

貿易統計から見た中東欧4カ国の自動車部品貿易構造

Trade Structure of Middle Eastern Europe Four Countries Autoparts Seen from Foreign Trade Statistics

小林 哲也*

***** 目 次 *****

1. はじめに	15
2. 分析対象と分析手法	15
3. 本稿の課題（問題点）	19
4. 中東欧4カ国の状況	19
5. 国別の動向	22
6. 注目品目の貿易状況	33
7. まとめにかえて	38

1. はじめに

自動車産業におけるグローバル競争が活発になっている。80年代後半から、自動車メーカーによる海外現地生産が進展してきており、2000年頃にはいわゆる「400万台クラブ」を念頭にした合従連衡が目された。この合従連衡をリードしたのは、ヨーロッパの自動車メーカーであった。ダイムラー・クライスラーの誕生や、ルノーと日産の提携、フォルクスワーゲンの90年代におけるスペインのセアトやチェコのスコダを買収など、ヨーロッパの巨大メーカーは拡大路線を進んでいた。一方で、新たな生産拠点として注目されていったのが、旧東欧圏の国々であった。ベルリンの壁の崩壊によって、ヨーロッパにおける自由化の波は、東側にも拡大していき、東欧圏諸国もさまざまな優遇措置で、積極的な受け入れ姿勢を示していった。現在では、立地や人件費、優遇措置などを背景として東欧地域における自動車産業の集積は、ヨーロッパ系のみならず、日米各国自動車・自動車部品メーカーの進出をもたらし、ヨーロッパにおける製品・部品供給基地となりつつある。

本稿では、中東欧4ヶ国における自動車部品の貿易構造を見ることで、ヨーロッパの自動車部品調達構造を貿易統計から見ることとともに、西ヨーロッパにおける自動車部品供給基地としての役割を見る

ことで、ヨーロッパにおける自動車部品補完体制の実状とその可能性を探ることを目的とする。

アジアにおける自動車部品の貿易構造を見てみると、依然として日本の自動車部品貿易黒字は圧倒的で、日本向け輸出が増加しているものの、日本からの輸入に依存し、圧倒的な日本優位の構造に変化がないことをこれまで指摘してきた¹⁾。日本を中心としたアジア地域と比較した場合、既にEUによって同一の経済圏に組み込まれた中東欧4カ国と西ヨーロッパの自動車先進国との関係は、アジアよりも、より部品供給拠点としての役割を果たしているのか、そうならば、FTA/EPAの締結促進、ひいては「東アジア経済圏」の成立が、我が国自動車メーカーにとって大きな影響を与えるのかなどを中東欧4カ国の実状を分析することで捉えてみたい。

2. 分析対象と分析手法

(1) 分析対象

中東欧4カ国の自動車部品貿易構造を探る本稿では、分析対象を以下の通りとする。分析対象国は、近年、自動車産業の集積が進んでいるポーランド、ハンガリー、チェコ、スロバキアの4カ国とする。

分析対象年は、1999年から2004年までの暦年の6年間とする。なお、貿易統計の出所は、チェコについては、チェコ統計局（Czech Statistical Office）が

* (財)機械振興協会経済研究所 調査研究部 研究員 (tetsuya@eri.jspmi.or.jp)

図表1 自動車部品品目名一覧

3926	その他のプラスチック製品及び第39.01項から第39.14項までの材料（プラスチックを除く。）から成る製品
30	家具用又は車体用の取付具その他これに類する取付具
90	その他のもの
4009	管及びホース（加硫したゴム（硬質ゴムを除く。）製のものに限る。）
11	他の材料により補強してないもの及び他の材料と組み合わせてないもの（継手なしのもの）
12	他の材料により補強してないもの及び他の材料と組み合わせてないもの（継手付きのもの）
21	金属のみにより補強し又は金属のみと組み合わせたもの（継手なしのもの）
22	金属のみにより補強し又は金属のみと組み合わせたもの（継手付きのもの）
31	紡織用繊維のみにより補強し又は紡織用繊維のみと組み合わせたもの（継手なしのもの）
32	紡織用繊維のみにより補強し又は紡織用繊維のみと組み合わせたもの（継手付きのもの）
41	他の材料により補強し又は他の材料と組み合わせたもの（継手なしのもの）
42	他の材料により補強し又は他の材料と組み合わせたもの（継手付きのもの）
4011	ゴム製の空気タイヤ（新品のものに限る。）
10	乗用自動車用
20	バス又は貨物自動車用
61	その他のもの（杉綾模様その他これに類する模様となるトレッドを有するものに限る。）（農業用又は林業用の車両及び機械に使用する種類のもの）
62	その他のもの（杉綾模様その他これに類する模様となるトレッドを有するものに限る。）（建設用又は産業用の車両及び機械に使用する種類のものでリム径が61cm以下のもの）
63	その他のもの（杉綾模様その他これに類する模様となるトレッドを有するものに限る。）（建設用又は産業用の車両及び機械に使用する種類のものでリム径が61cmを超えるもの）
69	その他のもの（杉綾模様その他これに類する模様となるトレッドを有するものに限る。）
92	その他のもの（農業用又は林業用の車両及び機械に使用する種類のもの）
93	その他のもの（建築用又は産業用の車両及び機械に使用する種類のものでリム径が61cm以下のもの）
94	その他のもの（建築用又は産業用の車両及び機械に使用する種類のものでリム径が61cmを超えるもの）
99	その他のもの
4012	ゴム製の空気タイヤ（更生したもの及び中古のものに限る。）並びにゴム製のソリッドタイヤ、クッションタイヤ、タイヤトレッド及びタイヤフラップ
11	更生タイヤ（乗用自動車用）
12	更生タイヤ（バス又は貨物自動車用）
19	更生タイヤ（その他のもの）
20	空気タイヤ（中古のものに限る。）
90	その他のもの
4013	ゴム製のインナーチューブ
10	乗用自動車、バス又は貨物自動車用
90	その他のもの
4016	ゴム製品（その他のもの）
10	セルラーラバー製のもの
91	床用敷物及びマット
93	ガasket、ワッシャーその他のシール
99	その他のもの
5702	じゅうたんその他の紡織用繊維の床用敷物（タフト又はブロック加工したものを除く。）
42	人造繊維材料製のもの
5703	じゅうたんその他の紡織用繊維の床用敷物（タフトしたものに限る。）
20	ナイロンその他のポリアミド製のもの
30	その他人造繊維材料製のもの
5704	じゅうたんその他の紡織用繊維の床用敷物（フェルト製に限りタフトし又はブロック加工したものを除く。）
90	その他のもの
6813	ブレーキ用、クラッチ用その他これらに類する用途に供する摩擦材料及びその製品
10	ブレーキライニング及びブレーキパッド
90	その他のもの
7007	安全ガラス（強化ガラス及び合わせガラスに限る。）
11	強化ガラス（車両用、航空機用、宇宙飛行体用又は船舶用に適する寸法及び形状のもの）
21	合わせガラス（車両用、航空機用、宇宙飛行体用又は船舶用に適する寸法及び形状のもの）
7009	ガラス鏡（枠付きであるかないかを問わないものとし、バックミラーを含む。）
10	バックミラー（車両用のものに限る。）

7320	鉄鋼製のばね及びばね板
10	ばね及びそのばね板
20	コイルばね
90	その他のもの
8301	卑金属製の錠並びに卑金属製留金及び留金付きフレームで、錠と一体のもの並びにこれらの卑金属製のかぎ
20	自動車の錠
8302	卑金属製の帽子掛け、ブラケットその他これらに類する支持具、取付具その他これに類する物品、取付具付きキャスター及びドアクローザー
30	自動車に使用する種類のもの
8407	ピストン式火花点火内燃機関（往復動機関及びロータリーエンジンに限る。）
33	ピストン式往復動機関（シリンダー容積が250立方センチメートルを超え1,000立方センチメートル以下のもの）
34	ピストン式往復動機関（シリンダー容積が1,000立方センチメートルを超えるもの）
90	その他のエンジン
8408	ピストン式圧縮点火内燃機関（ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン）
20	第87類の車両の駆動に使用する種類のエンジン
90	その他のエンジン
8409	第84.07項又は第87.08項のエンジンに専ら又は主として使用する部分品
91	ピストン式火花点火内燃機関に専ら又は主として使用する種類のもの
99	その他のもの
8414	気体ポンプ、真空ポンプ、気体圧縮機及びファン並びに換気用又は循環用のフード
40	気体圧縮機（けん引用の車輪付きシャシを取り付けたものに限る。）
59	その他のもの（排気タービン過給器）
90	部分品
8415	エアコンディショナー
20	自動車用
90	部分品
8421	遠心分離器並びに液体又は気体のろ過機及び清浄機
23	内燃機関の潤滑油又は燃料油のろ過機
29	液体用のろ過機また清浄機（その他のもの）
31	内燃機関の吸気用のろ過機
99	部分品（その他のもの）
8425	プーリー、タックル、ホイスト、ウィンチ、キャブスタン及びジャッキ
42	その他のジャッキ及びホイスト（油圧式のものに限る）
8483	ギアボックスその他の変速機、伝動軸、クランク、軸受箱、滑り軸受、歯車、歯車伝動機、パールスクリュウ、弾み車、プーリー、クラッチ及び軸継手
10	伝動軸（カムシャフト及びクランクシャフトを含む。）及びクランク
20	軸受箱（玉軸受又はころ軸受を有するものに限る。）
30	軸受箱（玉軸受又はころ軸受を有するものを除く。）及び滑り軸受
40	歯車及び歯車伝動機（単独で提示する歯付きホイール、チェーン sprocket その他の伝動装置の構成部品を除く。）、パールスクリュウ、ローラースクリュー並びにギアボックスその他の変速機
50	はずみ車及びプーリー（プーリーブロックを含む。）
60	クラッチ及び軸継手（自在継手を含む。）
90	単独で提示する歯付きホイール、チェーン sprocket その他の伝動装置の構成部品及び部分品
8484	ガスケットその他これに類するジョイント及びメカニカルシール
10	ガスケットその他これに類するジョイント（他の材料と結合した金属板製のもの及び二層以上の金属から成るものに限る。）
20	メカニカルシール
90	その他のもの
8502	発電機（原動機とセットにしたものに限る。）及びロータリーコンバーター
11	ピストン式圧縮点火内燃機関（ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン）とセットにしたもの（出力が75キロボルトアンペア以下のもの）
12	ピストン式圧縮点火内燃機関（ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン）とセットにしたもの（出力が75キロボルトアンペアを超え375キロボルトアンペア以下のもの）
13	ピストン式圧縮点火内燃機関（ディーゼルエンジン及びセミディーゼルエンジン）とセットにしたもの（出力が375キロボルトアンペアを超えるもの）
20	ピストン式火花点火内燃機関とセットにしたもの
8507	鉛電池（隔離板を含むもの）
10	ピストンエンジンの始動に使用する種類の鉛蓄電池
8511	火花点火式又は圧縮点火式の内燃機関の点火又は始動しに要する種類の電気機器並びにこれらの内燃機関に使用する種類の発電機及び開閉器

