

フィリピン自動車部品産業の 貿易構造に関する考察

小林 哲也

はじめに

ASEAN 経済は、リーマンショックやタイのクーデターなどを経験したが、近年は好調に推移しており、2018年1月にはASEAN 経済共同体（ASEAN Economic Community: AEC）の完全実施もあり、その動向が大いに注目されている地域のひとつでもある。ASEAN 自動車産業は、AECの完成を見る前から域内での自由貿易体制を確立しており、その動向は、ASEAN 経済・産業の方向性を先行するものとして注目されてきた。特に、自由貿易体制が確立されて以降、自動車産業集積の進むタイ・インドネシアとそれ以外の立地との間での格差が指摘され、「勝ち組」、「負け組」という構図で指摘されることが多かった。実際、生産台数の格差は年々拡大しており、輸出も含めた重要な拠点としてタイとインドネシアの拠点を取り扱うことが多くなった。既にタイとインドネシアの日系メーカーでは、日本本国では生産していない車種を輸出しており、その範囲は日本にまで拡大している。この点において、両拠点は日本自動車産業のグローバル戦略の一翼を担う拠点として重要な役割を果たしている。他方で、「負け組」に分類されることの多い拠点は、国内生産の低迷とタイやインドネシアからの輸入拡大が進み、その拠点維持も焦点に充てられている。実際に、国内拠点を閉鎖し撤退したメーカーもあり、自動車生産の維持が困難になるのではないかと指摘もある。

域内の貿易自由化の進展は、比較優位に特化することで、Win-Winの構造を構築でき、域内各国にメリットをもたらすと指摘もある。特に早くから自動車部品の域内補完体制を目指してきたASEANの自動車部品産業にとって、域内自由貿易体制の完成は、相互依存関係を構築し、自動車部品産業の発展に貢献するとの指摘もあった。しかし、自動車部品についても、自動車産業集積の進むタイを中心とした部品産業の集積と輸出拡大が進み、完成車同様、自動車部品産業においても格差が拡大していることを一連の拙稿を通じて指摘してきた。自動車部品産業の発展は自動車産業の集積に大きく関係しており、自由貿易体制の構築がその状況を加速させている。このような状況は、いわゆる「負け組」においても示されている。フィリピンは、経済全般に関

しては、「ASEAN の優等生」と呼ばれるほど、好調に推移しているが、自動車および自動車部品産業については、競争劣位国として取り上げられている。フィリピンの自動車産業においては、貿易自由化の進展がマイナスの貢献をしたこと、自動車部品産業においては、タイやインドネシアにその優位が移転しており、これまで、優位にあった品目についてもタイなどの自動車部品産業集積国に競争優位を奪われている。これに関して、大きな要因の1つに積極的な自動車産業政策の不備が影響していると拙稿において指摘してきた。しかし、フィリピンにおける新たな自動車産業育成政策が導入され、その動向が注目されている。自由化が本格化して以降、順調に拡大する経済の状況に連動する形で、フィリピンの自動車販売は好調に推移している。本稿では、自由化の進展した ASEAN においてフィリピンの自動車および自動車部品産業の動向を振り返り、自動車産業政策の導入や経済の成長によって拡大している国内生産によって、フィリピン自動車部品産業の動向を貿易統計から見てみることで、その状況を分析することが目的である。

1. 分析の背景と手法

ASEAN 自動車市場は ASEAN 経済の成長に伴い発展している。販売については ASEAN の主要自動車生産国であるタイ、マレーシア、フィリピン、インドネシア、ベトナムで拡大基調にあり、域内の主要市場であるシンガポール、ブルネイでも同様である。本稿で取り上げるフィリピンでもまた、経済は順調に成長しており、自動車販売・生産ともに増加傾向を示している。だが、販売台数に連動した生産規模を確保してはならず、輸入依存が高い状況が続いている。しかし、フィリピン自動車部品産業自体の分析はそれほど多くない。清水（2016）は ASEAN における自動車および自動車産業についての分析を行っているが、域内の協力体制が Win-Win の関係を構築し、経済の発展をもたらすと指摘しており、拙稿とは異なる見解を示している。また、西村・小林（2016）では、ASEAN 自動車産業を分析しているものの、フィリピンにおける指摘はそれほど多くなく、自動車部品産業の分析はほとんどない。フィリピンにターゲットを絞った数少ない研究のひとつとして丹沢（2015）は、フィリピンで操業する日系自動車・日系自動車部品メーカーへのインタビュー調査をもとに分析を行っている。ここでは生産車種の絞り込みによる生産体制の構築、安価で若年の労働力に対する優位性を指摘しているが、自動車部品産業に対する影響についての指摘は少ない。また、川辺（2017）は、トヨタ・モーター・フィリピンのケースを用いて、フィリピン自動車産業政策を分析しているが、刊行時期もあり、自由貿易体制以後の状況と新たな自動車産業政策である包括的自動車産業再生プログラム（Comprehensive Automotive Resurgence Strategy Program: CARS プログラム）の導入とその関係、さらに自動車部品についての指摘は少ない。以上の観点から、フィリピン自動車部品産業の動向や AEC の完成に代表される自由貿易体制の構築がフィリピン自動車部品産業への影響を指摘する

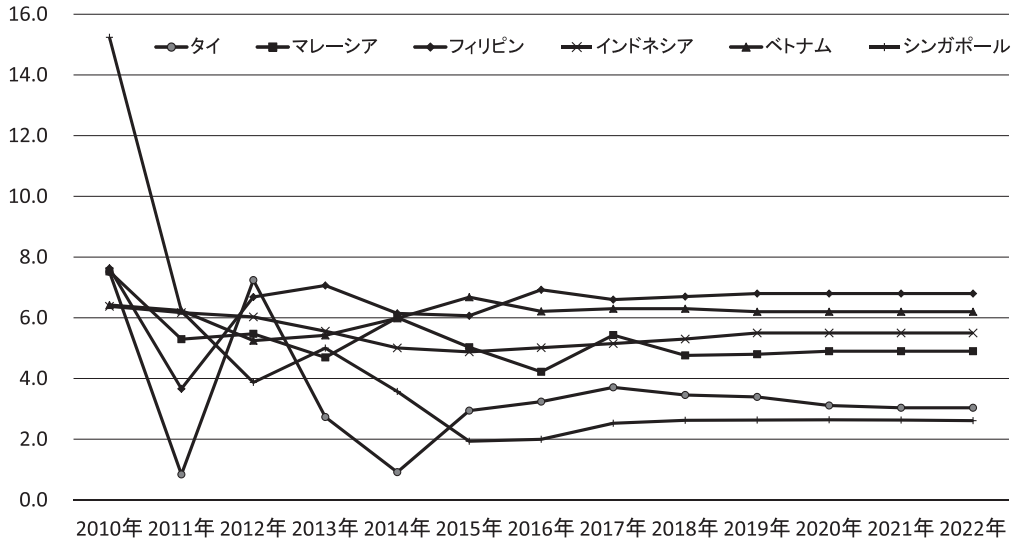
点は有益であると考える。

分析手法としては、フィリピンの経済指標や自動車市場動向を踏まえながら、自動車部品貿易統計をもとに、自由化の進展がフィリピンの自動車部品貿易がどのような影響を与えているのかを分析する。対象年は、AECの成立に先行して自由貿易体制を構築した2010年から直近のデータを利用できる2016年までとする。対象とする品目は自動車部品であるが、品目については一般社団法人日本自動車部品工業会が発表している貿易統計にならって、自動車向けのをピックアップした。ただ、国際連合による貿易統計を利用したため、HS6桁分類で抽出したにとどまり、一部の品目については非自動車部品も含まれてしまうが、そのまま利用した。

