日系自動車メーカーにとって、ASEANは日本以外でほとんど唯一、日系自動車メーカーが圧倒的な市場シェアを計上している地域である。第3に、ASEANは域内での自由貿易体制を構築しているだけでなく、域外の近隣諸国を中心に、自由貿易・経済連携体制の構築を積極的に進めている。このため、多くの企業がこれらの自由貿易・経済連携の枠組みを利用したグローバル展開を進めている。第4に、ASEANは比較的早い段階から日系自動車メーカーの進出が始まり、現在では日系を中心とした自動車産業の集積が進んでいる地域である。ASEANは、この自動車産業集積を利用したグローバル供給拠点としての役割を果たしており、小型車を中心とした日系自動車メーカーのグローバル供給拠点として、日本を含む多くの地域へ製品を供給している。第5に、ASEANは世界第4位の人口を抱えるインドネシアのおよそ2億4,000万人と第12位のフィリピンのおよそ1億人をはじめとして、加盟10か国あわせて約6億人の人口を抱え、アメリカの約3億人を上回る巨大市場である。さらにASEAN市場は今後の経済成長の進展に伴い、中間層の成長が期待され、消費市場としての成長も期待されている。以上のような観点から、ASEANは日系自動車メーカーにとって重要な拠点でもあり、その動向が日系自動車メーカーのグローバル戦略に影響を与える可能性が高いのである。

このような、ASEAN市場にあってフィリピン市場は、前述のように、先行するタイ、マレーシア、インドネシアからは遅れた存在となっている。しかしながら、自動車産業の歴史という点

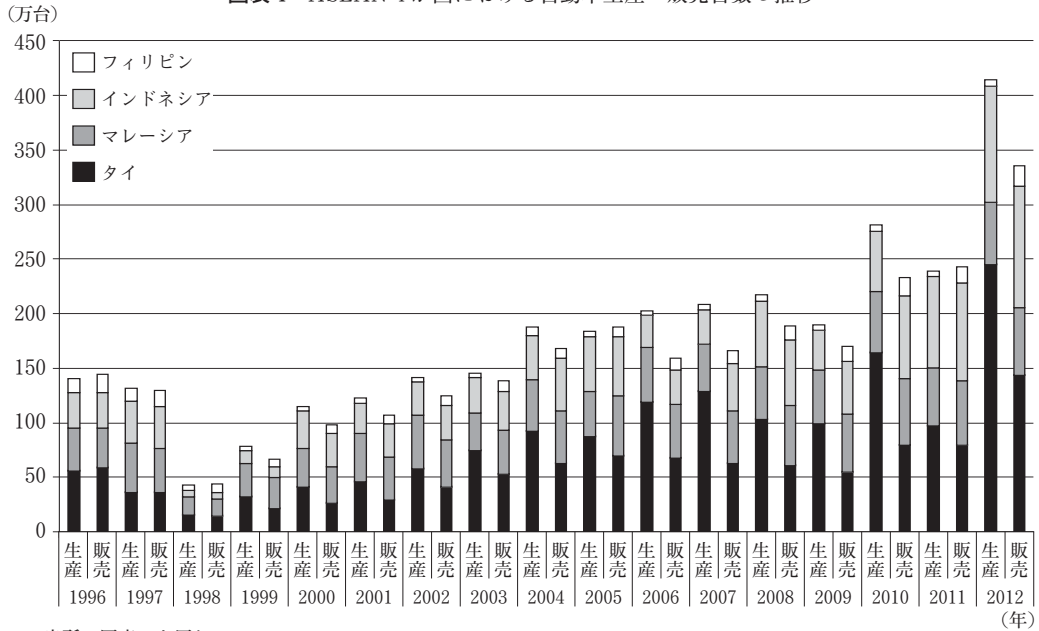
で見ると、フィリピンにおける自動車産業の歴史は比較的早い段階から進展してきた。その歴史を見てみると、1916年には完成車の輸入が確認できる⁽¹⁾。完成車輸入は第2次世界大戦による中断期間はあったものの、その後も続き、1950年まで続いていた。その後、CKD組立段階を経て、1973年からフィリピンの輸入代替工業化政策である斬進的製造計画の一環でもある Progressive Car Manufacturing Program (PCMP：段階的乗用車国産化計画)による乗用車国産化政策が導入された⁽²⁾。この乗用車国産化計画によって、フィリピンでは、GM、フォード、トヨタが技術援助を行っていたデルタ、三菱とクライスラーなどとの合弁企業である CARCO (Canlubang Automotive Resources Corporation)、フォルクスワーゲン車を生産していた DMP の5社に乗用車組み立てのライセンスが支給された⁽³⁾。この時期のフィリピンの乗用車販売台数を見てみると、デルタが最も多く、1977年の販売シェアが4割と他社を引き離している(図表3)。1970年代を通じて自動車販売は順調に拡大しているものの、その販売台数は1976年に3万台に達した程度であり、さらに欧米メーカーにとっては非常に低いシェアにとどまっていたことから、フィリピンにおける欧米系メーカーの苦戦は当初からのものであったと思われる。さらに、1980年代末のマルコス政権末期における政治的混乱とそれに伴う経済の混乱などもあり、欧米系3社とトヨタがフィリピンから撤退したことから、フィリピンで生産を行っていた自動車メーカーは、CARCOからのクライスラー撤退によって残った三菱と1982年に進出した日産の2社のみとなった⁽⁴⁾が、80年代末にはトヨタの再進出など日系メーカーの進出も見られ、現在でも日系優位の市場構造となっている。

図表3 フィリピンにおける乗用車販売台数の推移 (1972-77年)