10	点火プラグ
20	点火用磁石発電機、直流磁石発電機及びはずみ車式磁石発電機
30	ディストリビューター及びイグニッションコイル
40	スターター及び始動充電発電機
50	その他の発電機
80	その他の機器
90	部分品
8512	電気式の照明用又は信号用の機器、ウィンドウスクリーンワイパー及び曇り除去装置（自転車又は自動車に使用する種類のものに限る。）
20	照明用又は可視信号用の機器（自転車用を除く。）
30	音響信号機器
40	ウィンドウスクリーンワイパー及び曇り除去装置
90	部分品
8519	レコードデッキ、レコードプレイヤー、カセットプレイヤーその他の音声再生機（録音装置を自蔵するものを除く。）
99	その他のもの（デジタルオーディオディスクプレイヤー）
8527	無線電話用、無線電信用又はラジオ放送用の録音機器
21	自動車に使用する種類のラジオ放送用受信機（録音又は音声再生装置付き）
29	自動車に使用する種類のラジオ放送用受信機（その他のもの）
8539	フィラメント電球及び放電管並びにアーク灯
10	シールドビームランプ
21	タングステンハロゲン電球
22	その他のフィラメント電球（出力が200ワット以下のもので、使用電圧が100ボルトを超えるものに限る。）
29	その他のフィラメント電球（その他のもの）
32	水銀ランプ、ナトリウムランプ及びメタルハライドランプ
90	部分品
8544	電気絶縁をした線、ケーブルその他の電気導体及び光ファイバーケーブル
30	点火用配線セットその他の配線セット（車両、航空機又は船舶に使用する種類のものに限る。）
60	その他の電気導体（使用電圧が1,000ボルトを超えるもの）
8706	原動機付きシャシ（第87.01項から第87.05項までの自動車用のものに限る。）
00	原動機付きシャシ（第87.01項から第87.05項までの自動車用のものに限る。）
8707	車体（運転室を含むものとし、第87.01項から第87.05項までの自動車用のもの）
10	第87.03項の車両用のもの
90	その他のもの
8708	部分品及び付属品（第87.01項から第87.05項までの自動車のものに限る。）
10	バンパー及びその部分品
21	シートベルト
29	車体のその他の部分品及び付属品のその他のもの
31	ブレーキライニング（取り付けられたものに限る。）
39	ブレーキ及びサーボブレーキ並びにこれらの部分品（その他のもの）
40	ギヤボックス
50	駆動軸（差動装置を有するもの）
60	非駆動軸及びその部分品
70	車輪並びにその部分品及び付属品
80	懸架装置用ショックアブソーバー
91	ラジエーター
92	消音装置及び排気管
93	クラッチ及びその部分品
94	ハンドル、ステアリングコラム及びステアリングボックス
99	その他のもの
9104	計器盤用時計そのたこれに類する時計（車両用、航空機用、宇宙飛行体用又は船舶用のものに限る。）
00	車両用、航空機用、宇宙飛行体用又は船舶用のもの
9401	腰掛け及びその部分品
20	自動車に使用する種類の腰掛け

注：（社）日本自動車部品工業会は、貿易統計の集計にあたって、2005年に品目分類の大幅な拡大を行っている。よって、拙稿（2003）より掲載している自動車部品の分類とは異なっており、自動車部品貿易額も単純には比較できない。本図表の品目は、2005年の統計品目を元に作成している。別の年では品目と品目分類が異なるものがある。

4009.11～4009.42、401161～99、4012.11～4012.19は、分析対象年間に品目の見直しを行ったために新たに登場した品目である。そのため、変更前との比較を行うため、一部で合算作業を行っている。

出所：財団法人日本関税協会「輸出統計品目表2005」などより作成

ホームページ²で提供している貿易統計データを利用した。ポーランド、ハンガリー、スロバキアについては、アメリカのGTI社が提供しているWorld Trade Atlasを用いて、上記4カ国の輸出入金額から分析する。貿易相手国は、上記4カ国に加え、それぞれの対イギリス、対イタリア、対フランス、対ドイツの輸出入金額を対象とする。なお、World Trade Atlasの原典は、Eurostatである。

分析対象品目は、自動車部品であるが、品目分類は、図表1に示したとおり、社団法人日本自動車部品工業会が発表している貿易分類にあわせて、HS 6桁分類でピックアップする。

(2) 分析手法

分析手法としては、貿易金額に加え、貿易特化係数とウェイトを用いる。貿易特化係数は、(輸出額-輸入額)/(輸出額+輸入額)で表され、ウェイトは、(当該品目の当該国向け輸出額+当該品目の当該国からの輸入額)/(当該国向け輸出総額+当該国からの輸入総額)で表される³。

3. 本稿の課題 (問題点)

貿易特化係数とウェイトを用いて中東欧4カ国の自動車部品貿易構造を探る本稿であるが、いくつかの問題点が存在する。第1に、本稿では、自動車製造に関する重要な要素である、素材や資本財についてはカウントしていない。第2に、第3国向け輸出やいわゆる持ち帰りについてはつかめておらず、輸出入金額に含まれたままになっている。第3に、自動車部品となっているが、4カ国の貿易統計を分析

するため、国際的に分類が統一されているHS 6桁分類での分析となっているため、自動車用とその他の用途に使用する品目に分類されていないものも存在しており、厳密な意味での自動車部品とは言い難い可能性も指摘できる。第4に、貿易の中身については考慮していない。例えば、ドイツからの輸入品が高付加価値品で、ポーランドからの輸出品が低付加価値品であった場合には棲み分けの可能性が指摘できるが、単純に金額のみの分析になっているため、競合と捉える可能性は少なくない。また、輸出品の生産主体について、地場のローカル企業なのか、日系企業なのか、ヨーロッパ系企業なのかはここからはわからない。第5の問題として、スロバキアの貿易統計については、World Trade Atlasでも提供されておらず、冊子体のもも入手できなかった。このため、貿易相手国それぞれのスロバキア向け輸出入金額をスロバキアの輸出入と逆算して捉えている。

これ以外にも様々な問題があるが、その点をご容赦いただきたい。

4. 中東欧4カ国の状況

近年、中東欧4カ国の自動車産業の集積が進んでいる。自動車生産拠点だけでも、日米欧の自動車メーカーの進出が進んでおり、最近では、韓国メーカーも進出を計画している。図表2は、中東欧4カ国における主要メーカーの現地生産状況を示したものである。

このように、主要国の自動車メーカーの進出に伴い、自動車部品メーカーの進出も進んでおり、中東欧4カ国の自動車産業集積は急速に進んでいる。自

図表2 中東欧4カ国の主要生産拠点

国	メーカー	拠点名	主要生産品目
ポーランド	VW	VW Pozna	T5, Octavia等
		VW Motor Polska	1.9Lディーゼルエンジン
	Fiat	Fiat Auto Poland	Panda等
	OPEL	Gliwice工場	Agila, Astra Classic
	トヨタ	Toyota Motor Manufacturing Poland Toyota Motor Industries Poland	マニュアルトランスミッション、1.0Lガソリンエンジン 2.0Lディーゼルエンジン
	いすゞ	Isuzu Motors Polska	1.7-1.9Lディーゼルエンジン
ハンガリー	VW	Auddi Hungaria Motor	TT Coupe/Roadstar, エンジン
	スズキ	Magyar Suzuki	Swift
チェコ	VW	Skoda Auto	Fabia, Octavia等
	トヨタ/PSA	Toyota Peugeot Citroen Automobile Czech	小型車
スロバキア	VW	VW Slovakia	Touareg, Golf, Polo等
	PSA	PSA Peugeot Citroen(06年稼働開始予定)	新型Peugeot207
	起亜	Zilina工場(06年末稼働予定)	新型Rio