2. ASEAN 主要国の経済状況と自動車市場の状況

フィリピンの自動車および自動車部品産業の動向を見る前に、ASEAN 主要国の経済状況と自動車市場の状況を見てみる。前述のように、ASEAN 経済は、2008年のアメリカ発の金融危機やタイのクーデターを契機に、経済が低迷してから、最近では順調に回復を示しており、好調な経済状況にある（図表1）。ここ数年は5%前後の経済成長を示す国が多く、フィリピンとベトナムは6%前後の成長を示している。IMFによる今後の経済成長予想についても、相対的に高い数字を示しており、マレーシア、フィリピン、インドネシア、ベトナムについては5%を超える水準を示しており、持続的な成長が期待されている。ASEAN 各国は相対的に世界の人口ランキングにおいて上位に位置する国も多く、現在の人口は、インドネシアが約2億6,000万人、フィリピンが約1億人、ベトナムが約9,200万人、タイが約6,900万人と上位20位までにランクされている。ASEAN 諸国の多くが、若年層が厚く、生産年齢人口を多く抱えている点も有利であると考えられており、これらの点からも、経済成長率が低い水準で推移し、少子化が進んでいる日本と比較しても、有望な市場として、ASEAN が注目されている。製造拠点としてのASEAN は、チャイナ+1として注目されてきたが、賃金水準では、既に、中国はASEAN の主要製造国の賃金水準を上回る水準となっている（図表2）。賃金上昇率についても、中国の内陸都市である成都では14.8%と2桁以上の上昇を示しており、自動車産業集積の進む広州でも2桁近い9.3%となっており、これまでの中国の安価な労働力という競争優位は喪失しつつある。特に、これまで、沿岸地域への出稼ぎ労働者の供給先であった内陸部の賃金上昇も進んでおり、中国の沿岸地域への出稼ぎ労働者による労働力供給という構造が困難になっていることはよく知られている。他方で、ASEAN の賃金上昇率は、インドネシアでは比較的高い水準を示しているが、それ以外の地域では相対的に低い水準を維持しており、賃金自体も中国よりも安価であるという点で労働コストの面でも優位にあると考えられる。労働力の量という面では13億人を抱える中国に対抗できる水準ではないものの、1億人近い水準やそれを上回る水準の人口を抱えている国もあることか

図表1 ASEAN主要国の経済成長率推移



注：2017年以降はIMFによる推定

出所：IMF"World Economic Outlook November 2017"より作成

図表2 2016年の製造業一般ワーカー賃金比較

	東京	バンコク	クアラルンプール	マニラ	ジャカルタ
賃金 (米ドル)	2,339	338	321	255	320
賃金上昇率	0.4%	1.8%	5.5%	2.3%	14.8%

	ハノイ	シンガポール	広州	成都	
賃金 (米ドル)	191	1,703	468	439	
賃金上昇率	—	4.9%	9.3%	11.2%	

注：中国とバンコクの賃金上昇率は2015年のデータ

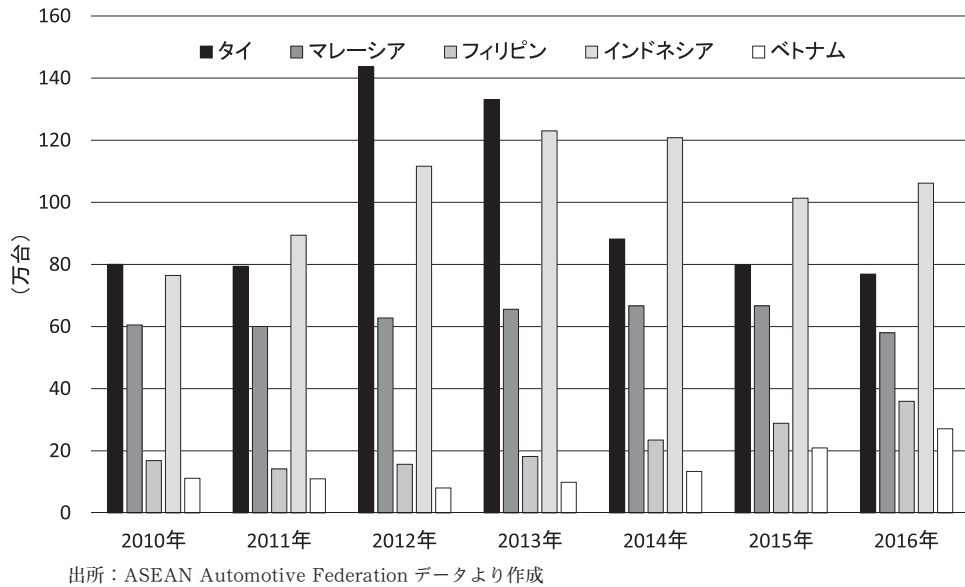
出所：一般財団法人日本貿易振興機構「投資コスト比較調査」より抜粋

ら、圧倒的に劣位にあるとは考えにくい。これらの点から見てみても、ASEANは市場としても将来的に有望な市場として認識でき、製造拠点としてもある程度の競争力を維持できる労働力を確保できる地域として考えることができる。このように、ASEAN市場の将来性が期待できる中で、ASEAN自動車市場において、日系自動車メーカーが圧倒的な優位を確保している点に関して、ASEAN自動車産業の市場として、生産拠点として重要な役割を果たすものと考えられる。

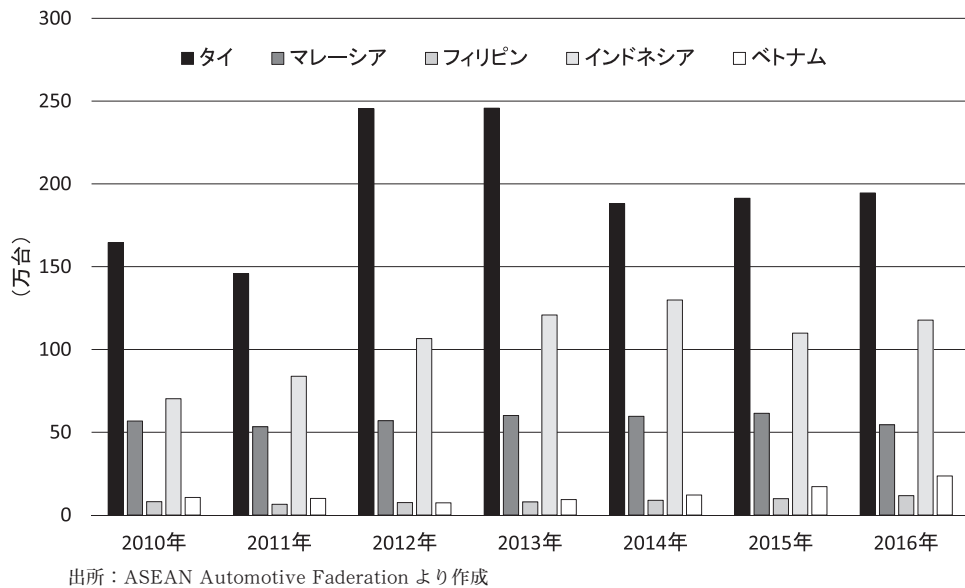
ASEAN主要国の自動車販売台数は、2010年代から拡大基調を示してきた。この最大の要因は、タイとインドネシアにおける新たな自動車産業政策にあり、それによって導入されたインセンティブ政策が販売の拡大に貢献していた。具体的に各国の状況を見てみると、2008年から2009年にかけて、タイの販売台数はおよそ80万台で推移していたが、2010年におよそ144万台に急増した。2011年はタイにおける洪水被害によって、タイ国内での生産がストップしたこと