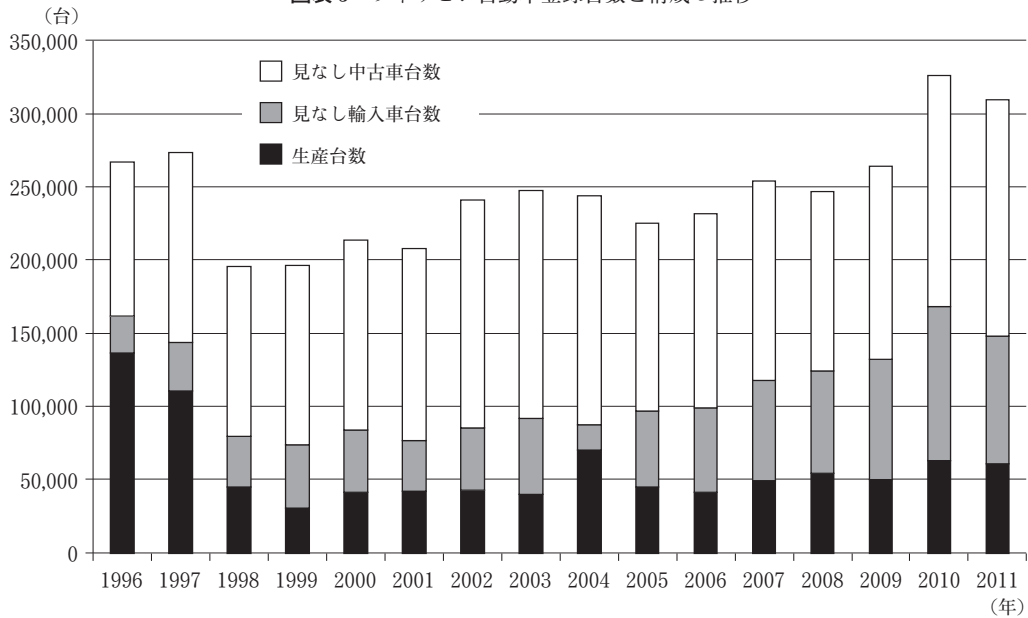
出所：アジア経済研究所 (1980), 135 頁より作成。

図表4 ASEAN 4 各国における自動車生産・販売台数の推移



日系自動車メーカーの優位という状況はフィリピンでも同様であるものの、現在でもフィリピンの自動車生産・販売台数はASEAN 4の中で最も少ない。特に、1997年のアジア通貨危機による生産・販売の落ち込みからなかなか回復できない状態が続いており、通貨危機前のピークであった1996年の水準を超えるまでの回復は、2012年まで待たなければならなかった(図表4)。これは、ASEAN 4のフィリピン以外の他の3か国が、通貨危機前の水準までに2000年代前半には回復していたことと比較すると非常に時間がかかっている。タイは、アジア通貨危機によって落ちこんだ国内販売を賄うべく、オセアニアを中心に完成車を輸出することで、生産を賄っていた。このことは図表に示した生産と販売のギャップからの明白である。ところがフィリピンは、タイとは逆のギャップとなっている。具体的に2012年の数字で見ると、この年のフィリピンの販売台数が17万8,000台であるのに対し、生産台数の予測は、6万1,000台と10万台以上のギャップが存在する。自動車の生産・販売において生産が少なく販売が多いという構造は、図表で示した期間は継続して同じ構造にあるが、通貨危機以降、この差は非常に大きくなっている。つまり、フィリピンは国内販売の多くを国内生産によって賄うのではなく、輸入に依存した構造となっている。この傾向は、タイとは全く逆の構造といってよい。加えて、その市場構造も、フィリピン国内で製造を行うメーカーに有利というわけではない。フィリピンの自動車市場を支えているのが、中古車である。輸入車台数や中古車台数に関する統計が存在しないため、いわゆる「みなし輸入車台数」と「みなし中古車台数」によって判断するが⁽⁵⁾、フィリピンにおける登録台数は、2011年と2012年ではおよそ30万台となっており、その半分を中古車が占めている

図表5 フィリピン自動車登録台数と構成の推移



出所：野村（2007）、60頁、およびフィリピン運輸通信省、陸運局統計データより作成。

(図表5)。また、みなし輸入車台数は、2000年代後半以降は増加傾向にある。みなし輸入車台数の増加は、1998年以降に著しい増加を示していることから、アジア通貨危機以降、フィリピン自動車市場における輸入車の割合が多くなってきたことが示されている。これに連動する形で生産台数の低迷が続いている。通貨危機以降、フィリピンの自動車生産は、5万台を下回る水準で推移し続け、2008年から5万台を上回るような状況となって、近年、やっと6万台の水準を超える程度で推移してきた。これは、輸入車や中古車の拡大によるところが大きいと思われる。結果として、生産台数の低迷が、フィリピン自動車産業のASEAN域内での地位の低下にもつながっているものと考えられる⁶⁾。

3. フィリピンにおける完成車輸入と部品輸入の状況

これまで見てきたように、フィリピンにおける完成車生産台数の低迷の大きな要因が、輸入車と中古車の増加にあると考えられるが、以下では、完成車の輸入について見てみる。ASEAN域内の貿易自由化は、通貨危機後に議論が本格化し、2015年を目標に域内の輸入関税撤廃を進めてきた。このうち、原加盟国の1つであるフィリピンは、2010年から域内輸入関税を撤廃している。また、フィリピン単独で、日本との経済連携協定を締結しており、日本からの輸入に関しても低い関税率が設定されている(図表6)。アジアの工業化を考える際に取り上げられるケースが多いのが、輸入代替工業化政策としての自動車産業の育成である。この際、各国が自国の自

図表 6 ASEAN 4 の完成車輸入関税

(2013年12月現在)