出所：石川卓哉「自動車生産拠点としての中東欧とロシア」、社団法人日本自動車工業会「JAMAGAZINE」2005年6月号、24p などから作成

図表3 中東欧4カ国の自動車生産台数推移

	02			03			04		
	乗用車	トラック・バス	計	乗用車	トラック・バス	計	乗用車	トラック・バス	計
ポーランド	275,596	23,489	299,085	306,847	15,214	322,061	521,816	77,328	599,144
ハンガリー	138,139	3,274	141,413	122,338	3,778	126,116	118,590	4,076	122,666
チェコ	441,312	5,776	447,088	436,279	5,420	441,699	443,065	5,295	448,360
スロバキア	225,442	276	225,718	281,160	187	281,347	223,542	-	223,542

出所：社団法人日本自動車工業会ホームページ (http://www.jama.or.jp/world/world/world_t2.html)

自動車メーカーの進出が進んだことも影響して、中東欧4カ国における自動車生産についても概して好調に推移している。図表3に示したように、ドイツに隣接するポーランドとチェコは、増加傾向を示しており、中東欧がヨーロッパの自動車産業において注目される状況になっている。

このように、中東欧4カ国が自動車産業に関して注目されている背景には、その立地などの環境が大きく影響していたものと考えられる。社会主義時代の工業化の進展、相対的に安価な人件費、西ヨーロッパに近い立地といった環境は、中東欧4カ国を生産拠点として活用するのに優位であったと考えられる。第二次大戦後に社会主義陣営に加入した諸国では、中央計画経済の導入によって、工業分野への資源集中が進み、工業比率が高まっていった。その後のパフォーマンスの停滞などから、技術などの面で西側から見て遅れたものになってはいたが、社会主義時代の遺産として、製造業の基礎はあったことが認識され、これを経験した人材を活用できると考えられていた。また、ヨーロッパ圏内においても相対的に賃金は安価であり、EUへのアクセスが比較的容易であること、さらに、海外からの投資を積極的に促進する施策を進めていたことなどがあげられる。

このように、これまでのいわゆる民族系メーカーに加え、日米欧自動車メーカーの進出によって、中東欧4カ国は自動車・自動車部品生産拠点として重要な役割を果たしつつある。生産台数の拡大に伴い、完成車の輸出台数も増加しているといわれており、中東欧4カ国は完成車の海外市場への供給拠点としての役割も果たしている。これらのことから、中東欧4カ国における自動車生産は、ヨーロッパ市場に好まれやすい小型車を、安価な労働コストなどを活用して、比較的安い値段で市場に投入するための生産拠点として活用しているものと考えられる。この点に関しては、アジアにおける自動車生産の動向とは異なる環境にある。例えば、東南アジアでの生産

は、近年輸出が拡大しているものの、その発端は、通貨危機による「緊急避難的」な輸出であった。また、中国においては、一部完成車を輸出しているメーカーも存在するが、ほとんどは、巨大市場中国を念頭に置いた生産である。ドイツを中心にした中東欧4カ国と、日本を中心にしたアジアには自動車生産の性質に大きな違いがあることが示されている。

自動車産業の状況も一因となっているが、中東欧4カ国と西ヨーロッパ諸国との関係は深まっており、貿易額自体も増加傾向にある。図表4は、中東欧4カ国と今回の比較対象国のイギリス、イタリア、ドイツ、フランスとの貿易総額の推移を示したものであり、図表5は自動車部品の貿易額の推移を示したものである。ここに示したとおり、各国ともドイツとの貿易額が最大となっており、その額は年々増加傾向にあることがわかる。ドイツの貿易総額に占める中東欧4カ国の貿易総額の割合も増加傾向を示していることから、ドイツの貿易における重要度は小さいながらもその割合を増加しつつある。中でもポーランドは2000年から、チェコは99年から自動車部品輸出超過の状態になっており、ドイツにとって両国は部品調達先の1つになっており、その傾向は、年々増加していることがわかる。他の2国についても、輸入超過の状態から、ほとんど均衡という状態にあるものの、ドイツとの自動車部品貿易は年々重要度を増していることがうかがえる。西ヨーロッパその他の国についても、貿易額は概して増加傾向を示しており、中東欧4カ国が、西ヨーロッパの自動車部品調達先としてその役割が年々拡大していることを示している。

一方で東南アジアに見られるような自動車部品の融通関係を中東欧4カ国についてみる。図表5は、中東欧4カ国における貿易総額の合計に占めるそれぞれの自動車部品貿易額の割合を示したものである。以下ではこれを「地域ウェイト」と呼ぶことにする。図表6は、中東欧4カ国における地域ウ

図表4 中東欧4カ国の対イギリス、対イタリア、対ドイツ、対フランス貿易額の推移(100万米ドル)

ポーランド							チェコ								
		99	00	01	02	03	04			99	00	01	02	03	04
対イギリス	輸出	1,096	1,415	1,795	2,137	2,713	4,009	対イギリス	輸出	882	1,243	1,823	2,225	2,620	3,144
	輸入	2,096	2,176	2,085	2,152	2,546	3,025		輸入	1,089	1,326	1,480	1,272	1,389	2,000
対イタリア	輸出	1,786	1,995	1,941	2,266	3,095	4,491	対イタリア	輸出	962	1,096	1,353	1,555	2,158	2,899
	輸入	4,281	4,056	4,136	4,634	5,829	6,634		輸入	1,516	1,660	1,927	2,197	2,725	3,602
対ドイツ	輸出	9,867	11,013	12,385	12,306	17,385	22,247	対ドイツ	輸出	11,017	11,757	12,756	14,014	18,021	24,278
	輸入	11,599	11,671	12,016	13,461	16,692	24,800		輸入	9,576	10,363	12,202	13,221	16,687	21,517
対フランス	輸出	1,326	1,640	1,949	2,483	3,296	4,512	対フランス	輸出	1,026	1,164	1,430	1,793	2,304	3,131
	輸入	3,073	3,142	3,415	3,855	4,835	5,787		輸入	1,382	1,591	1,762	1,952	2,525	3,244

ハンガリー							スロバキア								
		99	00	01	02	03	04			99	00	01	02	03	04
対イギリス	輸出	1,118	1,151	1,311	1,622	1,983	2,792	対イギリス	輸出	176	224	271	346	438	484
	輸入	851	1,012	990	1,073	1,299	1,555		輸入	185	236	276	300	385	404
対イタリア	輸出	1,473	1,648	1,899	1,994	2,511	3,089	対イタリア	輸出	971	1,059	1,102	1,102	1,200	1,668
	輸入	2,153	2,398	2,641	2,850	3,386	3,351		輸入	679	658	808	957	1,184	1,354
対ドイツ	輸出	9,577	10,450	10,832	12,216	14,640	17,192	対ドイツ	輸出	3,368	3,128	3,694	4,744	8,206	9,024
	輸入	8,165	8,181	8,369	9,175	11,723	16,079		輸入	2,982	3,030	3,485	3,846	5,853	6,812
対フランス	輸出	1,120	1,466	1,814	1,954	2,488	3,115	対フランス	輸出	322	324	310	379	551	632
	輸入	1,310	1,397	1,576	1,815	2,300	2,822		輸入	361	358	477	596	739	807

出所：World Trade Atlas より作成

図表5 中東欧4カ国の対イギリス、イタリア、ドイツ、フランス自動車部品貿易額の推移(100万米ドル)

ポーランド							チェコ								
		99	00	01	02	03	04			99	00	01	02	03	04
対イギリス	輸出	108	255	255	277	395	619	対イギリス	輸出	59	94	123	204	293	418
	輸入	130	158	166	182	209	264		輸入	45	56	61	70	94	144
対イタリア	輸出	199	219	266	358	646	886	対イタリア	輸出	84	84	97	148	195	245
	輸入	672	506	394	418	728	1,231		輸入	95	109	125	167	231	352
対ドイツ	輸出	869	1,563	1,930	2,403	3,132	3,754	対ドイツ	輸出	1,692	1,909	2,446	3,136	4,158	5,273
	輸入	1,199	1,247	1,328	1,531	2,108	3,303		輸入	1,390	1,610	2,082	2,374	2,986	3,693
対フランス	輸出	74	115	198	312	537	759	対フランス	輸出	165	197	267	386	499	611
	輸入	178	204	208	268	403	555		輸入	147	182	242	280	341	466

ハンガリー							スロバキア								
		99	00	01	02	03	04			99	00	01	02	03	04
対イギリス	輸出	271	269	230	258	295	356	対イギリス	輸出	28	47	49	56	105	103
	輸入	74	76	77	100	137	124		輸入	8	10	13	22	35	43
対イタリア	輸出	65	99	86	87	112	151	対イタリア	輸出	18	21	28	51	57	57
	輸入	108	112	134	154	204	195		輸入	55	55	63	79	116	122
対ドイツ	輸出	2,718	2,650	3,004	3,296	3,250	4,323	対ドイツ	輸出	539	520	609	859	2,011	2,253
	輸入	2,535	2,437	2,410	2,642	3,183	20,129		輸入	1,135	1,085	1,038	1,140	2,175	2,220
対フランス	輸出	87	93	116	171	194	252	対フランス	輸出	12	13	16	20	39	54
	輸入	87	89	88	99	134	132		輸入	25	30	42	73	98	108