が影響しており、その反動もあったが、2012年には販売台数が大きく拡大した。このタイの自動車販売台数を大幅に引き上げた主な要因となっていたのが、インセンティブ政策である Fist Car Buyer Program であり、小型で燃費の良い車への優遇措置である Eco Car 政策である。これらが、タイの販売の急拡大につながっていると考えられる。しかし、2012年以降は販売台数の減少が続いており、2016年には80万台を切るまでの水準に減少している。これは、インセンティブ政策によって、将来の需要を「先食い」したためと考えられ、その点を考慮すると元の状態に戻ったとも考えられる。インドネシアも好調な販売を示しており、2014年にはタイを上回るおよそ120万台の販売を計上している。インドネシアは2004年から10年に渡って政権を担当したユドヨノ前大統領時代に政権運営が安定したこともあって、経済の成長が進展した。2015年から若干の減少傾向を示しているものの、2014年に就任したジョコ現大統領の政権も安定的に推移していることから、100万台を上回る販売を維持できるものと考えられる。インドネシアも小型車への優遇措置である Low Cost Green Car (LCGC) に対する優遇措置を取ったことが販売拡大の要因の一つと考えられる。マレーシアは販売台数の上昇が見られない。その背景は、既に、自動車の普及が進んでいるためと考えられる。マレーシアにおける1,000人あたりの自動車保有台数は、およそ400台⁽¹⁾となっており、市場は成熟化しているものと考えられる⁽²⁾。ASEANにおける自動車産業の「負け組」として語られることの多い、フィリピンやベトナムでも近年、自動車販売台数は順調に拡大している。フィリピンは長い間、国内販売の低迷に直面してきた。1997年に発生したアジア通貨危機前の販売水準に到達するまでに、15年近くかかり、その後は販売が継続的に拡大する状況となっている。2014年に20万台を上回った販売台数が、2016年には35万台に到達しており、この間、急速な販売の拡大を示している。ベトナムはこれまで10万台前後で推移してきた販売が、2013年をボトムとして急拡大しており、2014年におよそ13万台であった販売が、2015年には20万台を上回り、2016年には27万台を計上している。ベトナムは既に域内関税が撤廃されている先行5か国のタイ、マレーシア、フィリピン、インドネシア、シンガポールとは異なり、2018年まで域内関税による優遇が認められていた。しかし、これまでの完成車輸入関税が40%から2017年には30%に引き下げられたことによる輸入車価格の低下が影響しているものと思われる。ベトナムについては、2018年1月に域内関税が完全に撤廃されるため、消費者が買い控えの状態もあると考えられるが、それでも27万台の販売台数を計上していることから、2018年度には大幅な販売台数の増加が予測されている。このようにASEANの主要国の自動車販売台数の推移を見てみると、概して販売台数は好調に拡大している。タイにおいては減少傾向が示されているが、インセンティブ政策の反動などによるものと考えられ、インセンティブ政策導入前の状況と比較しても大きく落ち込んではいないため、順調に推移していると考えてよいと思われる。背景には、ASEAN各国の順調な経済状況が背景として考えられ、さらなる販売が期待される国も存在する。

図表3 ASEAN 主要国の自動車販売台数の推移



図表4 ASEAN 主要国の自動車生産台数の推移



対照的に、生産台数の推移は、前述の「勝ち組」と「負け組」の分類が如実に表れている（図表4）。タイはASEAN域内で圧倒的な生産能力を誇り、2016年においても200万台に迫る生産台数を計上している。販売台数の状況に連動する形で、2012年には250万台弱の生産台数を計上し、2015年も同様の生産台数を示している。その後、国内販売の減少に連動する形で生産台数は減少しているものの、200万台近い自動車を生産し続けており、日系自動車メーカーにとって重要な生産拠点の一つとしての役割を果たしている。インドネシアも好調な国内販売に連動す

る形で生産台数の増加を示している。2010年に70万台を計上した生産台数は、2012年には100万台を上回り、その後も100万台を上回る水準を維持している。2015年に生産台数の減少を示しているものの、2016年には回復し、117万台を生産している。マレーシアの国内生産台数の推移は、国内販売台数に連動した形になっている。マレーシアの2010年の生産台数はおよそ57万台を計上しているが、国内販売台数はおよそ60万台となっている。国内販売台数に大きな変化がない中で、生産台数もほとんど横ばいの状態が続いており、2016年の生産台数はおよそ55万台となっている。これは、国内販売台数が58万台と減少したことが要因と考えられる。マレーシアについては、国内生産のほとんどを国内販売で賄っている構造にあると考えられる。対照的な状況にあるのが、フィリピンとベトナムである。フィリピンは、国内の順調な販売台数の拡大とは対照的に、国内生産台数は、2010年のおよそ8万台から、2016年に11万台に増加した程度である。フィリピンの自動車生産台数は、国内販売台数が29万台となった2015年でも10万台に満たない生産台数を計上している程度で、国内需要を十分に満たすだけの生産台数を計上していない。ベトナムでは少ないながらも生産が拡大している傾向を示しており、2010年のおよそ11万台から2015年にはおよそ17万台、2016年にはおよそ24万台にまで生産を拡大させており、フィリピンの生産台数を上回る数字を計上している。好調に生産を拡大させたタイとインドネシアと、生産の拡大につながらなかったフィリピンとベトナムとの間の違いには、有効な自動車産業政策の導入に成功したか否が大きく影響している。前述のようにタイとインドネシアは、Eco Car政策やLCGC政策などの小型車優遇措置やインセンティブ政策の導入によって、これまで自動車販売台数の拡大に成功しており、自動車販売台数の拡大は、単に好調な経済状況だけではないことが明確であった。一方でベトナムは、AECによる域内関税の完全撤廃において先行5か国とは異なり、2018年までの猶予期間を与えられていたこともあり、国内生産車が有利な条件で販売できる環境が整っていた。一方で、有効な自動車産業育成策が実施されず、域内自由貿易体制にいち早く組み込まれたフィリピンは、好調な経済状況によって自動車販売台数が拡大しているにもかかわらず、国内での自動車生産台数が伸びないという状況に直面してきた。つまり、貿易自由化のメリットを通じて、タイやインドネシアは国内生産の多くを輸出によって賄っており、その受け入れ先としてフィリピンは、自動車販売台数の拡大を輸入車によって吸収するという構造にあった点が明確である。この状況を国内生産台数から販売台数を引いた数字で見ると、タイでは圧倒的な生産超過の状況になっている。タイの生産超過がすべて輸出に回るわけではないものの、その多くは域内外へ輸出されている。その台数は、既に国内販売台数を上回る水準となっており、タイの自動車生産における輸出の重要性が拡大していることを示している。インドネシアは、タイほどではないが2014年から生産超過の状態になっており、輸出が拡大しているものと考えられる。対照的にそれ以外の3か国は、販売超過の状態を示していることから、国内需要を国内生産で賄いきれない状態が続いている。この間、マレーシア、フィリピン、ベト

図表5 ASEAN 主要国の自動車輸出額の推移 (100 万米ドル)

	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年
タイ	12,886	11,673	16,235	17,244	16,911	17,584	18,106
マレーシア	265	226	295	362	367	302	347
フィリピン	128	86	59	44	107	43	28
インドネシア	1,101	1,531	2,491	2,402	2,915	2,657	2,740
ベトナム	2	5	17	5	6	3	—