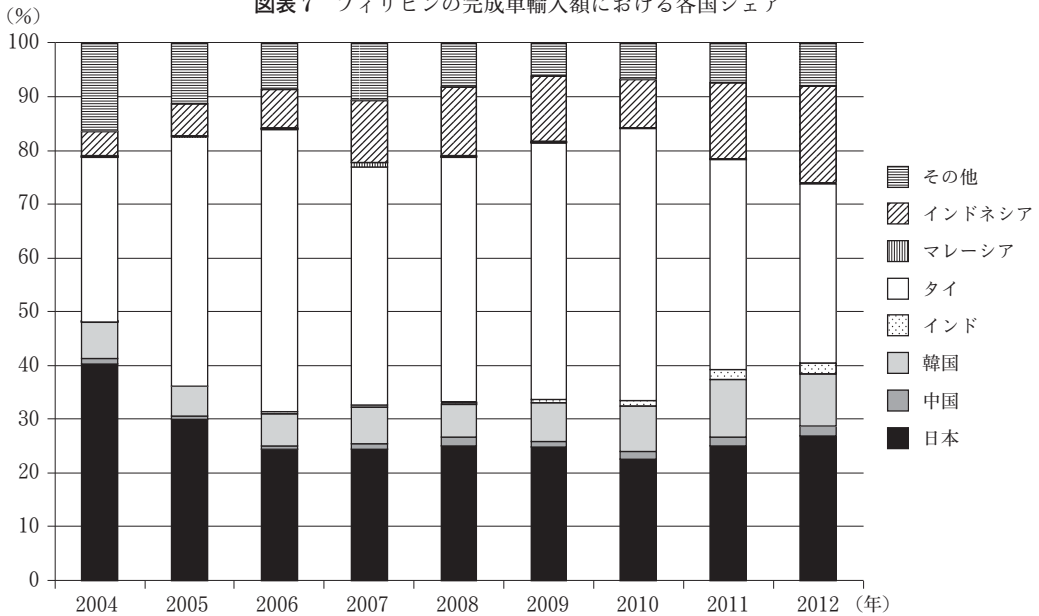
	最恵国	日 本	中 国	韓 国	ASEAN	インド		
タ	ガソリンエンジン搭載乗用車 (1.0 l 未満)	80%	80%	80%	80%	0%	80%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (1.0~1.5 l)	80%	0%	80%	0%	0%	80%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (1.5~3.0 l)	80%	80%	80%	80%	0%	80%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (3.0 l 以上)	80%	60%	80%	80%	0%	80%	
	ガソリンエンジン搭載貨物車 (5 t 未満)	40%	14.55%	0%	40%	0%	40%	
	ガソリンエンジン搭載貨物車 (5 t 以上)	40%	27.27%	0%	0%	0%	40%	
	イ	ディーゼルエンジン搭載乗用車 (1.5 l 未満)	80%	80%	80%	0%	0%	80%
		ディーゼルエンジン搭載乗用車 (1.5~2.5 l)	80%	80%	80%	80%	0%	80%
		ディーゼルエンジン搭載乗用車 (2.5 l 以上)	80%	60%	80%	80%	0%	80%
		ディーゼルエンジン搭載貨物車 (5 t 未満)	40%	14.55%	0%	40%	0%	40%
ディーゼルエンジン搭載貨物車 (5 t 以上)	40%	27.27%	0%	40%	0%	40%		
インドネシア	ガソリンエンジン搭載乗用車 (1.5 l 未満)	40%	20%	40%	40%	0%	20%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (1.5~3.0 l)	40%	20%	40%	40%	0%	40%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (3.0 l 以上, セダン・SW)	40%	0%	40%	0%	0%	40%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (3.0 l 以上, セダン・SW 以外)	40%	0%	40%	0%	0%	20%	
	ガソリンエンジン搭載貨物車 (5 t 未満)	40%	20%	40%	20%	0%	16%	
	ガソリンエンジン搭載貨物車 (5~6 t)	40%	20%	40%	20%	0%	16%	
	ディーゼルエンジン搭載乗用車 (1.5 l 未満)	40%	20%	40%	40%	0%	40%	
	ディーゼルエンジン搭載乗用車 (1.5~2.5 l)	40%	20%	40%	20%	0%	40%	
	ディーゼルエンジン搭載乗用車 (2.5 l 以上)	40%	16%	40%	20%	0%	40%	
	ディーゼルエンジン搭載貨物車 (5~24 t)	40%	20%	40%	20%	0%	16%	
ディーゼルエンジン搭載貨物車 (24 t 以上)	10%	0%	10%	0%	0%	10%		
マレーシア	ガソリンエンジン搭載乗用車 (1.0 l 未満)	30%	10%	30%	30%	0%	30%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (1.0~1.5 l)	30%	10%	30%	30%	0%	30%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (1.5~1.8 l)	30%	5%	30%	30%	0%	30%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (1.8~2.0 l)	30%	5%	30%	30%	0%	30%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (2.0~2.5 l)	30%	0%	30%	30%	0%	30%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (2.5~3.0 l)	30%	0%	30%	30%	0%	30%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (3.0 l 以上)	30%	0%	30%	30%	0%	30%	
	ガソリンエンジン搭載貨物車 (5 t 未満)	30%	5%	20%	30%	0%	30%	
	ガソリンエンジン搭載貨物車 (5 t 以上)	30%	5%	20%	30%	0%	30%	
	ディーゼルエンジン搭載乗用車	30%	5%	30%	30%	0%	30%	
ディーゼルエンジン搭載貨物車 (5 t 未満)	30%	5%	20%	30%	0%	15%		
ディーゼルエンジン搭載貨物車 (5~20 t)	30%	5%	20%	30%	0%	30%		
ディーゼルエンジン搭載貨物車 (20 t 以上)	30%	0%	20%	30%	0%	30%		
フィリピン	ガソリンエンジン搭載乗用車 (1.0 l 未満)	30%	20%	30%	30%	0%	30%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (1.0~1.5 l)	30%	20%	30%	30%	0%	30%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (1.5~3.0 l)	30%	20%	30%	30%	0%	30%	
	ガソリンエンジン搭載乗用車 (3.0 l 以上)	30%	0%	30%	30%	0%	30%	
	ガソリンエンジン搭載貨物車 (6 t 未満)	3~30%	0%	3~30%	3~30%	0%	3~30%	
	ガソリンエンジン搭載貨物車 (6 t 以上)	3~20%	0%	3~20%	3~20%	0%	3~20%	
	ディーゼルエンジン搭載乗用車 (1.0 l 未満)	30%	20%	30%	30%	0%	30%	
	ディーゼルエンジン搭載乗用車 (1.0~1.5 l)	30%	20%	30%	30%	0%	30%	
	ディーゼルエンジン搭載乗用車 (1.5~3.0 l)	30%	20%	30%	30%	0%	30%	
	ディーゼルエンジン搭載乗用車 (3.0 l 以上)	30%	0%	30%	30%	0%	30%	
ディーゼルエンジン搭載貨物車 (6 t 未満)	3~30%	0%	3~30%	3~30%	0%	3~30%		
ディーゼルエンジン搭載貨物車 (6 t 以上)	3~20%	0%	3~20%	3~20%	0%	3~20%		

出所：Fourin『アジア自動車調査月報』2014年1月号（第85号）、23-29頁より抜粋。

自動車産業の育成のために採用してきたのが、自動車産業政策である。産業政策が自国産業や経済にどのような影響を与えたかについては、さまざまな議論がある。たとえば、伊丹ほか（1989）では、日本の自動車産業の成長を焦点に、日本自動車産業の成長要因として産業政策は、それほど大きな効果は持っていなかったと指摘している。一方で、山崎（2003）は、伊丹ほかの分析に対して一定の評価を与えながらも、日本の自動車産業の発展に戦後日本の自動車産業政策がある一定の役割を果たしたと評価している。本稿でこの点を論じることは避けるが、アジアなど多くの発展途上国が、自国の工業化や経済発展を念頭として自動車産業の導入を図り、そのためにさまざまな自動車産業保護育成政策を実施してきたことは、成功したにせよ、効果がなかったにせよ、事実である。

フィリピンにおける自動車産業へのとらえ方は、前述のように、1973年の自動車産業国産化計画によって大きく転換した。それまで長きにわたって取られてきた完成車輸入の時代から、CKD輸入を通じて国内需要に対応してきたフィリピン自動車産業が、外貨の節約や工業化などを念頭として、輸入代替工業化政策に転じ、その一環として自動車産業の国産化政策を進めていった。この流れは、通貨危機前後に進展してきたASEAN域内の貿易自由化や経済協力の流れが進むまで継続されていった。1973年からはライセンスが与えられた企業を中心に国産化を進めるPCMPが導入され、その後、企業の撤退や参入を通じて、国内生産を進めていった。PCMPの目的は、CKD部品の輸入増加を抑えることで、外貨の流出を削減することを第1にしており、これを目的とした部品の国産化に焦点が置かれていた⁽⁷⁾。だが、市場自体もそれほど大きなものではないことから、国産化規制に対する義務も当初はそれほど高いものではなかった。実際、導入期の国産化率は10～15%であり、導入3年後の1976年の目標は50～52.5%、1977年には62.5%となっていた。1971年ごろのタイの国産化率が20%程度であったことから、その点ではフィリピンの国産化率はそれほど高いとは言えないが、ほとんどの組み立てメーカーは70%程度の国産化率を達成していた模様である⁽⁸⁾。しかし、1997年のアジア通貨危機によって、フィリピンの自動車産業が、大幅な低迷に直面するとその状況が変化していった。1990年代半ばには、小型乗用車の輸入禁止によって国内産業保護政策がとられていたものが、CEPTの実施に伴って完成車の域内輸入関税が2003年には5%へ引き下げられ、2010年には0%となった。通貨危機以降に定着してきた完成車輸入は増加傾向を示しており、その状況は、大きく変化しないものと思われる。この結果、フィリピンの完成車輸入における輸入相手先に変化が起きており、タイからの割合が増加傾向にある（図表7）⁽⁹⁾。このように、関税が引き下げられたことによって、タイからの輸入割合が増加している一方で、日本からの輸入割合が低下していることが分かる。タイの自動車産業の大半を日系自動車メーカーが占めているという事実から、日本からの輸出をタイからの輸出にシフトことがこの割合の変化に繋がっているものと考えられる。その後、2011年ごろからタイに代わってインドネシアの割合が高まってきている。これも、タイにおけ