出所：図表4と同じ

図表6 中東欧4カ国における地域ウェイトの推移

	99年 00年 01年 02年 03年 04年											
	対ポーランド			対ハンガリー			対チェコ			対スロバキア		
ポーランド				0.006	0.010	0.011	0.034	0.031	0.025	0.002	0.003	0.003
				0.011	0.013	0.015	0.017	0.017	0.019	0.004	0.007	0.006
ハンガリー	0.005	0.010	0.010				0.011	0.012	0.015	0.011	0.010	0.010
	0.011	0.014	0.014				0.018	0.017	0.018	0.011	0.013	0.009
チェコ	0.036	0.033	0.025	0.014	0.012	0.016				0.025	0.023	0.026
	0.018	0.017	0.020	0.020	0.021	0.022				0.031	0.033	0.029
スロバキア	0.002	0.003	0.003	0.011	0.010	0.010	0.025	0.023	0.026			
	0.004	0.007	0.006	0.011	0.013	0.009	0.031	0.033	0.029			

出所：図表4と同じ

エイトのマトリックスを示したものである。ここに示したとおり、チェコの地域ウェイトが比較的大きな数字を示しており、中東欧4カ国の自動車部品融通の中心になっているのではないかと思わせる結果となった。

具体的に見てみると、ポーランドの対ハンガリー地域ウェイトは、99年の0.006から04年には0.015と倍以上の拡大を見せており、両国間の自動車部品貿易が、この4カ国の貿易全体に占める役割の重要度を増していることがわかる。対チェコ地域ウェイト

は、99年の0.034から04年には0.019と半分近くまで縮小している。対スロバキア地域ウェイトは、99年の0.002から04年には0.006まで3倍増を示しているものの、最も小さな数字で、関係性は小さいと考えられる。ハンガリーの対チェコ地域ウェイトは、99年の0.011から04年には0.018と若干拡大している程度である。対スロバキア地域ウェイトは、99年の0.011から04年には0.009と縮小している。チェコの対スロバキア地域ウェイトは、99年の0.025から04年には0.029と若干増加している。

以上のことから考えると、東南アジアとは単純に比較できないものの、東南アジアにおける自動車部品相互補完の状況とほぼ同じような数字⁵を示しており、中東欧4カ国内でも自動車部品貿易は、比較的活発に行われてきたことがうかがえる。ただ、04年前後には数字の伸びが小さくなる、ないしは縮小している所も見受けられる。これは、04年に中東欧4カ国がEUに正式加盟したことが由来すると思われる。つまり、中東欧4カ国のEU加盟国との貿易額全体が拡大したことによって分母が大きくなったことと、EUに加盟したことで、中東欧4カ国で融通するよりもEU域内からの調達がよりしやすくなった品目が増え、中東欧4カ国以外のEU加盟国との自動車部品へのシフトが進んだことが考えられる。

これらのことから、中東欧4カ国における自動車部品貿易は拡大することが予想され、その相手先として中東欧4カ国以外のEU加盟国との関係がますます拡大することが予想される。しかし、立地的な面やコストの面などから、中東欧4カ国の自動車部品産業の発展次第では、中東欧4カ国内での自動車部品相互融通が拡大することも予想される。結局、中東欧4カ国における自動車産業の進展度合いによって、この傾向は変わる事となり、今後の動向が注目される。

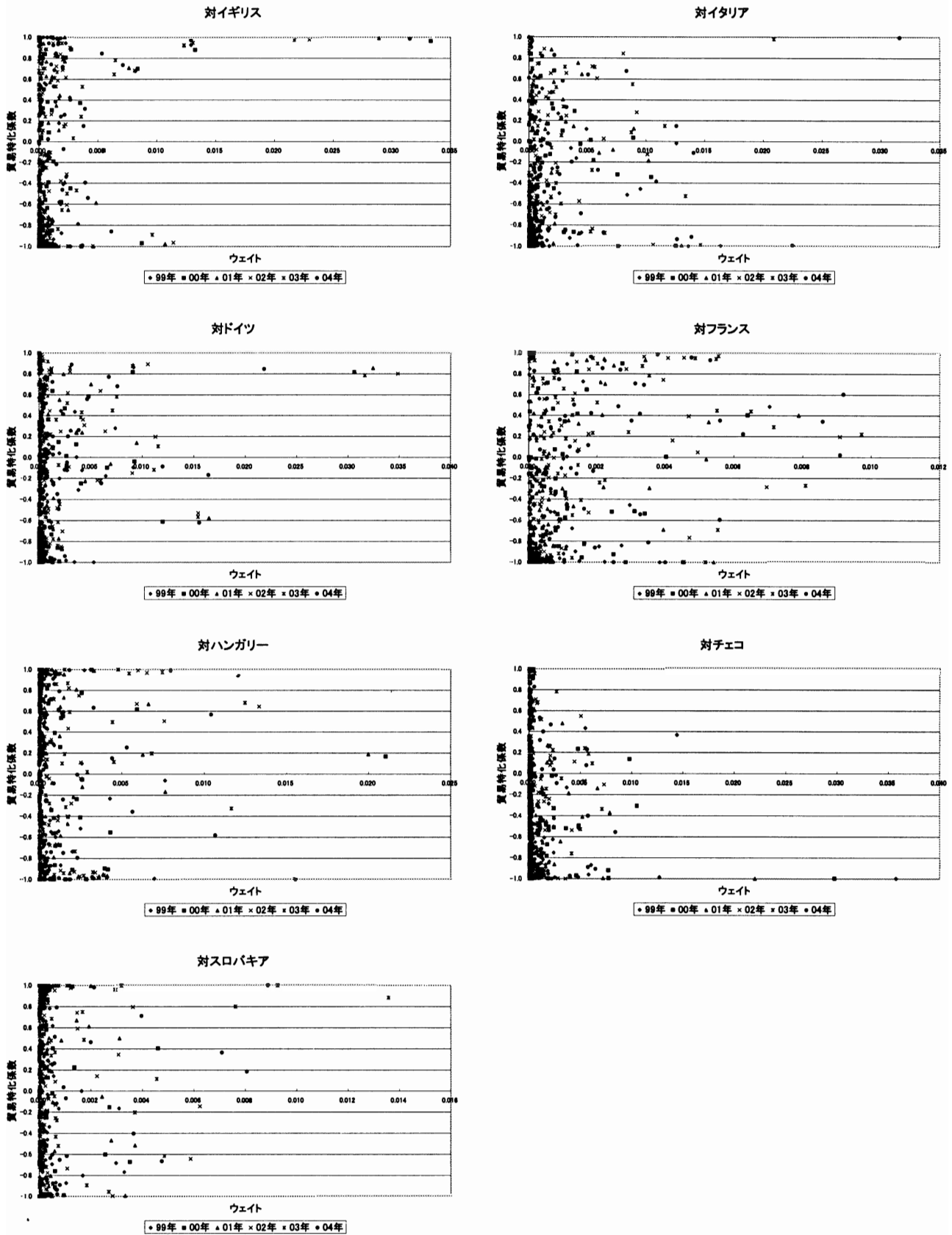
5. 国別の動向

(1) ポーランド

これまで、中東欧4カ国の自動車部品貿易の状況を見てきたが、以下では、各国の状況を国別に見てみる。図表7はポーランドの対象国向け自動車部品貿易特化係数とウェイトの推移を示したものである。ここに示したとおり、状況は相手先ごとにまちまちである。具体的に見てみると、イギリスに対しては、

全体として貿易特化係数がマイナスに集まる傾向にあり、イギリスの優位にある。99年には貿易特化係数の分布はほとんどが-1.0付近に分布しており、圧倒的なイギリス優位の構造にある。一部プラスに分布していた品目も存在するが、その分布はまばらである。ウェイトについては、貿易特化係数プラスに分布する品目で数品目相対的に大きな数字を示しているものの、ばらつきはほとんど無く、圧倒的な競争力を持っている品目は存在しない。00年になると、貿易特化係数の分布は、プラスに分布するもののプラス方向のシフトとマイナスに分布する品目のマイナス方向へのシフトが見られる。つまり、補完傾向が相対的に強まっていることがわかる。ウェイトの分布は、プラスに分布する1品目で大幅な増加が見られるものの、大きな変化はない。01年になると、貿易特化係数の分布は、プラス方向への若干のシフトが見受けられ、ポーランドの優位が若干強まったことが示されている。ただ、分布としては依然としてマイナスに分布する品目が多く、イギリスの優位の状況に変化はない。02年は、貿易特化係数プラス方向の若干のシフトが見受けられるものの、依然としてマイナスに分布する品目が多くなっている。ウェイトの分布はそれほど変化はしていない。03年にも貿易特化係数のプラス方向へのシフトは続いている。これまで、マイナスに分布していた品目のプラス方向へのシフトが見受けられ、特に、これまで、-1.0付近に集中していた分布がばらつきだしている。ウェイトについてはプラスに分布する品目で増加の傾向が見受けられ、ポーランドの競争力が若干拡大したと思われる。04年の状況は、貿易特化係数のプラス方向へのシフトが進んでおり、+1.0付近への集中の方向が見受けられる。ここに分布している品目のウェイトの拡大も見受けられ、ウェイトの相対的な大きさが貿易特化係数プラスに分布する品目で見受けられる。貿易特化係数マイナスに分布する品目については、若干の増加が見られる品目もあるものの、それほど大きな変化は感じられない。以上のことから見てみると、ポーランドの対イギリス自動車部品貿易の状況は、比較対象年間にウェイトとしてはそれほど大きな変化を見せてはいないものの、特に、貿易特化係数プラスに分布する品目については増加傾向が見受けられる。貿易特化係数の分布については、マイナス方向からプラス方向へのシ