注：ベトナムの 2016 年はデータなし

出所：United Nations “Trade Statistics” より作成

ナムの生産台数と販売台数のギャップは拡大傾向を示していた。2010 年に生産台数から販売台数を引いた数字が－3 万 4,000 台であったマレーシアは、2011 年には－6 万 6,000 台に拡大していた。2012 年、2013 年はほぼ横ばいの状況であったが、2014 年にはおよそ 7 万台に再び拡大傾向を示している。しかし、2015 年からは減少傾向を示している。この傾向は、ベトナムでも同じで、2015 年まではその格差は拡大傾向を示してきたが、2016 年にはほぼ横ばいから若干減少という傾向を示している。つまり、国内経済の成長に伴う自動車販売の拡大に対して国内生産能力の拡充を進めたとも考えられる数字である。対照的にフィリピンは、一貫して、この生産台数と販売台数の間の格差が拡大している。この状態を貿易統計から見てみる。ASEAN 主要国における信頼できる自動車輸出台数の統計データを入手できなかったことから、国際連合の提供している貿易統計を利用して、完成車³⁾ 輸出額の状態を見てみる (図表 5)。前述の生産台数と販売台数の格差にも示されているように、タイからの輸出が圧倒的に大きな金額を計上している。その額は、2011 年に若干の減少を示したのちは、増加傾向を示している。タイは 2010 年におよそ 129 億米ドルの輸出を計上していたが、その後順調に輸出額を拡大し、2016 年にはおよそ 181 億米ドルの輸出額を計上している。インドネシアも同様に輸出額は拡大基調にある。2010 年におよそ 11 億米ドルの輸出額を計上していたが、2016 年にはおよそ 27 億米ドルと 2 倍以上の拡大を示している。マレーシアも金額は相対的に小さいものの、増加傾向にある。マレーシアの輸出額は 2010 年におよそ 2.7 億ドルを計上していたが、2016 年にはおよそ 3.7 億ドルを計上し、拡大傾向を示している。ベトナムについてはそれほど大きな輸出額を計上してはいない。対照的にフィリピンの輸出額は、減少傾向にある。2010 年におよそ 1.3 億ドルの輸出額を計上していた。2014 年に増加を示したものの、その後も減少傾向を示しており、2016 年にはおよそ 0.28 億ドルと 2010 年の 2 割程度にまで減少している。

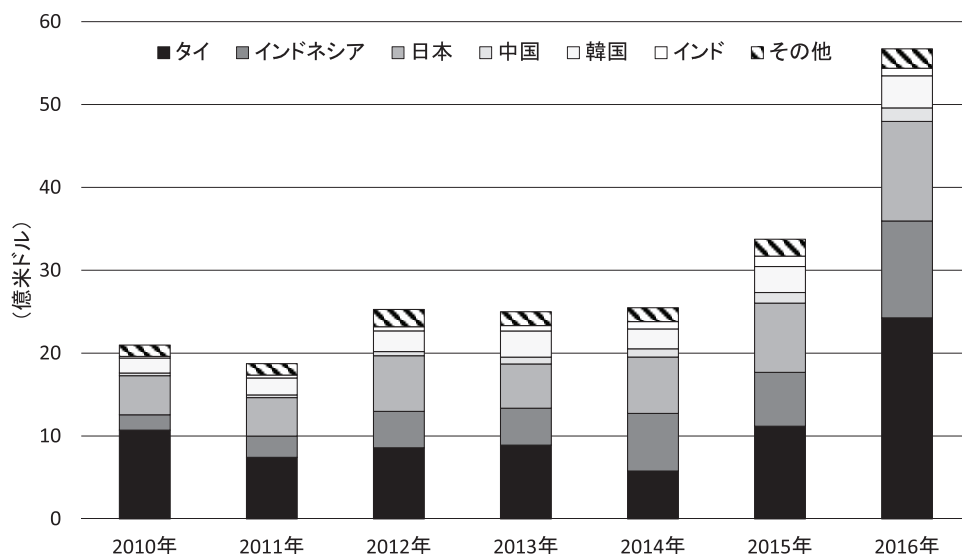
タイにおける生産拡大と、それに連動した輸出の拡大、フィリピンにおける販売拡大にもかかわらず生産台数の微増という構造は、フィリピンの完成車輸入によって賄われている。この構造の最大の要因は、AEC の完成に見られる、ASEAN 域内における輸入自由化が大きく影響して

いる。つまり、自動車産業集積の進むタイで量産体制を構築することで、規模の経済を活用した生産構造を構築し、コストメリットを最大化するためと考えられる。このため、フィリピンは経済成長にもかかわらず、生産拠点の能力拡大が見られず、生産台数の増加に連動していない。ASEANにおける自由貿易体制の構築は、産業集積が進み、競争優位にあるタイの競争力をますます強化させ、競争劣位にあるフィリピンの競争力をますます低下させる要因となっていると考えられる。

3. フィリピン自動車産業の状況

前述のように、フィリピンの自動車市場は、近年、国内経済の回復と成長によって、販売台数の拡大を示している。フィリピンの自動車販売台数は、2016年にはおよそ36万台まで拡大している。しかし、この数字は、2016年の国内生産台数およそ12万台を大きく上回る数字となっており、24万台程度の販売を輸入車に依存していることとなる。貿易統計からフィリピンの自動車輸入額の推移を見てみると、2010年のおよそ21億米ドルから2011年には若干の減少があったものの、その後は拡大基調を示しており、2016年にはおよそ57億米ドルの輸入額を計上している（図表6）。特に、2015年のおよそ34億米ドルからの増加は急激であり、好調なフィリピン経済を背景とした自動車販売台数の拡大によるところが大きいものと考えられる。輸入の多くは、ASEAN域内からの調達で賄われている状況となっている。大幅な生産超過の状態にあるタイからの輸入が最も多く、インドネシアからの輸入も増加傾向にある。日本からの輸入も増加してい

図表6 フィリピン自動車輸入額の推移



出所：United Nations "Trade Statistics" より作成

るが、タイを上回るまでの状況にはなっていない。具体的に見てみると、タイからの輸入額は、2010年にはおよそ10億米ドルを計上しており、日本からの輸入額のおよそ4.7億米ドルを上回り、最大の輸入相手国となっている。タイからの輸入額は2011年と2014年にいったん減少したものの、その後は増加しており、2015年にはおよそ11億米ドルであったものが、2016年にはおよそ24億米ドルへと急激な輸入の増加を示している。インドネシアからの輸入額は、2010年には1.8億米ドルとそれほど大きな金額を計上していなかったが、年々、輸入額は拡大基調を示しており、2016年にはおよそ12億米ドルにまで増加しており、日本からの輸入額に匹敵する金額を計上している。日本からの輸入額も増加しているものの、2014年を除いて、タイに及ばない金額となっている。特に、2016年はタイからの輸入額がおよそ24億米ドル、インドネシアからの輸入額がおよそ12億米ドルとなっているが、日本からの輸入額はインドネシアとほぼ同等のおよそ12億米ドルとなっている。前述のように、ASEAN市場は日系自動車メーカーの圧倒的な優位の状況にあり、フィリピンにおいても日系自動車市場の大半を占めている状況にあるが、その本国である日本からの輸入よりもタイやインドネシアの日系自動車メーカーからの輸入によって国内販売の多くを賄っている。韓国からの輸入額はそれほど小さくなく、2016年でもおよそ4億米ドルという状況にある。しかし、2010年から比較してみると、増加傾向にあることは間違いなく、今後、ASEANおよびフィリピンとの間の貿易協定や経済連携協定の動向から、増加傾向が続くと予想される。