図表7 フィリピンの完成車輸入額における各国シェア

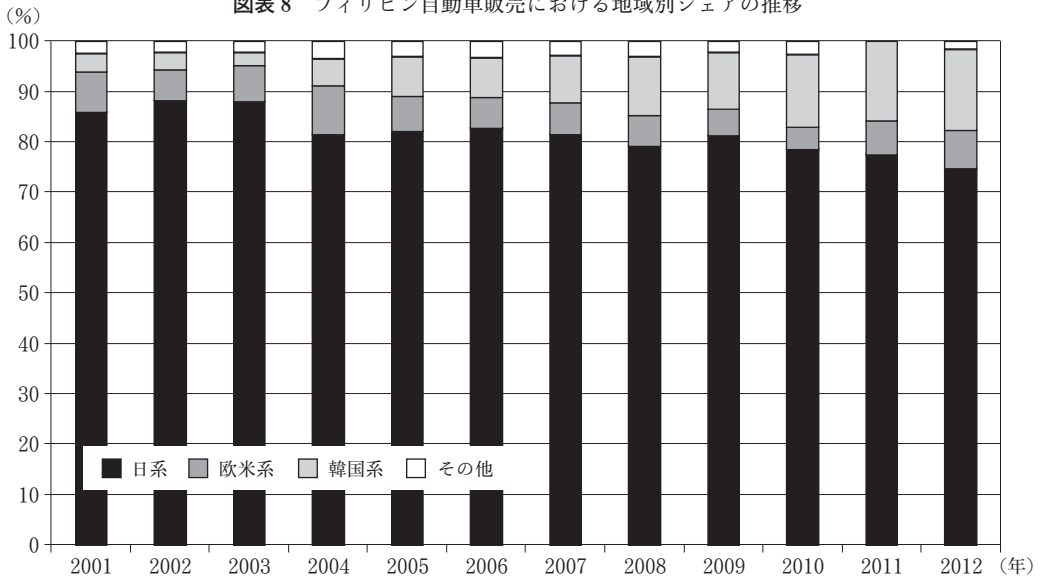


出所：Philippines National Statistics Office.

る関係と同様の理由と思われる。さらに、タイからインドネシアにシフトしつつある理由としては、フィリピンにおける販売車種によるところが大きいと考えられる。フィリピンでは70年代以降、インドネシアで普及してきたいわゆるAUV（Asian Utility Vehicle）が生産販売されるケースが多かった。例えばトヨタは、Tamarawの名でKijanをフィリピン市場に投入し、Innovaが投入されるまで、その生産を継続していた。現在でもフィリピンにおいてInnovaを生産しており、インドネシアからの輸入を進めることに大きな問題は無いと考えられる。また、日本との間で経済連携協定を締結していることもあり、日本からの関税は優遇されたものになっている。結果として、ASEAN域内で生産していない車種の輸入に関しては日系自動車メーカーに有利に働いていると考えられる。

前掲の図表が示しているように、国内産業の保護という観点から、ASEAN4の関税率を比較すると、タイが圧倒的に高い関税率を設定していることが分かる。乗用車については、日本・中国・韓国の一部に恩恵を与えているケースも見受けられるが、ほとんどのケースで80%と高い関税率を設定している。インドネシアはタイほどではないが、20~40%の関税を設定している。これらから見てもASEANで自動車産業の先進国となっている二国は国内自動車産業保護の方向で域外関税を設定している。他方でフィリピンは、マレーシアとともに多くのケースで30%の関税を設定しているが、両国とも日本に恩恵を与えている。以上の観点から、少なくとも域内での貿易自由化の進展によって、フィリピンの完成車輸入が拡大し、結果としてフィリピン国内生産の低迷を引き起こしているものと考えられる。現在のところ、フィリピン以外のASEAN4

図表8 フィリピン自動車販売における地域別シェアの推移



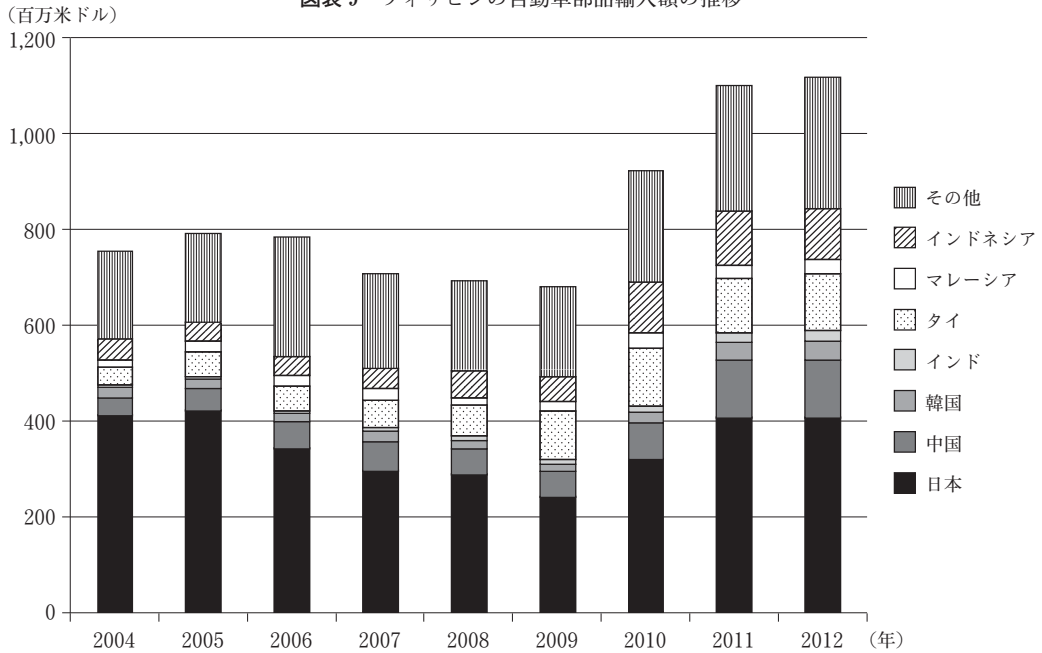
出所：2001-2011は図表1と同じ，2012年はFourin「アジア自動車調査月報」2014年2月号，31頁。