図表7 ポーランドの自動車部品貿易特化係数とウェイト分布の推移



出所：図表4と同じ

フトの傾向が続いている。これらのことから、ポーランドの対イギリス自動車部品貿易については、年々、ポーランドの競争力が高まっており、構造もポーランド優位の方向へシフトしつつある。一部の品目については、ポーランドの供給する品目が重要度を増しており、重要な部品供給源の役割を果たしつつあると考えられる。

イタリア向け貿易の状況は、99年には圧倒的なイタリア優位であり、ほとんどの品目は貿易特化係数マイナス、とりわけ、 -1.0 付近に分布しており、ウェイトについても、マイナスに分布している品目の大きさが目立つ。00年になると、貿易特化係数の分布のプラス方向へのシフトが見受けられる。しかし、ウェイトについては若干の減少が見受けられる。01年になると、貿易特化係数のプラス方法へのシフトが見受けられ、ウェイトもこれまで貿易特化係数マイナスに分布していた品目で目立っていたものが、プラスに分布している品目で目立つようになっていく。02年には貿易特化係数のプラス方向へのシフトと、貿易特化係数プラスに分布する品目のウェイトの拡大が目立つ。ただし、貿易特化係数のマイナスに分布している品目の -1.0 付近への集中が進んでおる。つまり、イタリアとの間での棲み分けの傾向が強まりつつあるのではないかと思わせる分布である。03年になると、貿易特化係数のマイナス方向への若干のシフトが見られ、プラスに分布していた品目に分布のばらつきが見受けられる。一方で、マイナスに分布する品目では -1.0 付近への集中が見受けられる。ウェイトは若干の増加を示している。04年の貿易特化係数の分布は、マイナスに分布する品目が多いものの、プラスマイナス共に、0方向へのシフトが見受けられる。ウェイトについては、若干の増加傾向が見え、特に貿易特化係数 $+1.0$ 付近と -1.0 付近に分布する品目のウェイト増加が見受けられる。これらのことから、イタリアに対する自動車部品貿易の動向は、ポーランドの輸出優位の方向へシフトしつつあるものの、最近では、より競合状態になっているのではないかと考えられる。イタリアとの棲み分けと言うよりも直接競合するような形になったと思われる。

ドイツ向けの状況を見てみると、99年には貿易特化係数の分布は、0付近からマイナスの分布が目立っており、特に、 -1.0 付近の分布が目立つ。ウェ

イトについては、貿易特化係数0付近に分布する品目で比較的大きな数字を示していることから、ポーランドとドイツの間では競合関係にある品目の貿易の割合が大きかったことがわかる。00年になると、ウェイトはほとんど変化はないものの、貿易特化係数の分布はプラス方向へのシフトが見受けられることから、ポーランドの優位へのシフトがみられる。01年になると、貿易特化係数のプラス方向へのシフトが進み、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比較的大きな数字を示しており、ポーランドに優位がある品目がはっきりしており、その品目の貿易が拡大傾向にあることがわかる。02年になると、貿易特化係数の分布は、 $+1.0$ から -1.0 の間にまんべんなく分布するようになっており、ウェイトは、貿易特化係数プラスに分布する品目で大きな数字を示している傾向に変化はない。03年になると、貿易特化係数の分布は、 $+1.0$ から $+0.6$ の間、0の付近、 -0.7 付近から -1.0 の間に分布が集中してきていることがわかる。このことから、ポーランドから輸出する品目と、ドイツから輸入する品目、そして競合する品目が明確になっていることが示されている。ウェイトについては、若干の減少傾向になっている。04年になると貿易特化係数の分布は、プラスに分布する品目とマイナスに分布する品目の0付近へのシフトがみられ、競合状態に近づいているのではないかと思われる。ウェイトについては、ほとんど変化がないか若干減少している程度である。以上のことから、03年頃まで棲み分け傾向があったものが、その後競合状態に向かいつつあることが示されている。

フランス向けの状況は、99年の貿易特化係数の分布は、マイナスがほとんどで、ウェイトも貿易特化係数マイナスに分布しているものが相対的に大きい。00年になると、貿易特化係数プラスの方向へ若干のシフトが示されているものの、マイナスに分布している品目が多い。ウェイトについては、それほど変化はない。01年になると、貿易特化係数の分布がプラス方向へシフトしている。分布については特にプラスに分布している品目については、分散している。ウェイトについては、若干ではあるが増加している。02年になると貿易特化係数のプラス方向へのシフトが進んでいるものの、ウェイトについてはそれほど変化していない。03年には貿易特化係数プラスに分

布している品目については大きな変化はないが、マイナスに分布している品目についてはプラス方向へのシフトが続いている。ウェイトは、貿易特化係数プラスに分布している品目を中心に増加している。04年の貿易特化係数の分布は、プラス方向へのシフトが続いている。しかし、プラスの品目が分散した分布を示しているが、マイナスに分布している品目は、 -1.0 付近の集中が続いている。これらのことから、ドイツ向けの状況は、対象年間に年々ポーランドに優位のある品目が増加してきており、貿易額に占める割合についてもポーランドに優位のある品目を中心に大きくなっている。しかし、フランスに優位がある品目については圧倒的な優位を示しており、ドイツから輸入すべき品目はポーランドからは全く輸出できていないことがうかがえる。

ハンガリー向けの状況では、99年には貿易特化係数の分布は、プラスに分布している品目では分散しており、マイナスに分布している品目では、 -0.4 から -1.0 に分布している。輸入品については比較的、ハンガリーから輸入すべき品目が明確になっていたと考えられる、ウェイトについては、圧倒的に大きな品目は見受けられない。00年になると、貿易特化係数の分散傾向が見られ、 $+1.0$ から -1.0 の間にまんべんなく分布している。ウェイトについては1品目で大きな数字を示している品目があるものの、それ以外についてはほとんど変化はない。01年になると、貿易特化係数のプラス方向のシフトが見受けられる。しかし、分布については概して分散している傾向は続いている。ウェイトの変化はほとんどない。02年になると、貿易特化係数の分布に全体的に、マイナス方向へのシフトがみられる。しかし、 $+1.0$ から $+0.8$ 付近に分布していた品目はプラス方向へのシフトがみられ、優位がさらに強まっている品目も見受けられる。ウェイトについては、それほど大きな変化はないが、 $+1.0$ から $+0.7$ 付近に分布している品目でウェイトの増加がみられる。03年になると、貿易特化係数のプラス方向へのシフトが進み、貿易特化係数が $+1.0$ から $+0.6$ 付近に分布している品目のウェイトの増加がうかがえる。04年になると、貿易特化係数マイナス方向へシフトが見られるが、ウェイトについてはほとんど変化はない。対ハンガリーの状況は、貿易特化係数は分散傾向にあり、輸出優位にある品目と輸入すべき品目が明確になってい

ないことに加え、ハンガリーに優位のある品目が徐々に増えていることがわかる。

チェコ向けの状況を見てみると、99年は貿易特化係数の分布は圧倒的なチェコの優位にあり、貿易特化係数についても、相対的に大きなものはほとんど貿易特化係数マイナスに分布しているものである。00年になると、貿易特化係数の分布はマイナスに多く分布しているものの、プラス方向へのシフトがみられる。ウェイトはほとんど変化していない。01年には、貿易特化係数プラスへのシフトが続き、ウェイトは若干縮小している。02年になると、貿易特化係数のプラス方向へのシフトが続き、 $+1.0$ から -1.0 の間にまんべんなく分布するようになっている。ウェイトについてはほとんど変化はない。03年の状況は、貿易特化係数プラスに分布している品目とマイナスに分布している品目ともに、0方向へのシフトが見受けられ、競合状態にシフトしている。ウェイトについての変化はほとんどない。04年は、貿易特化係数がマイナス方向へのシフトが見受けられ、ウェイトについては -1.0 付近に分布している品目と0から $+0.2$ の間に分布している品目で相対的に大きな数字を示している。これらのことから、チェコとの間の自動車部品貿易は概して貿易特化係数が分散しているものの、ウェイトの大きな品目では比較的競合状態にあると考えられ、チェコに優位にある品目については貿易額の割合も高いことがわかる。