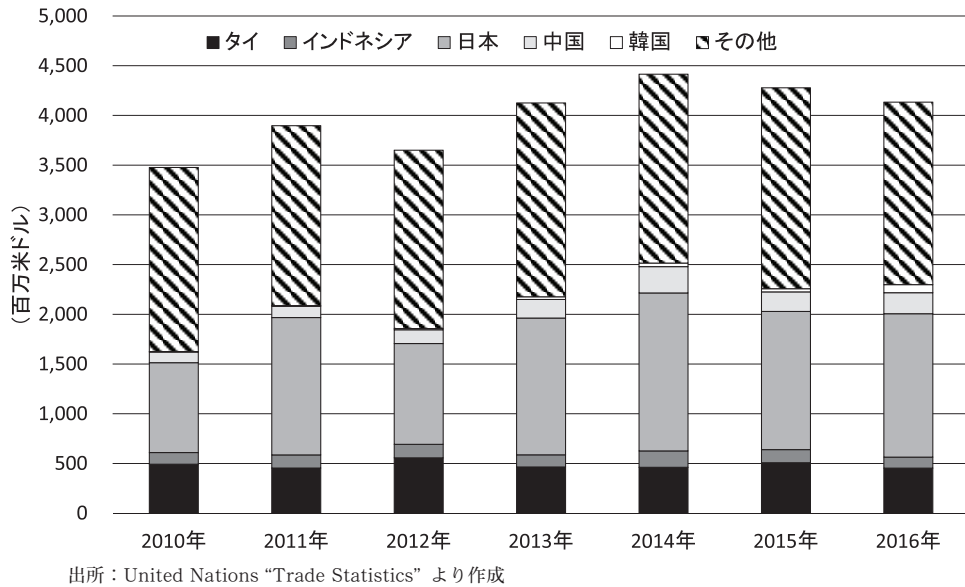
フィリピンにおける自動車市場は、他のASEAN諸国と同様に圧倒的な日系自動車メーカーの圧倒的な優位にある市場となっており、国内で販売される車のほとんどは、日系ブランドの車となっている。しかし、フィリピンにおける生産台数は非常に少なく、多くの車を輸入に依存している。この状況を、トヨタ自動車を例に見てみると、フィリピンにおけるトヨタの2016年の販売台数はおよそ16万台であるが、トヨタ自動車によれば、生産実績はおよそ5万5,000台であり、10万台強を輸入に依存していることになる⁽⁴⁾。フィリピン国内で販売している車種は、レクサスブランドを除くと18車種と他のASEAN諸国と大きな違いはない。しかし、フィリピン国内で生産している車種は、イノーバとヴィオスの2車種に限定されている。少ない生産量でも量産効果を出すための方法として、生産車種を限定している。同じように日系自動車メーカーが圧倒的なシェアを誇る市場を持ち、日系自動車メーカーの現地生産を受け入れているタイとフィリピンでこのような格差が拡大している要因のひとつには、自動車産業政策がどのように機能したのかが影響していると考えられる。前述のように、タイでは、国内自動車産業を育成する目的で優遇された1tピックアップトラックの普及が進んできた。この車種は、同じピックアップトラックでもアメリカ市場で普及しているものよりも小さく、非常にユニークな車種であったことが、タイでの生産に影響したものと考えられる。さらに、環境対応型の小型車の普及を目指したEco Car政策や、インセンティブ政策であるFirst Car Buyerプログラムの導入によって、国

内の生産・販売の拡大に寄与してきた。一方、フィリピンにおける新たな自動車産業政策として、近年注目されているのが、2016年から実施しているCARSプログラムである。CARSプログラムは、フィリピン国内生産メーカーに対する投資インセンティブであるが、支給条件としては、6年間に20万台の生産規模を持ち、現地調達率50%の実現と指定された34品目の国内調達を求めている。フィリピン政府は、最大3社に支援対象とすると表明していたが、結局のところ、トヨタと三菱以外に申請した自動車メーカーはないという状況であった。CARSプログラムの条件である年間3.3万台の生産規模を確保するため、トヨタと三菱は能力の増強を行い、年産5万台程度の工場を設立している。CARSプログラムの対象車種であるトヨタViosは、2016年に3万6,256台を販売しており、年産3.3万台という数字をクリアしている。三菱MirageG4は1万2,880台、Mirageが7,487台となっている。特に三菱は、フィリピンの経済成長による販売台数の拡大を期待しており、2020年には10万台の生産能力を計画しているとも伝えられている⁽⁵⁾。このように、フィリピンにおいても自動車産業育成政策の一環として、国内生産に対するインセンティブが導入され、さらに、部品調達率規制や、部品国産化要求などもあり、フィリピンにおける自動車部品産業の生産拡大も期待できる。以下では、自動車部品貿易の状況から、これらの点に変化があったのかを見してみる。

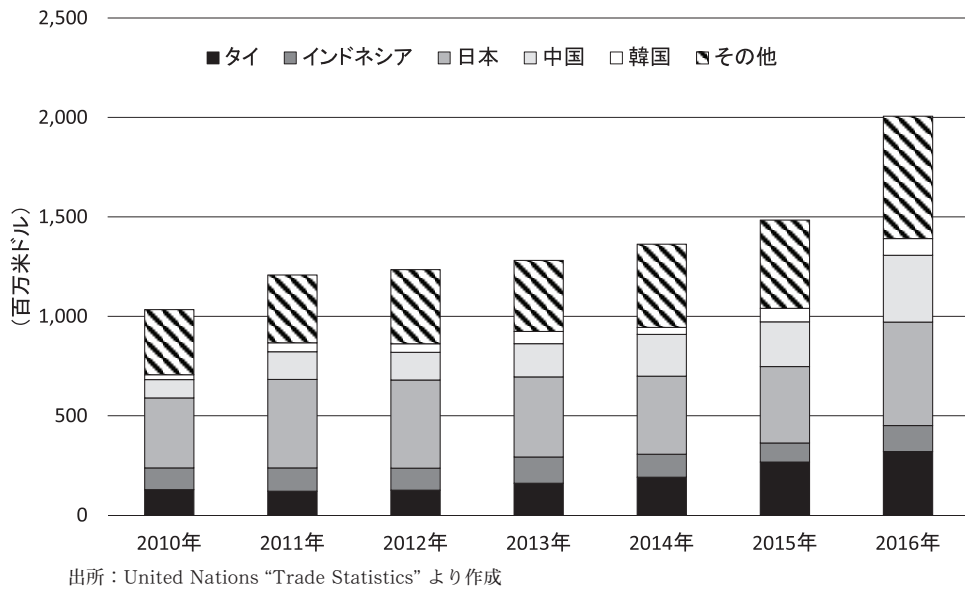
4. フィリピンにおける自動車部品貿易の状況

自動車生産に関しては、他のASEAN自動車生産国と比較して、相対的に厳しい状態にあるフィリピン自動車産業であるが、自動車部品輸出については、輸出超過の状態が続いている。(図表7)。最も大きな数字を計上しているのはその他の地域であるが、それ以外では、日本向け輸出額が大きな金額を計上している。日本はフィリピン自動車産業における自動車生産メーカーの本国であることから、フィリピンから輸出しやすい環境にあるものと考えられる。他方で、同じASEAN域内にある自動車生産国のタイ向けの金額はそれほど大きな数字を計上しているわけではない。タイ向けの輸出額はおよそ5億ドル程度で横ばい状態にあり、大きく増加しているわけではない。この間のタイの自動車生産台数の増加を考慮し、ASEAN域内において部品の補完体制が構築されているならば、フィリピンからの輸出が増加するところであるが、ここではそのような状況を示してはいない。同様にインドネシア向けにおいても、インドネシア国内の自動車生産台数の拡大に連動する形でフィリピンからの輸出が拡大しているとは考えにくい状況にある。この点からも、ASEAN域内における自動車部品の補完体制と工程間分業構造は機能していないのではないかと思わせる結果となっている。対照的に、日本向けの輸出額は、2014年まで継続的に増加傾向を示してきた。2015年以降、減少ないしは横ばい状態となっている。海外生産拠点による本国向けの輸出拡大は、本国本社の意向によるところが大きいものと考えられる。