における日系自動車メーカーの優位が継続していることから，市場における日系メーカーの優位に変化はないが，自動車産業の発展という観点から考えれば，タイやインドネシアとフィリピンとの間の格差を大きくさせる要因の1つとなっていると考えられる。

前述のように，拙稿においてこれまで，ASEAN 4における自動車部品の補完体制構築に向けた取り組みを分析してきたが，結論としては，当初目的としていた完全な意味での補完体制は構築されておらず，その競争力は自動車産業集積が進んでいるタイやインドネシアにシフトし，一方で競争劣位であるフィリピンは集中生産品目であったマニュアルトランスミッションにおいてさえも競争優位を喪失しつつあり，その地位を低下させていること，自由化が進むにつれてその傾向はますます強まることを指摘してきた。この点から考えると，フィリピンの完成車生産が増加するに従い，自動車部品輸入がますます拡大することが予想され，フィリピンの自動車産業集積にとって大きな影響を与えることが予想される。以下では，フィリピンの自動車部品輸入を通じて，フィリピン自動車産業の集積の動向を考え，さらには，自動車産業全体への影響についても見てみる。

フィリピンの自動車部品輸入⁽¹⁰⁾は，金融危機前後の落ち込みはあったものの，相対的に増加傾向にある（図表9）。同時期のフィリピンの輸入総額も同様の状態にあることから，フィリピン経済の状況に連動して，自動車部品輸入が変化しているものと思われる。実際，この間にフィリピンの輸入総額に占める自動車部品輸入額のシェアは，1.6%から1.8%程度となっており，2007年と2008年に若干の落ち込みを計上したものの，数字自体に大きな変化はなく，シェア自体も大きな割合でもない。この状況はフィリピンの完成車生産の状況にもほぼ連動していること

図表9 フィリピンの自動車部品輸入額の推移



から、自由化と自動車部品輸入について金額全体では何らかの関係があるとは考えにくい数字となっている。しかし、輸入相手先について見てみると自由化の影響と思われる状況が表れている。この間、日本からの輸入額が増加している訳ではなく、増加分のほとんどが日本以外のアジアからの輸入によって賄われている。特に、タイとインドネシアからの輸入額の増加が2010年以降に著しく、これは、域内貿易自由化によるところが大きいものと思われる。また、中国からの輸入も増加している。中国からの自動車部品輸入は、2010年まではタイよりも少ない輸入額であったが、2011年にはタイよりも多くなり、2012年もその金額を維持している。自動車部品の輸入関税で見ると、ASEAN域内と経済連携協定を結んでいる日本はほとんどの自動車部品で0%となっているが、中国を含むその他の国々では、関税が設定されている。しかし、関税率は完成車ほど高い数字にはなっていないことから、比較的輸入しやすい状況にあると考えられる。フィリピンにとって中国は既に、日本を上回る輸入総額を計上している貿易相手国であり、アメリカに次いで輸入相手先第2位となっている点を考えると、中国からの輸入が増加していることも理解できる。しかし、依然として日本からの自動車部品輸入が圧倒的であることは、日系優位の市場であるがゆえに当然のものと思われる。

ここまで、完成車の輸入と自動車部品の輸入状況を見てみたが、2011年にみなしの輸入台数は2010年から減少したものの、全体として増加傾向にあった。他方で、生産台数も増加しており、これに連動する形で、自動車部品の輸入も増加傾向にある。これらの主な輸入先を見てみる

と日本が圧倒的に多い時期が続いた。背景には、フィリピンでの生産体制の構築や、これに関連した部品調達を考えられ、さらに、域内自由化と日本とフィリピンの間に結ばれた経済連携協定がこれらを後押ししたものと考えられる。こういった点から見てみても、日系自動車メーカー全体にとってはこれまでのところ有利に働いていたものと考えられる。しかし、フィリピンで現地生産を進める日系自動車メーカーにとって、域内貿易自由化の進展は、日本や ASEAN 各国からの完成車輸入を増加させることとなり、自らにとっては不利に働く、さらに、域内からの部品調達が増えることに加えて、完成車輸入の増加による現地生産台数の低迷が続くこととなれば、フィリピン国内での自動車部品供給体制にも悪影響を与えることが予想される。フィリピン政府が自動車産業をどのようにとらえるのかによっても、この状況は影響するものと考えられる。