スロバキアとの関係をみてみると、99年には貿易特化係数は分散傾向にあるものの、 $+1.0$ 付近と $+0.4$ から0の間での集中がうかがえる。しかし、ウェイトについては、貿易特化係数マイナスに分布している品目を中心に相対的に大きな数字を示している。00年になると貿易特化係数が急速にプラス方向にシフトし、 $+1.0$ から $+0.8$ の間の集中が目立っている。ウェイトについても相対的に貿易特化係数プラスに分布している品目で相対的に大きな数字を示している。01年になると、貿易特化係数のプラス方向へのシフトがますます進んでいるが、ウェイトについてはほとんど変化していない。02年になって、貿易特化係数がプラスに分布している品目はプラス方向へ、マイナスに分布している品目はマイナス方向へのシフトが進んでおり、ウェイトについても若干の増加を示している。03年になると、貿易特化係数が全体的にプラス方向へのシフトを示し、ウェイト

トは急拡大を示しており、ポーランドに圧倒的な優位を持つ品目の急拡大が見受けられる。04年には再びマイナスに分布している品目のマイナス方向へのシフトとプラスに分布している品目のプラス方向へのシフトがみられ、ウェイトについても若干の増加傾向にある。ここまでみてみると、対スロバキアは、貿易特化係数の分散があることから、棲み分けが進んでいるとは考えにくい。

ポーランドの自動車部品貿易をみてみると、西ヨーロッパ向けについては、徐々に輸出優位のある品目が増加しており、棲み分けに向けた動きが進みつつあると思われる。ここからも、ポーランドは西ヨーロッパにとって自動車部品の供給拠点の1つとしての役割を年々拡大していると考えられる。中東欧4カ国の他の3カ国との関係では、年々ポーランドに優位がある品目が増加しており、急速に競争力を増していると推察される。だが、多くの品目については、貿易特化係数の分散にみられるように、棲み分けが進んでいるとは考えにくい状況にある。

(2) ハンガリー

図表8に示したハンガリーのイギリス向け自動車部品貿易の状況を見てみると、99年の貿易特化係数の分布は+1.0から-1.0の間に分散しており、ウェイトはそれほど大きな数字を示していない。00年になると貿易特化係数はプラス方向に若干のシフトの傾向が見られるものの、ウェイトの変化はほとんど見られない。01年になると、貿易特化係数マイナスに分布している品目のマイナス方向へのシフトが見受けられ、-1.0付近の集中が見受けられる。ウェイトの変化はそれほどないものの、+1.0付近に分布している品目でウェイトの拡大が見受けられる。02年になると貿易特化係数-1.0付近への集中がさらに進み、ウェイトも+1.0付近の品目での拡大が続いている。03年にはウェイトについてはほとんど変化はないものの、貿易特化係数の両極方向へのシフトが見受けられる。04年にはマイナスに分布する品目の-1.0付近への集中が進むものの、プラスに分布する品目のマイナス方向へのシフトがみられ、ウェイトの拡大もみられる。

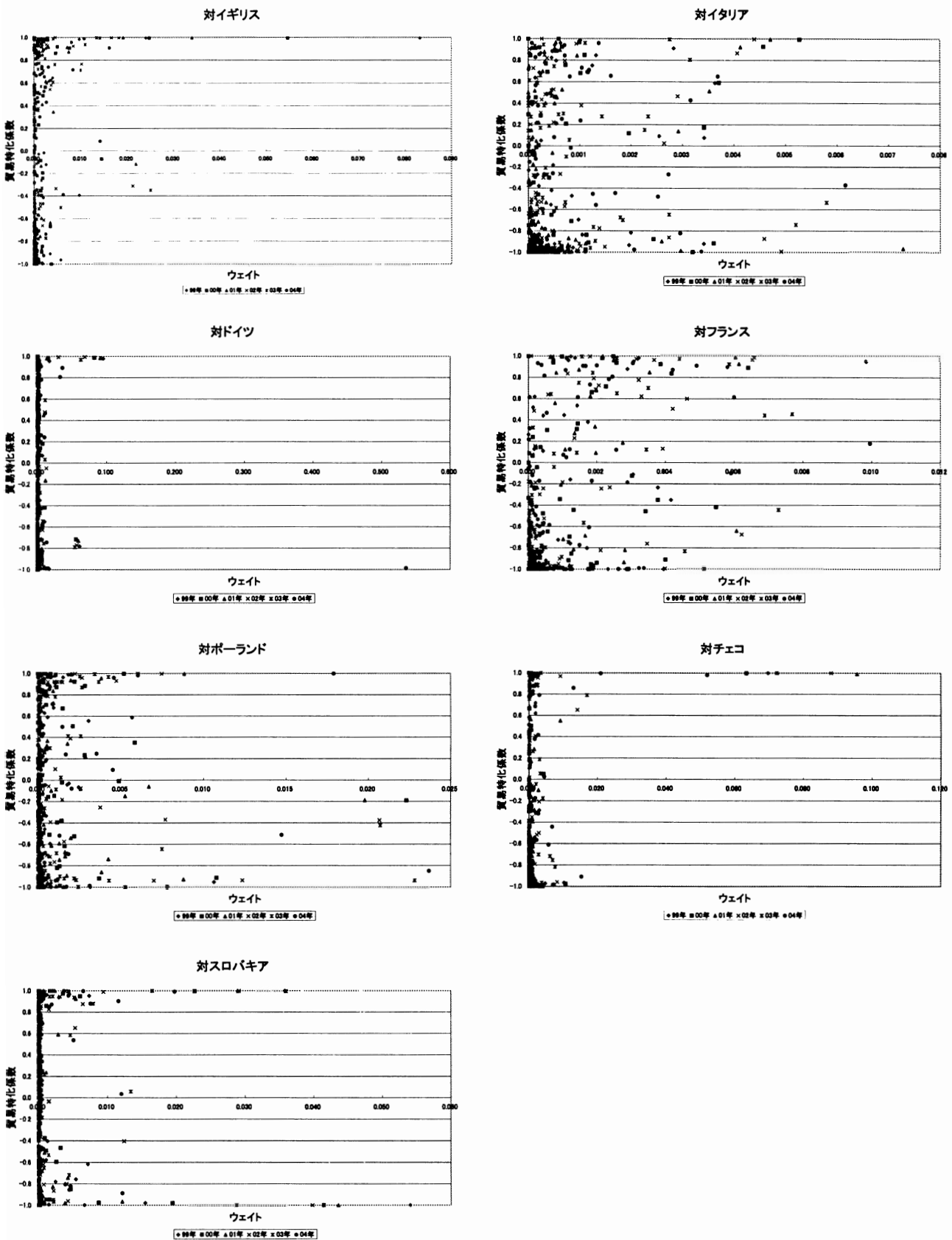
イタリア向けの状況を見てみると、99年には、貿易特化係数の分布は、-1.0付近が目立っており、それ以外は分散傾向にある。ウェイトはそれほど大

きな数字ではない。00年になると貿易特化係数のプラス方向のシフトが見受けられ、+1.0から+0.7付近に集中し始めている。ウェイトは拡大傾向を示しており、特に貿易特化係数プラスに分布している品目にその傾向が見える。01年になると、ウェイトの減少傾向が見える。貿易特化係数の分布は、再び-1.0付近の分布が目立ち始めている。02年になると、ウェイトの若干の増加が見えるが、貿易特化係数は、さらなるマイナス方向へのシフトがうかがえる。03年になると、ウェイトの変化はほとんどないものの、貿易特化係数のプラス方向へのシフトがうかがえ、分布も分散してきている。04年になるとウェイトについてはそれほど変化はないものの、貿易特化係数のプラス方向へのシフトが進み、分散化が進んでいる。これらのことから、対イタリア自動車部品貿易は、貿易特化係数-0.6から-1.0付近の分布が目立っており、イタリアの優位が予想される。この傾向は比較対象年間でほとんど同じで、ウェイトについてもそれほど大きな変化はない。

ドイツ向けの状況を見てみると、99年の貿易特化係数の分布はほとんど分散している。ウェイトは概して大きめの数字を示している。00年には、ウェイトについてはほとんど変化はないものの、貿易特化係数はプラス方向へ若干シフトしている。01年には貿易特化係数が両極方向へのシフトが見受けられるものの、ウェイトについてはほとんど変化が見られない。02年はウェイトの変化はほとんどないものの、貿易特化係数はプラス方向へ若干のシフトがうかがえ、分散状態になっている。03年になると、貿易特化係数の0方向へのシフトが続き、若干集中する傾向が見え始めた。04年になると、貿易特化係数の両極方向へのシフトが見え始め、棲み分け傾向が見え始めた。これらのことから、ドイツとの間では、棲み分けや競争という状況が明確にはなっておらず、分布は分散している。ウェイトもそれほど大きな変化は示していない。しかし、一部の品目でウェイトは大きな数字を示していることから、ある特定の品目では非常に重要な貿易品目となっている。

フランス向けの状態はフランスの優位にある品目が多く、マイナスに多くの品目が分布している。ただ、99年のウェイトについては概してプラスにある品目が大きな数字を示している。00年になると貿易特化係数のマイナス方向のシフトが見え、-1.0付

図表8 ハンガリーの自動車部品貿易特化係数とウェイトと分布の推移



出所：図表4と同じ

近での集中が進んでいる。ウェイトの変化はほとんどない。01年にはマイナス方向へのシフトは続き、 -0.8 から -1.0 への集中が進んでいる。02年になるとウェイトの拡大傾向が見え、貿易特化係数プラスでの拡大が目立つようになっている。03年には貿易特化係数はマイナスにある品目では -0.8 から -1.0 に集中しており、プラスに分布する品目では分散がみられるものの、ウェイトについては貿易特化係数プラスに分布している品目で大きな数字を示している。04年には貿易特化係数のプラス方向へのシフトが見えるが、ウェイトについては若干の減少傾向が示されている。フランス向けの状態をまとめてみると、貿易特化係数の分布はマイナスが多く、 -0.8 から -1.0 付近の分布が目立っているものの、プラスに分布する品目では概してウェイトが大きな品目がみられる。