図表7 フィリピンの自動車部品輸出額の推移

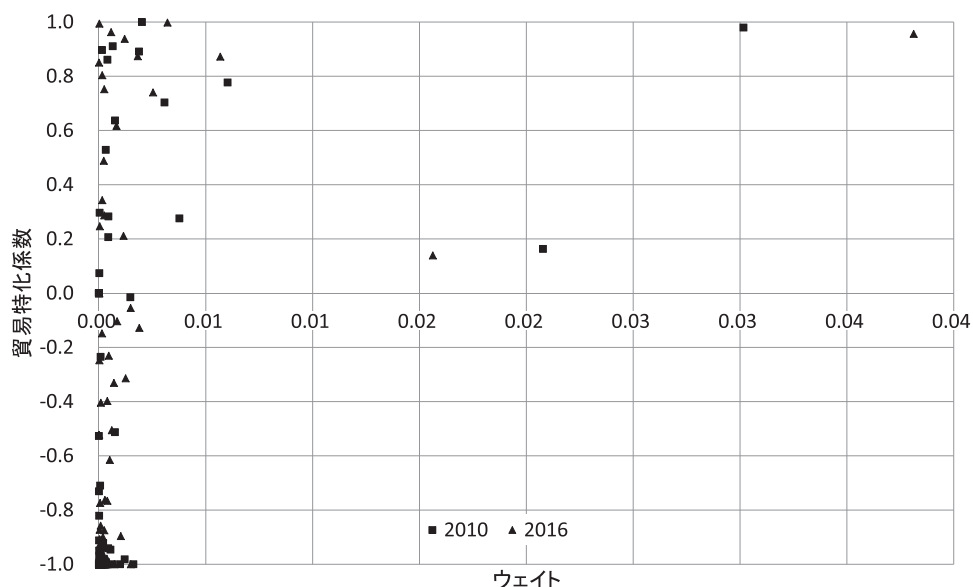


図表8 フィリピンの自動車部品輸入額の推移



中国向けと韓国向けについては、輸出額は増加しているものの、それほど大きな数字を計上していない。一方、輸入額の推移については、近年、フィリピン自動車生産台数の増加に連動する形で輸入額が増加している（図表8）。ここでも最も大きな数字を計上しているのは、その他の国からの輸入額であるが、日本からの輸入額は、他のアジアの自動車生産国を上回る数字を計上している。これまで、日本からの輸入額の推移は、フィリピン国内における自動車生産に対応する

図表9 フィリピン対日自動車部品貿易特化係数とウェイトの分布

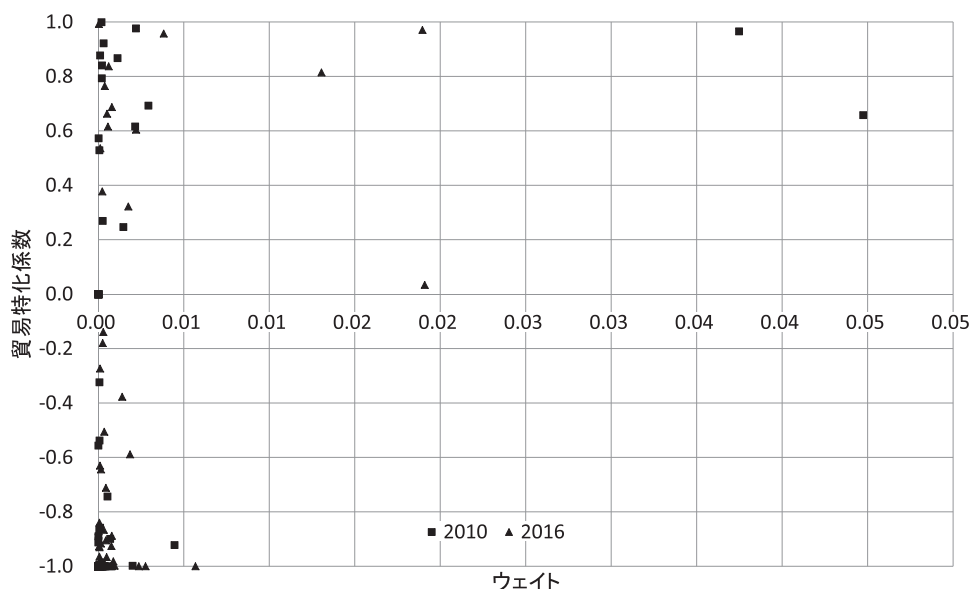


出所：United Nations “Trade Statistics” より作成

ように、横ばいから減少という状況が続いていたが、2016年は、好調な国内生産に連動した形での輸入額の拡大が示されている。これは、前述のように、フィリピンの主要自動車生産メーカーの本国である日本からの調達を示すものであり、その関係性の深さを示すものである。次に大きな数字を計上しているのは、中国からの輸入額で、その金額は継続的に拡大傾向を示し続けてきた。一方で同じASEAN域内のタイからの輸入額は中国を下回る状況となっており、インドネシアからの輸入額はさらに低い数字を示している。この点からも、輸出の際に指摘した、域内における部品の補完体制が構築されているとは考えにくい状況を示している。

この状況をより詳しく見るために、貿易特化係数とウェイト^⑥の関係を見てみる。ここで取り上げたのは、前述においてフィリピンの自動車部品貿易額の大きかった日本とタイ、ASEAN域内のインドネシアとの関係を見てみる。日本との間の状況は、輸入超過の状態になっていることから、貿易特化係数のマイナスに分布する品目が多くなっている（図表9）。特に貿易特化係数マイナスに分布するものは、-1.0付近の分布が目立っており、圧倒的な日本優位の状況にあると考えられる。対照的に、貿易特化係数プラスに分布する品目は、そのばらつきが大きく、フィリピンに圧倒的に優位にある品目は少ないことが示されている。しかし、ウェイトの分布については、貿易特化係数プラスに分布する品目で大きなウェイトを示しているものが多い。最も大きなウェイトを示しているのは「その他の部分品」であり、その次も「車体その他の部分品・附属品」であることから、いくつかの品目を合わせたものと考えられ、単独の品目で日本に対する輸出で大きな品目を計上しているものはほとんどない。2010年と2016年の状況を比較しているが、