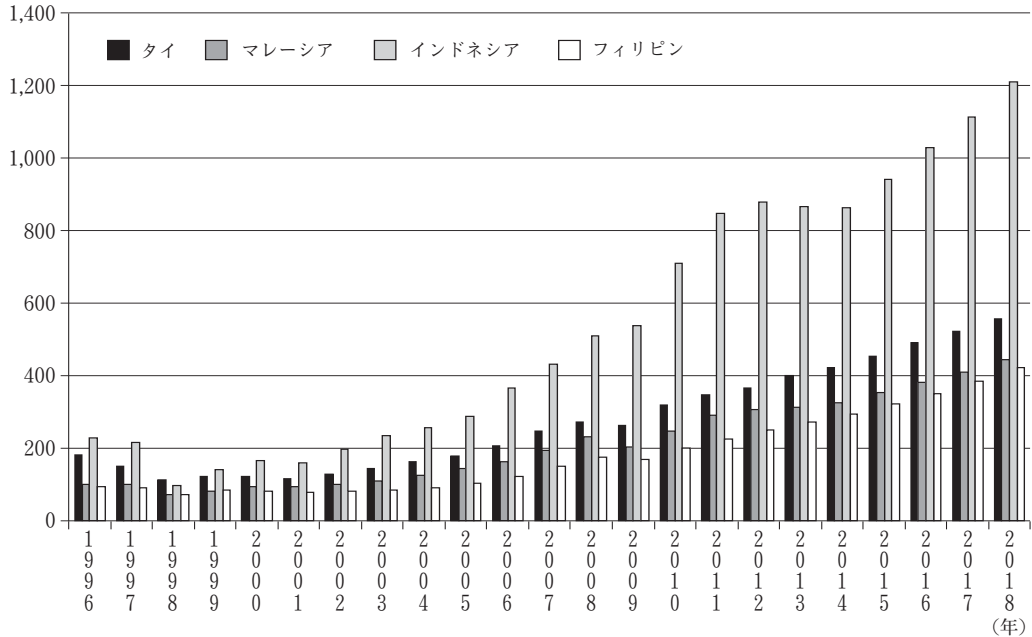
4. 自動車市場としてのフィリピンの方向性

ここまでみてきたように、ASEAN 4 においてフィリピン自動車産業は、比較的早い段階から存在していた。しかし、通貨危機や金融危機後の自由化の流れの中で、現在、厳しい状況に置かれている。ASEAN 全体や日系自動車メーカーという観点から考えれば、フィリピンが直面している傾向は、効率などの観点から正しい方法とも考えられる。しかしながら、フィリピンで自動車産業を定着、育成させるという観点や、当地で現地生産を行っている日系自動車メーカーのフィリピン現地会社にとっては、非常に厳しい環境に直面している。実際、フィリピンの販売台数は増加傾向を示していることから、市場としては魅力的であり、さらなる成長が期待されている。実際に、国際通貨基金（IMF）による国内総生産のデータを見てみると、ASEAN 4 の他の 3 か国と比較して非常に低い水準となっているわけではない。また、2013 年以降の推測値を見ても、ASEAN 4 において最も低い水準となっており、インドネシアが圧倒的な数字を計上しているが、タイやマレーシアと比較してみても大きく引き離されているとは言えない（図表 10）。さらに、フィリピンの経済成長率の推移を見てみても、2010 年代に入ってから ASEAN 4 の他の 3 か国よりも劣っているとは言えない（図表 11）。2013 年以降は、両図表とも推計値をとっているが、フィリピンの経済成長について IMF が悲観的な数字を計上しているわけではなく、むしろ、他の ASEAN 4 と同様の成長経路を示すものと考えている。前述のように、ASEAN でインドネシアに次ぐ人口を抱えるフィリピンはこれらの点から見てみても、有望な市場として認識されてもよさそうである。

このような状況の中で、フィリピンにおいてもタイやインドネシアが導入したように、新しい自動車産業政策を導入する方向が示されている。詳細は示されていないが、インセンティブ政策などの導入によって、フィリピン国産車の販売拡大を目指し、輸入車との割合を改善させることを目的としている⁽¹¹⁾。新車販売としては 20 万台に達しようとしているフィリピンで、2020 年代

図表 10 ASEAN における国内総生産の推移 (1996-2018 年)

(10 億米ドル)



注：2013 年以降は、IMF による推計値。

出所：International Monetary Fund, "World Economic Outlook Database October 2013." より作成。

図表 11 ASEAN 4 における経済成長率の推移 (1996-2018 年)

	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
タイ	5.90	-1.37	-10.51	4.45	4.75	2.17	5.32	7.13	6.32	4.64	5.09	5.04
マレーシア	10.00	7.32	-7.36	6.14	8.68	0.52	5.39	5.79	6.78	4.98	5.59	6.30
インドネシア	7.82	4.70	-13.13	0.79	4.20	3.64	4.50	4.78	5.03	5.69	5.50	6.35
フィリピン	5.85	5.19	-0.58	3.08	4.41	2.89	3.65	4.97	6.70	4.78	5.24	6.62
	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	
タイ	2.48	-2.33	7.81	0.08	6.49	3.11	5.25	5.01	4.41	4.68	4.68	
マレーシア	4.83	-1.51	7.43	5.13	5.64	4.70	4.90	5.20	5.20	5.20	5.20	
インドネシア	6.01	4.63	6.22	6.49	6.23	5.30	5.50	6.00	6.00	6.00	6.00	
フィリピン	4.15	1.15	7.63	3.64	6.82	6.81	6.03	5.50	5.50	5.50	5.50	

注：図表 10 と同じ。

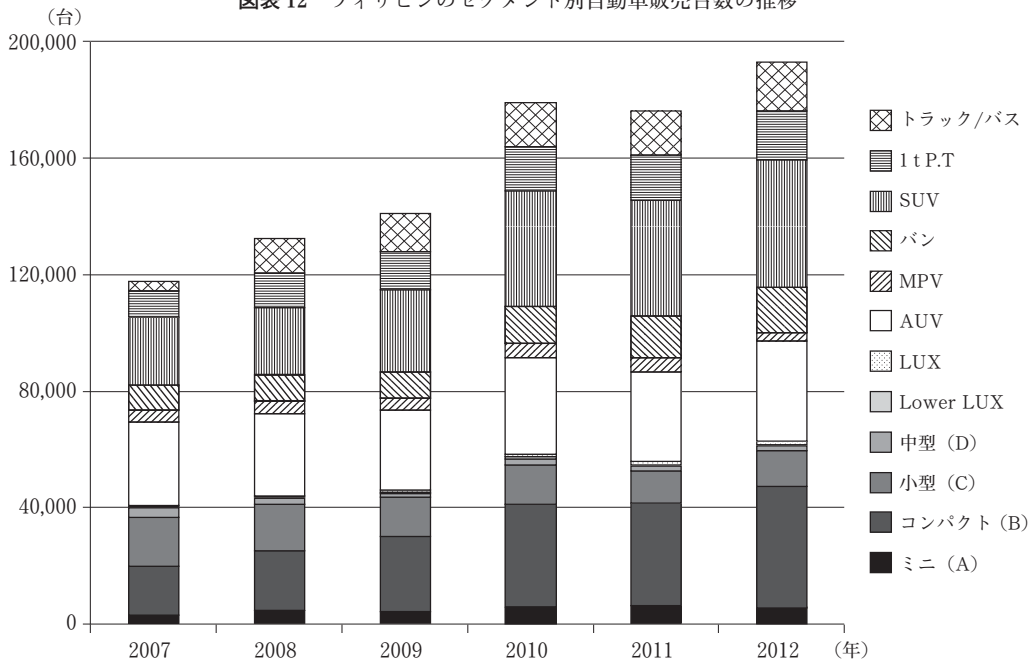
出所：図表 10 と同じ。

初めには 50 万台の自動車市場を目標としていると伝えられている。ASEAN 域内ではすでに無税で完成車が輸入されており、日本からも比較的有利な条件で、輸入されている。今後は、韓国などとの間でも完成車の輸入関税が引き下げられることが決まっており、関税による輸入車規制を行うことは困難であると考えられる。よって、非関税障壁による国内自動車産業への優遇を進めることが、フィリピン自動車産業政策の中心となると考えられる。具体的にはタイやインドネ

シアのように、特定の車種に対してインセンティブを与え、その車種の生産を通じて国内生産を拡大させることや、国内製品に対する奢侈税等の税制優遇などが考えられる。しかしながら、グローバル経済における自由化の流れとは逆行するものであることから、FTA/EPA 締結国や、WTO などを通じて改善を要求される可能性も考えられる。いずれにせよ、国内生産においても、他の ASEAN 諸国で生産されている車種と同じものを生産し続けるというやり方では、国内生産の拡大にはつながりにくく、国内生産を増加させるためには、フィリピン独自のユニークな車種に恩典を与えることが必要と思われる。しかし、このことは、自動車メーカーにとっては魅力的ではなく、グローバル戦略の中でフィリピン市場の位置づけが小さなものになることも考えられる。