ポーランド向けの状態は、99年は貿易特化係数は分散している状態であるが、プラスに分布している品目で若干ウェイトが大きい。00年になると、貿易特化係数プラス方向へのシフトが見え、分散傾向が進んでいる。01年は、貿易特化係数はあまり変化はないものの、 $+1.0$ 付近と0付近、 -1.0 付近でのウェイトの大きな品目が目につく。02年になると、貿易特化係数がマイナス方向へのシフトが見え、 $+1.0$ 付近と0付近、 -1.0 付近への集中が見え始め、03年にもその傾向は同じである。03年のウェイトは、 $+1.0$ と -1.0 付近の拡大が見えている。04年になると $+1.0$ 付近と0付近、 -1.0 付近の貿易特化係数の集中が進み、棲み分けする品目と競合する品目が明確になりつつある。

チェコ向けの貿易の状況は、99年のウェイトはほとんど大きな数字は示されておらず、自動車部品貿易がそれほど重要ではないと考えられる。00年になってもウェイトの増加は見受けられない。貿易特化係数の分布は、 $+1.0$ 付近と0付近、 -1.0 付近への集中が進めつつある。01年でもウェイトはほとんど変化がなく、貿易特化係数にも大きな動きはない。02年もウェイトには変化はほとんどないものの、貿易特化係数プラスに分布する品目では $+1.0$ 付近への集中が進んでおり、ハンガリー優位にある品目が競争力を強めていることが示されている。03年になると、 $+1.0$ 付近と0付近への集中が進みつつある。04年も貿易特化係数の分布は同様の傾向で、ウェイト

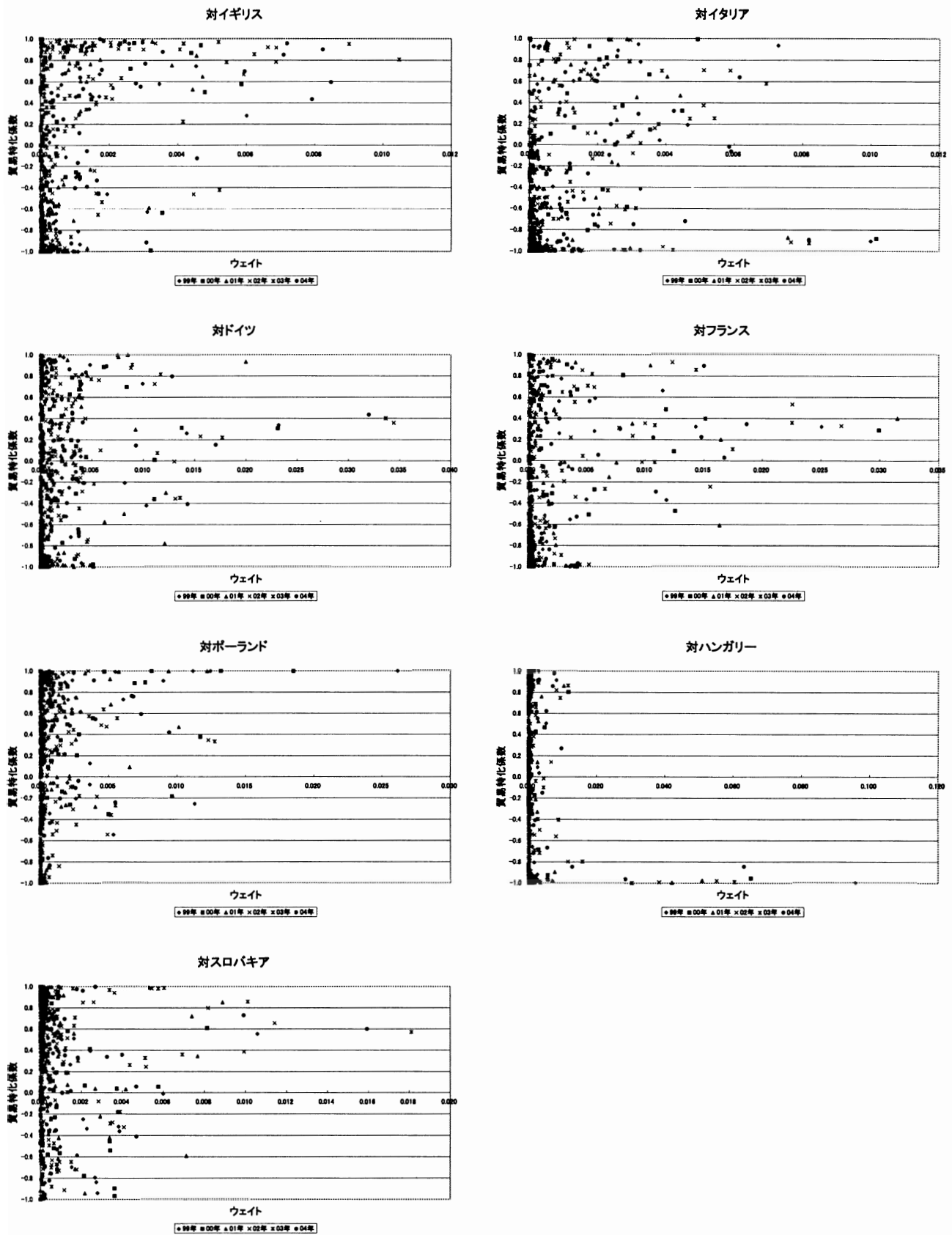
は $+1.0$ 付近と -1.0 付近で若干の拡大が見える。これまでをまとめると、チェコ向け自動車部品貿易は、ハンガリーにとってそれほど重要な貿易品ではないと思われる結果になっている。

スロバキア向け貿易の状況を見てみると、貿易特化係数の分布は分散しており、ウェイトもそれほど大きな数字を示していない。しかし、 $+1.0$ と -1.0 に分布している一部品目については圧倒的なウェイトを示しており輸出すべき品目と輸入すべき品目が明確になっておりその品目の貿易が重要になっていることを示している。00年になると、貿易特化係数は若干のプラス方向のシフトを示しているものの、分散傾向の変化はなく、ウェイトについてもそれほど大きな数字を示していない。01年は貿易特化係数のプラス方向へのシフトが続いているものの、構造的にそれほど大きな変化はない。02年もウェイトについてはほとんど同じ傾向で、貿易特化係数もプラス方向へのシフトが続いている。しかし、 -1.0 付近に分布している品目で、貿易特化係数のマイナス方向へのシフトが見受けられる。03年の貿易特化係数の分布もプラス方向へのシフトを見せており、プラスへの分布が目立つようになっている。04年の貿易特化係数の分布は03年とほとんど同じで変化はそれほど見受けられない。これらから、ハンガリーにとって、スロバキアとの自動車部品貿易は重要な貿易品ではなく活発な動きは見せていない。

(3) チェコ

チェコの自動車部品貿易の状況を見てみると、イギリス向け貿易の状況は、99年の状況では貿易特化係数は分散している状態で、ウェイトについても明確に棲み分けや競合がうかがえる状態ではない。00年になると貿易特化係数が両極方向へのシフトを見え始め、プラスに分布している品目を中心にウェイトの拡大が見え始める。01年には貿易特化係数のマイナス方向へのシフトが見受けられ、 -0.8 付近から -1.0 に分布している品目の集中が見え始める。だが、ウェイトはプラスに分布している品目が目立っている。02年になると、貿易特化係数プラスに分布する品目のウェイトの増加が目立つようになり、03年にもその傾向は続いている。その間の貿易特化係数は、 -0.6 付近から -1.0 に分布している品目でウェイトの拡大はみられないが、 -1.0 方向へのシ

図表9 チェコの自動車部品貿易特化係数とウェイトと分布の推移



出所：図表4と同じ

フトが進んだ。04年になると再び貿易特化係数の分布は分散しウェイトは貿易特化係数プラスに分布する品目で大きな数字を示している。

イタリア向けの状況をみてみると、99年の貿易特化係数は-1.0付近への集中が目立っており、プラスに分布する品目は分散している。しかし、ウェイトの分布は貿易特化係数プラスに分布している品目で大きな数字を示している。00年になると、貿易特化係数のマイナス方向のシフトが見えるが、ウェイトの変化はほとんどない。01年には貿易特化係数のプラス方向へのシフトが見え、02年には再びマイナスへシフトし、貿易特化係数の分散している。03年には貿易特化係数のマイナス方向へシフトし、マイナスに分布している品目が-1.0付近の集中が目立っている。ウェイトはその間増加しており、自動車部品貿易の重要性が増している。04年になると、貿易特化係数の-1.0付近への集中がみえ、ウェイトの増加がみえる。イタリア向けの状況をまとめると、貿易特化係数の分布はマイナスに集中しており、プラスは分散しているがウェイトは全体的に大きな数字を示している。