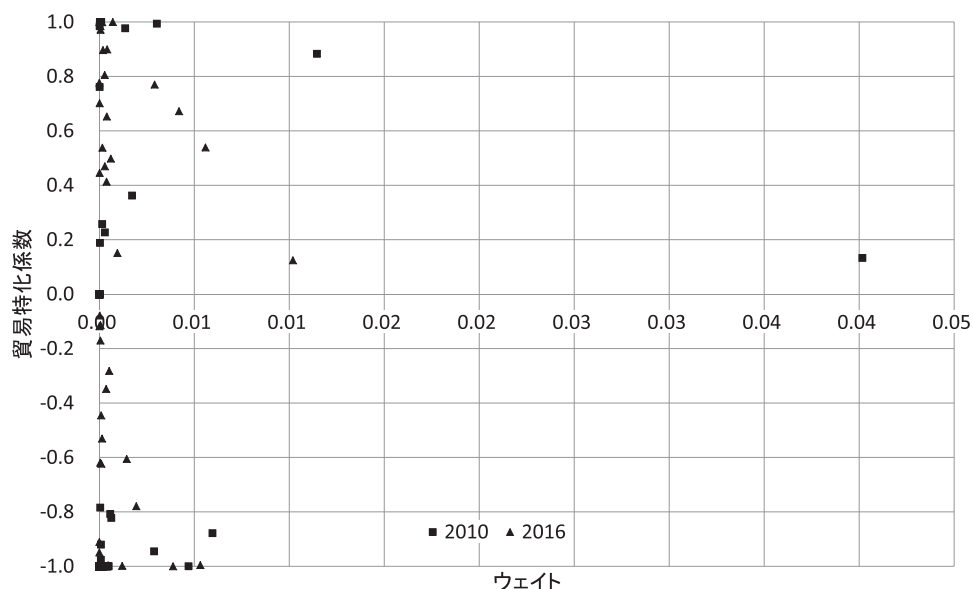
図表 10 フィリピン対タイ自動車部品貿易特化係数とウェイトの分布



出所：United Nations “Trade Statistics” より作成

その関係性に大きな変化は見られない。この点からも、日本との自動車部品貿易の関係は、日本からの輸入に依存している傾向が強い状況に変化はないと思われる。タイとの関係は、ASEAN域内の自動車部品補完体制を念頭に置いた構造を早くから模索してきたこともあり、部品の調達先としてのタイの役割は高まっているものと考えられる（図表 10）。概して貿易特化係数マイナスに分布する品目が多く、 -0.8 から -1.0 の間に分布する品目が多くみられる。日本との関係とは異なり、分布にばらつきがみられることから、一部の品目では依然として競合関係にあると考えられる。ASEAN 域内での自動車部品の補完関係を見てみると、2016 年には、貿易特化係数における品目の分布のばらつきが大きくなっていることから、タイからの輸入だけでなく、フィリピンからの輸出もある程度確保されていると考えられる。ただし、ウェイトについてはほとんどの品目で小さな数字を示していることから、自動車部品自体がフィリピンの貿易において大きな割合を示しているわけではなく、フィリピンにとって重要な貿易品であるとは言い難い。この状況は、ASEAN 域内のインドネシアでも同様の状況になっており、フィリピンの対インドネシア向け自動車部品貿易の状況は、タイと同じような形になっている（図表 11）。2010 年の状況は、貿易特化係数の $+1.0$ 付近、 0 付近、 -1.0 付近の分布が目立っており、補完関係にある品目と競合関係にある品目がある程度明確になっていたと考えられるが、2016 年になると貿易特化係数の分布のばらつきが目立つ。つまり、これまでよりも競合関係が高まっているものと考えられ、域内における自動車部品の補完関係はインドネシアとの間でも、むしろ構築できていないと考えられる状況になっている。

図表 11 フィリピン対インドネシア自動車部品貿易特化係数とウェイトの分布



出所：United Nations “Trade Statistics” より作成

これらの状況からフィリピンとアジアの主要自動車産業集積国である日本、タイ、インドネシアとの間での自動車部品の補完体制は構築されているとは考えにくく、むしろ競合関係にあるのではないかと考えられる品目が多く見ることができた。また、フィリピンにおける完成車の輸入を自動車部品の輸出で賄うほどの状況にもなっておらず、自由化の進展によって、「望ましい」形での補完体制や分業体制が構築されているとは考えにくい状況になっている。これらの状況は、フィリピンが自動車産業における競争劣位国であることが要因の一つとなっていると考えられるが、その歴史的背景は、前述の通り、有効な自動車産業政策の有無によるところが大きいと思われる。一方で、フィリピンにおいても、アキノ前政権期に新自動車産業政策を導入したことは、先に述べたとおりである。ここでは、完成車のフィリピン国内での生産事業者への優遇措置に加えて、自動車部品の現地調達を求めるものとなっている。そこで、以下ではこの自動車産業政策の導入によって、自動車部品の輸入に何らかの影響を与えているのかを、個別部品で見てみる。

フィリピン政府は、新たな自動車産業政策である CARS プログラムを 2015 年に公布した。ここでは、前述のように、トヨタと三菱を対象に優遇措置を与えているが、このプログラムでは、部品組み立てや部品製造に対する投資についてもインセンティブを付与している。CARS プログラムの施行細則では「固定投資支援割当て対象となる優先共通部品および戦略部品」を 34 品目にわたって規定している⁽⁷⁾ (図表 12)。これらの中から一部の対世界輸入額を取り上げてみる。取り上げる品目は「バックミラー (700910)」、 「ガソリンエンジン (1,000 cc 以上) (840734)」、 「ウィンドスクリーンワイパー (851240)」、 「ギアボックス (870840)」、 「ショックアブソーバー

図表 12 固定投資支援割り当て対象となる優先共通部品及び戦略部品

1. 車載品質の生地	18. リレーとスイッチ
2. エンジン, エンジンの部品と組立部品	19. オルタネーター, 始動モーター
3. エンジンマウント	20. 座席システム/リクライニング装置, スライド装置
4. トランスミッション/トランスアクスル部品と組立部品	21. 巻き取り式シートベルト
5. 等速ジョイント	22. アルミ製ラジエーター, 蒸発器, コンデンサー, オイル冷却装置
6. 車軸	23. 樹脂製燃料タンク
7. グリル	24. 燃料ポンプ
8. ランプ	25. ブレーキシステムとその部品
9. ショックアブソーバーとストラッド	26. エアコン用コンプレッサー及び部品
10. サスペンションメンバー	27. エアバッグ
11. ワイパー駆動装置, ワイパーブレード	28. 自動車用ガラス
12. ステアリングホイール	29. ドアとバックミラー
13. 電動式パワーステアリング	30. タイロッド
14. 窓開閉装置	31. クラッチディスク
15. コンビネーションメーター/メーターパネル	32. クラッチカバー
16. 車台, サブフレーム	33. 鍵
17. 内装仕上げ材	34. モーター

出所: "CARS Implementing Rules and Regulations" (<http://industry.gov.ph/cars-program-irr/>)

(870891)」、「ハンドル, ステアリングコラム, ステアリングボックス (870894)」の6品目である(図表 13)。前述のように、フィリピンにおける自動車生産は、2015年のおよそ9.8万台から2016年にはおよそ12万台に増加している。これまで低水準で生産が推移していたものの、2013年におよそ7.9万台を生産してから、2014年に8.8万台を生産しているので、この間、1万台程度の生産拡大を計上してきたが、2015年から2016年にかけてはおよそ2万台の生産拡大と、これまでのペースを上回る数字を計上している。このため、自動車部品需要も拡大していることが予想される。実際、図表 12 で示した多くの品目の輸入額は2013年から増加傾向にあった。唯一、減少しているのは、「ギアボックス」であるが、多くの自動車メーカーがASEAN域内の自動車部品補完体制を構築するにあたり、フィリピンをマニュアルトランスミッションの拠点として活用していたこともあり、補完体制が機能していればフィリピンからの供給が拡大し、国内需要を賄うことも可能であったと考えられる。このことが輸入の減少を示しているのではとも考えられる。他方で、CARSプログラムにも示されたように、これらの部品は、「固定投資支援割り当て対象となる優先共通部品及び戦略部品」として取り上げられていることから、CARSプログラ