他方で、自由化の進展によって、フィリピン市場では、他の ASEAN 4 の国では見られない状況も見え始めている。前述のように、フィリピンにおいても、域内自由化と日・フィリピン EPA の結果、日本自動車メーカーにとっては有利な環境になっており、日系メーカーの圧倒的な優位の状況に変化はない。しかしながら、日本ブランド車の販売シェアは、このところ減少傾向にあり、他方で、韓国車がシェアを伸ばし始めている。前述の、図表 8 でも示したように、フィリピンの販売シェアにおける日本車の販売は、70%を超える数字を示しているが、2000 年代半ばころまでは、80%以上のシェアを確保していた。他方で、韓国系メーカーは、2001 年のデータでは、販売シェア 5%にも達することなく、2005 年ごろまでほとんど横ばいの状況であった。それが、2000 年代半ばから徐々にシェアを拡大させており、2008 年からはシェア 10%を超え、2012 年は 16%の販売シェアを計上している。日本との間の格差は非常に大きなものであるものの、台数ベースで見た場合、2001 年から 2012 年にかけて、日本車にせよ欧米車にせよ 2 倍程度の伸びを示しているが、韓国車の場合は 10 倍以上の拡大を示しており、2005 年には欧米系の販売台数を逆転しており、2012 年には欧米車の 2 倍以上の数字を計上している。前述のように、これまで日本よりも高い水準に設定されていた輸入関税も、引き下げられることが予定されており、韓国車の輸入がさらに拡大することが予想される。結果として、フィリピン市場において韓国車のシェアがさらに拡大するものと考えられ、これまで圧倒的な優位にあった日系メーカーのシェアがさらに低下する可能性が考えられる。この点からも、これまでの状況が継続することは、日系自動車メーカーにとってさらに厳しい競争環境に直面することが予想される。前述のように、現在、ASEAN において自動車産業をリードするタイやインドネシアでは、域外からの完成車輸入については、依然として高めの輸入関税を設定している。特にタイは、最高で 80%の関税を設定しており、その高さは群を抜いている。他方で国内では、環境対応型の小型車である Eco Car に恩恵を与えることで、国内生産に対するインセンティブを与え、国内販売についても購入補助を行うことで、タイ国内での生産・販売を拡大させてきた。もちろん、これまで、タイが自動車産業における集積度を高めてきたことも重要な要因ではあるが、関税や販売インセンティブ

図表 12 フィリピンのセグメント別自動車販売台数の推移



出所：Fourin「アジア自動車調査月報」2013年5月号，28-29頁より作成。

などの役割は非常に大きいものと考えられる。だが、フィリピンでの新しい自動車産業政策が、タイで実施したものと同じような形で導入した場合、タイと同様に自動車産業の成長が進み、自動車ブームが到来するかどうかについては留意が必要となると考えられる。とはいえ、フィリピンがどのような形で新しい自動車産業政策を導入するのかによって、現地で生産を行う日系自動車メーカーには大きな影響を与えるものと思われる。

もう一つの課題は、フィリピンにおいてどのような車が、売れ筋となるかにある。前述のように、タイやインドネシアは、1tピックアップ・トラックやAUV、U-AUVなどユニークな車種を中心に市場を成長させてきた。これら車種は、他の市場ではあまり見ることがなく、結果として現地生産へと向かわせるものとなったと考えられる。対照的にフィリピンの市場は、乗合自動車「ジープニー」を独特な車としてとらえることもできるかもしれないが、多くのジープニーは、既存のトラックを改造したものや、トラックの車台に、現地架装メーカーによってボディを組み合わせられているものがほとんどであることから、先進国で製造されている自動車とは異質なものと考えられる。ただ、日本自動車工業会（2002）によれば、これが、トヨタのKijan（フィリピン名Tamaraw）の発想の原点となったと指摘されている⁽¹²⁾ものの、フィリピン独特の乗用車というものは存在しない。このことを示すように、フィリピン市場におけるセグメント別の販売状況を見てみると、インドネシアで普及しているAUVの割合が大きいことが分かる（図表12）。近年、コンパクトカーの販売が拡大しているものの、その内訳も、すでにグローバル市場で販売

されている車種であり、トヨタの Vios はフィリピンにおいて現地生産を行っているものの、その他の多くは、国外からの輸入車である。この点も、フィリピン自動車市場において、現地生産車に影響を与えているものと考えられる。

5. まとめにかえて

ここまでみてきたように、ASEAN における日系自動車メーカーの優位の要因の 1 つには、閉ざされた市場の中で、ユニークな車種などに代表される優遇制度にうまく対応してきたところにあると考えられる。しかしながら、昨今の自由化の流れの中で、その枠組みの中での優位の構造に変化が見え始めている。フィリピンは、域内においてタイやインドネシアから無税での完成車輸入が進んだことによって、フィリピン国内での生産が低迷し、さらに、域外との FTA/EPA の締結によって、さらに輸入が進みやすい環境が構築されている。結果として ASEAN における自動車産業としては比較的長い歴史を持ちながら、競争劣位の状況に陥っている。

他方で、フィリピン経済は成長過程にあり、自動車市場自体も今後、拡大するものと考えられている。前述のように、IMF による経済成長予測においても、フィリピンが ASEAN 4 の他の 3 か国と比較して圧倒的に低いというわけではなく、2013 年や 2014 年の成長率予測では、最も高い数字を示している。また、人口についてもインドネシアに次いで多く、およそ 1 億人の人口は、市場としても魅力的なものである。にもかかわらず、フィリピン市場における自動車生産の低迷は、自動車産業政策や貿易自由化の進展によるところが大きいものと考えられる。このことは、成長が期待されるフィリピン自動車市場における対応にも表れている。Fourin によれば、今後のフィリピン自動車市場の拡大への対応として、すでに現地生産を行っている日系を中心としたメーカーは現地生産能力の拡大で対応するものの、Ford のようにフィリピンでの生産から撤退しているメーカーも存在する⁽¹³⁾。このように、フィリピン市場の拡大への対応についても、自由貿易協定の枠組みを利用して完成車を供給するケースが今後も多くなるものと考えられる。

この状況で注目される先行ケースとして考えられるのが、オーストラリアである。オーストラリアは、ASEAN との FTA/EPA を利用した完成車の輸入が増大しており、人件費の高騰なども加わり、オーストラリア国内で生産を最後まで行っていたトヨタが 2017 年に撤退することで、国内から自動車生産メーカーがなくなるという状況になっている。オーストラリアも、フィリピンと同じように 1t ピックアップ・トラックや乗用車が輸入によって賄われており、その主要な輸入相手先の 1 つにタイがあるという状況になっている。つまり、フィリピンにおける貿易自由化の状況がこのまま進展すれば、オーストラリアと同じ状況に直面する可能性が考えられる。それでも、日系メーカーの優位が輸入車においても依然として維持できていければ、フィリピンでの生産が縮小されたとしても、メーカーにとっては問題ないかもしれない。しかし、自由化の進展