図表 13 フィリピンの特定品目の対世界輸入額の推移（1,000 米ドル）

	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年
バックミラー	714.36	720.41	505.16	989.12	1,352.31	1,690.07	1,523.62
ガソリンエンジン	7,515.64	6,186.13	4,229.76	5,206.97	8,384.90	5,240.86	5,756.29
ウィンドスクリーンワイパー	480.91	530.97	373.65	299.92	499.12	539.60	1,288.53
ギアボックス	27,307.66	25,864.23	23,225.14	21,632.51	13,538.76	18,027.68	32,929.83
ショックアブソーバー	1,378.30	1,639.04	3,312.60	1,465.55	2,288.53	3,178.90	2,441.94
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	2,496.14	939.93	854.22	880.64	2,585.15	3,009.00	10,036.35

出所：United Nations “Trade Statistics”

ム導入の 2015 年以降、つまり、2016 年の輸入額が減っている可能性が考えられる。実際、バックミラーやショックアブソーバーでは、自動車生産台数の拡大とは対照的に輸入額の減少が見られる。しかしながら、それ以外の品目、ガソリンエンジンやワイパー、ギアボックス、ハンドルについては、輸入額がかえって拡大していることから、CARS プログラムに含まれる自動車部品の国内生産拡大と国内調達拡大はすべての品目で達成されているわけではないと考えられる。特にギアボックスについては、比較対象年間で輸入額を減少させてきたが、2015 年から増加傾向を示し、2016 年にはおよそ 1.7 倍の輸入額を計上している点で注目される。他方で、もう一つの重要部品であるガソリンエンジンについては増加しているものの、若干輸入額が増えた程度と考えられるので、ある程度は機能しているのではないかと考えられる。CARS プログラムが始まったばかりの状態、対応車種についても今後順次、導入されていくことになっていることから、フィリピン国内での生産拡大に従い、国内での部品生産の拡大も期待されるが、現状では、まだその端緒となったばかりという状況にあると考えられる。

ま と め

ここまで見てきたとおり、AEC の完成に伴う ASEAN 域内の貿易自由化の進展は、フィリピン自動車産業にとっては、その経済成長とは対照的に生産の拡大が連動しないという厳しい状況をもたらした。このことは、完成車の輸入にとどまらず、自動車部品の域内調達を進展させただけでなく、日本との間の経済連携協定もあり、日本からの輸入も維持されるという構造をもたらした。結果として、フィリピンの経済成長にもかかわらず、フィリピン国内における自動車産業は、なかなか盛り上がりせず、競争劣位国として厳しい環境に直面してきた。フィリピン国内での完成車生産と部品調達の拡大を念頭に置いた CARS プログラムの導入は、政権末期のアキノ前政権で取りまとめられ、さらに、域内自由貿易体制の構築も進み、ASEAN におけるタイの圧倒

的な競争優位から、CARS プログラムの方向性は不安視されていた。実際、CARS プログラムへの参加希望者が当初予定の3社に達せず、トヨタと三菱に限定され、3番目の候補が現れなかったことは、フィリピンにおける自動車産業の現状を如実に示すものと考えられる。しかし、タイやインドネシアにおける自動車産業の成功の大きな要因の1つに独自の自動車産業政策の導入とそれによる国内生産メーカーへの優遇にあることはこれまでも指摘してきた。フィリピンが、今後、国内における自動車メーカーの生き残りを図るためには、CARSの導入とその成功が必要不可欠であると考えられる。フィリピン国内における自動車生産台数の2015年から2016年にかけての拡大が、CARSプログラムによるものかどうかについては、さらに経年分析が必要であるが、ある程度の影響を与えたものと考えられる。今後は、CARSプログラムによるフィリピン国内生産の拡大を、いかにして、部品産業にまで波及させるかが重要になってくるが、ある程度の量を確保する必要があることから、CARSプログラムによって要求されている「6年間で20万台」の生産台数の確保とそれ以上のフィリピン自動車市場の盛り上がりが必要となってくる。しかし、これらの自動車産業政策は、AECのメリットである自由貿易体制という観点からは逆行する方向でもある。この傾向は、フィリピンにとどまらず、後発加盟国であるベトナムにおいても規制強化が伝えられている。ベトナム政府は2018年1月1日から輸入車に対する品質保証認証や輸入ロットごとの検査義務づけといった非関税障壁を導入し、輸入車に対抗する政策を実施している⁽⁸⁾。ベトナムはASEAN後発加盟国として、貿易の完全自由化を2018年まで猶予されてきたが、その対象年になったと同時に輸入車に対する規制を導入した。このように、ASEAN域内の主要自動車生産国で自国生産優遇措置を進めることとなれば、自動車メーカーにおけるAECのメリットは低下し、ASEAN域内での生産の魅力が低下することが懸念される。ASEAN域内における自由貿易体制の構築は、生産補完や国境を越えた分業構造の構築などを通じて、Win-Winの関係を構築するとの主張もあるが、自動車産業においては、現状において、そのような状況とはなっておらず、むしろ規制強化の方向が見えつつある。ASEAN自動車産業の方向性を示す1つの指標として、フィリピン自動車産業の方向性は、むしろ、自由化とは逆の方向に進むことで、ASEAN自動車産業の発展とその目指す方向性とは異なる方向に進んでいると思われる。また、フィリピンの自動車産業発展にCARSプログラムの影響が見えつつあると考えられるが、本格的に機能するまでには今少し時間がかかるとと思われる。

《注》

- (1) 一般財団法人日本自動車工業会『世界自動車統計年報』第16集、99頁において、2015年のマレーシアの自動車保有台数が1,261万台となっている。マレーシアの人口が約3,170万人であるので、1,000人あたりの保有台数はおよそ397.8台となる。
- (2) 塩地(2015)は、モータリゼーションの段階を3つに分けて分析しており、1,000人あたり自動車普及台数が300台を超えた段階を「アフター・モータリゼーション期」としている。この段階では、

自動車市場は成熟化・飽和化しており，国内販売の急激な拡大は期待できないと指摘している。

- (3) ここでは，HS 8702「10人以上の人員の輸送用の自動車」，HS 8703「乗用自動車その他の自動車」，HS 8704「貨物自動車」を合算した。
- (4) トヨタ自動車ホームページ「企業情報」(http://www.toyota.co.jp/jpn/company/about_toyota/data/)
- (5) Forin『アジア自動車調査月報』2017年9月号，30頁。
- (6) ウェイトは(当該品目の輸出額+当該品目の輸入額)/(当該国の取引相手先輸出総額+当該国の取引相手先輸入総額)
- (7) Industry Gov. Philippine “CARS Implementing Rules and Regulations”，<http://industry.gov.ph/cars-program-irr/>。
- (8) 「ベトナム。車に非関税障壁 東南アの関税撤廃骨抜き」，日本経済新聞 2018年1月17日

参考文献

- 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
- 川辺純子 (2017)「フィリピンにおける自動車産業政策と日系自動車メーカー — トヨタ・モーター・フィリピン (TMP) の事例研究 —」『城西経営紀要』第13号，51-83頁
- 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」『城西経済学会誌』第35巻，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 (2016)「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」『城西経済学会誌』第37巻，173-193頁
- 小林哲也 (2017)「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』No. 32，103-122頁
- 塩地洋 (2015)「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
- 清水一史 (2015)「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・清水一史編著『現代 ASEAN 経済論』文眞堂
- 清水一史 (2015)「自動車産業と FTA」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
- 丹沢安治 (2015)「フィリピンにおける日系自動車メーカーの新興国ビジネス戦略」『中央大学政策文化総合研究所年報』第19号，69-87頁
- 西村英俊・小林英夫編著 (2016)『ASEAN の自動車産業』勁草書房