と連動するような形で韓国車のシェアが拡大している状況は、注目しておく必要がある。現在のところ、フィリピンの輸入車において最も恩恵を受けているのも日本車である。前述のように、フィリピンにおいては、ASEAN 域内からの完成車輸入は無関税となっており、日本・フィリピン経済連携協定から、日本からの輸入車についても、韓国や中国よりも低い関税率を受けている。しかし、今後は中国や韓国、インドについても、段階的に輸入関税が引き下げられることが予定されており、韓国やインドからの韓国車輸入が今後、拡大することが予想される。そのような状況になった時に、依然として日系自動車メーカーの優位が確保できるかについては注意しておく必要がある。特に、近年急速に販売を拡大させているコンパクト・カーセグメントでは、日米欧韓の主要メーカーが販売を行っていることから、さらなる競争の激化が予想される。

フィリピンの自動車産業の今後を考える際に、最も重視しなければならないのは、フィリピンの新しい自動車産業政策がどのようなものになるかという点である。執筆時点では、2022年までに50万台の自動車市場に拡大させることと、その内の35万台は国内生産車でまかなうというものである。35万台の国内生産を確保するためにどのような政策を行うのかについては、執筆段階では明らかになっていない。フィリピンの新しい自動車産業政策が、タイやインドネシアで行われたように、国内で特定の車種の生産を行うことで、インセンティブを与えるものになるとも考えられるが、その後、どのような車種に恩典を与えるのかについても不透明である。他方で、近年の貿易自由化の流れに逆行するような政策は困難であることから、どのような条件を付けて国内生産を行わせるのかについても難しい課題となる。さらに、自動車産業集積の弱いフィリピンでの部品調達はどうなるのかも注目される。自由貿易の枠組みを利用した域内輸入に依存することになれば、フィリピンにおける自動車産業の集積が、困難なものになる可能性がある。いずれにせよ、貿易自由化が進展し続けるならば、フィリピンにおける日系自動車メーカーの現在のような圧倒的優位は維持できないものと考えられる。今後は、フィリピン市場をASEANやアジアの自由貿易の枠組みからどのようにとらえるか、さらには、フィリピンの新しい自動車産業政策にどのように対応していくのかが、今後のフィリピン自動車産業の方向性を大きく左右するものであり、その中で、日系自動車メーカーがいかにして優位を維持できるのかが今後の注目点となる。

《注》

- (1) この間のフィリピン自動車産業の歴史については、アジア経済研究所（1980）、124-125頁。ただし、1916年はフィリピンがアメリカから自治を認められた年であり、アメリカからの独立（1934年）より前のことである。このことから、統計としてデータに表れた年が1916年であって、アメリカ植民地であったそれ以前から完成車輸入が行われていた可能性は否定できない。
- (2) アジア経済研究所（1980）、125頁、足立・小野・尾高（1980）、52頁、および野村（2007）、61頁。なお、PCMPの邦訳には出典によって「斬進的乗用車生産計画」や「段階的乗用車製造計画」など

の違いがあるが、本稿では、アジア経済研究所（1980）に倣った。

- (3) アジア経済研究所（1980），125頁。なお、前記5社にユニバーサルとルノー合わせて7社が応募し、上記5社がBOI（Board of Investment：投資委員会）から推薦されている。
- (4) 野村（2007），61頁。フォルクスワーゲンは、1982年にフィリピンから撤退している。
- (5) ここでの「みなし中古車台数」は、登録台数－販売台数とし、「みなし輸入車台数」は販売台数－生産台数とした。
- (6) ASEAN域内自動車部品補完体制におけるフィリピンの地位低下については、一連の拙稿を参照されたい。さしあたり、小林（2002），小林（2009）。
- (7) アジア経済研究所（1980），127-128頁。
- (8) 足立・小野・尾高（1980），57頁。
- (9) 前述のように、フィリピンにおいて完成車の輸入台数を示す統計を見つけることはできなかった。そのため、フィリピンの貿易統計から第87分類の完成車に関する部分をピックアップし、その輸入金額に占める割合から図表を作成した。台数ベースではないことから、高級品などの取り扱いから台数ベースとは異なる傾向となる可能性が考えられるが、そのまま利用した。
- (10) ここで取り上げる自動車部品品目名については、小林（2013），17頁を参照されたい。
- (11) Fourin「アジア自動車調査月報」2013年6月号，25頁を参照。
- (12) 日本自動車工業会（2002）「JAMAGAZINE」，16頁。
- (13) Fourin「アジア自動車調査月報」，2013年9月号，28頁。

参考文献

- アイアールシー（2013）『世界自動車産業の生産・販売台数予測調査2013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。
- 足立文彦・小野桂之介・尾高煌之助（1980）「経済開発過程における国産化計画の意義と役割——アジア諸国自動車産業の事例を中心として」、『経済研究』第31巻1号，51-71頁。
- 伊丹敬之・加護野忠男・小林孝雄・榊原清則・伊藤元重（1988）『競争と革新——自動車産業の企業成長』，東洋経済新報社。
- 尾高煌之助（1983）「自動車部品工業の発展と停滞——日本と東南アジア諸国の経験をめぐって——」、『経済研究』第34巻4号，337-359頁。
- 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。
- 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。
- 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。
- 北原淳・西口清勝・藤田和子・米倉昭夫（2000）『東南アジアの経済』，世界思想社。
- 小林哲也（2002）「東アジア自動車部品補完体制構築に向けた考察」、『産業学会研究年報』第18巻，87-96頁。
- 小林哲也（2007）「貿易統計から見たアセアン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』第22巻，79-88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（2013）「貿易統計から見た日・タイ自動車部品分業に関する考察」、『城西大学大学院研究年報』第26号，1-17頁。

- 小宮隆太郎・奥野正寛・鈴木興太郎（1984）『日本の産業政策』，東京大学出版会。
- 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。
- デトロイトトーマツコンサルティング自動車セクター東南アジアチーム（2013）『自動車産業 ASEAN 攻略』，日経 BP 社。
- トヨタ自動車株式会社（2012）「アニュアルレポート 2012」
- 日本自動車工業会「JAMAGAZINE」，2002 年 1 月号。
- 福島光丘（1990）『フィリピンの工業化 再建への模索』，アジア経済研究所。
- Fourin（1998）『東南アジア・台湾・豪州の自動車部品産業』，株式会社フォーイン。
- Fourin（2000）『2000 アセアン・台湾自動車部品産業』，株式会社フォーイン。
- Fourin（2004）『アジア自動車産業 2004/2005』，株式会社フォーイン。
- Fourin（2008）『アジア自動車産業 2008』，株式会社フォーイン。
- Fourin（2011）『アジア自動車産業 2011』，株式会社フォーイン。
- Fourin「アジア自動車調査月報」
- 野村俊郎（2007）「フィリピンの自動車産業と IMV」，『研究年報』第 39 号，57-76 頁。
- 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。
- 山崎修嗣（2003）『戦後日本の自動車産業政策』，法律文化社。