ドイツ向けの状況は、全体的にウェイトが大きく、貿易に占める自動車部品の割合が高い。99年の貿易特化係数は分散傾向にあり、00年も大きな変化はない。01年になると分散していた貿易特化係数の分布が両極方向へのシフトが見え始め、ウェイトも貿易特化係数の両極にある品目で大きな数字を示している。02年になると、貿易特化係数の0方向へのシフトが見受けられ、ウェイトもここに分布している品目での拡大がみられる。03年にはウェイトには大きな変化はないものの、貿易特化係数の両極方向へのシフトが再び見え始め、04年には貿易特化係数のプラスに分布している品目でプラス方向へのシフトがみられる。ドイツ向けの貿易はハンガリーにとって重要な貿易品であり、その割合は増加傾向にある。ただ、貿易特化係数の分布は分散しており、棲み分けとは考えにくい。

フランス向けの状態も貿易特化係数の分散傾向にある。99年のウェイトも貿易特化係数0付近で大きな数字を示していることから、より競争度合いが高かったものと思われる。00年になるとウェイトの変化はほとんどないが、貿易特化係数がプラス方向へのシフトを示している。01年の貿易特化係数の分布

に変化はないが、ウェイト拡大が示されている。02年になると貿易特化係数の両極方向へのシフトがみられ、特に-1.0付近に分布している品目が目立つようになっていく。03年になるとその傾向が強まり、両極への貿易特化係数の分布が目立つようになっていく。しかし、04年になると貿易特化係数0付近の分布がみられ、競争状態になっていると思われる。フランスとの関係をまとめてみると、貿易特化係数は分散傾向にあり、貿易特化係数+0.4付近から-0.2付近にある品目でウェイトが大きな数字を示していることから、競争度合いが比較的強いものと思われる。

ポーランドとの関係をみてみると、99年の貿易特化係数の分布はプラスに集中しており、ウェイトもプラスに分布している品目で大きな数字を示している。00年、01年になっても貿易特化係数は若干マイナス方向にシフトしているものの、その構造に大きな変化はない。02年になると貿易特化係数のマイナス方向へのシフトがさらに進み、ウェイトも同様の傾向を示していることから、競争状態へ進みつつある。03年にもその傾向はさらに進み、ウェイトについても、貿易特化係数0付近に分布している品目で比較的大きな数字を示している。04年になるとこれまでとは異なり、貿易特化係数のプラス方向へのシフトが見える。これまでから、ポーランドの間ではチェコに優位があるものの、徐々に競争状態に進みつつあることが示されている。しかし貿易品目としては重要な品目である。

ハンガリー向けの状況は、99年の貿易特化係数は若干チェコに優位があるものの分散しており、ウェイトもそれほど大きくはない。00年位になるとウェイトの変化はそれほどないものの、貿易特化係数の分布が+1.0付近と0付近、-1.0付近に集中し始めており、棲み分けする品目と競争品目が明確になっていたと思われる。01年には貿易特化係数マイナスに分布している品目については-1.0付近の集中が続いているが、プラスに分布している品目では分散している状態にある。02年になると貿易特化係数がマイナス方向へシフトしており、02年にもシフトが続いている。03年には貿易特化係数プラスに分布している品目のプラス方向のシフトと0付近からマイナスに分布している品目のマイナス方向へのシフトが見受けられ、ウェイトについては貿易特化係数-

1.0付近での拡大がみられる。04年には貿易特化係数の両極方向へのシフトが見受けられる。ハンガリー向けについてまとめてみるとウェイトはさほど大きな数字を示していないものの、徐々に両極方向への貿易特化係数のシフトが進みつつあり、棲み分け傾向が進みつつある。

スロバキア向けについては、99年には貿易特化係数はプラスに分布している品目が多く、+1.0から+0.8付近の分布が集中している。ウェイトについては、マイナスに分布している品目で相対的に大きな数字を示している。00年には貿易特化係数の両極方向へのシフトが見受けられるが、01年にはプラス方向へシフトしている。02年には再び両極方向へのシフトが見受けられ、03年にもその傾向が続いている。ウェイトについては貿易特化係数プラスに分布する品目で拡大傾向を示している。04年になると貿易特化係数のプラス方向へのシフトがみられ、ウェイトの若干の縮小がみられる。スロバキア向けの状況は、自動車部品の占める割合は比較的大きいものの、貿易特化係数はチェコの優位が強い状態が続いている。

チェコの自動車部品貿易の状況をみてみると、国ごとにチェコに優位がある国と、分散している国と、チェコが劣位にある国と、それぞれ違いがあるものの、棲み分けという状態には至っていない状況である。

(4) スロバキア

図表10に示したとおり、スロバキアのイギリス向け貿易の状態をみてみると、品目自体が少ない状況になっており、ウェイトもそれほど大きくない。99年の貿易特化係数の分布は、分散している状態にある。00年には、+1.0と0付近、-1.0付近へのシフトが見え始め、01年には両極方向へのシフトが見え始める。02年には、その傾向がさらに進み、貿易特化係数の両極にある品目で、ウェイトの拡大が見え始めるものの、03年になるとマイナス方向へ貿易特化係数がシフトしている。04年にはそれほど大きな変化を示してはいない。

イタリア向けの状況をみてみると、99年には貿易特化係数の両極での分布をみることができ、ウェイトはそれほど大きな数字は示していないが、貿易特化係数の両極に分布している品目で相対的に大きな

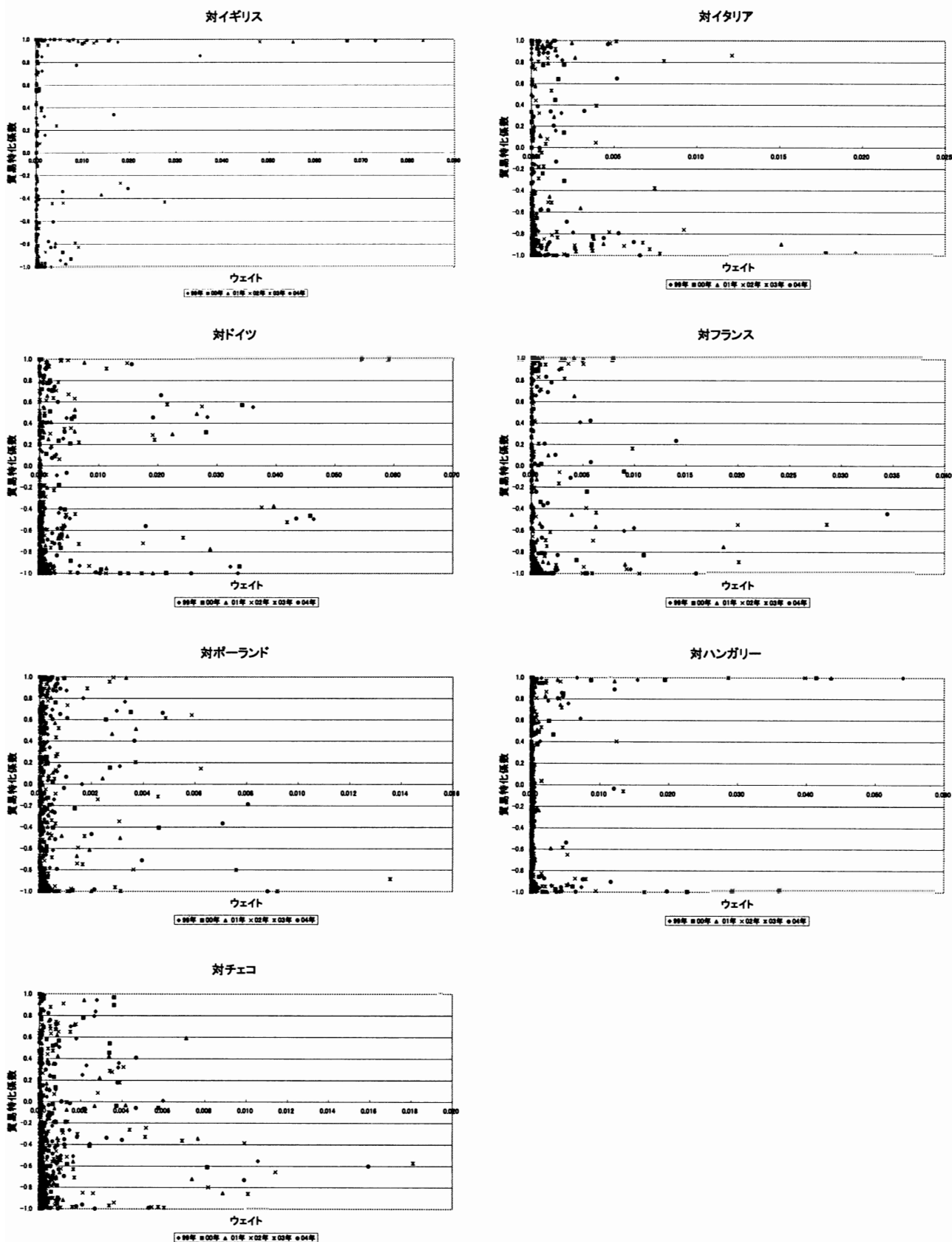
数字を示している。00年になると貿易特化係数0方向へのシフトが見え始め、分散傾向になっているが、01年には再び貿易特化係数の両極方向へのシフトを示している。だが、02年にはまた、貿易特化係数0方向へのシフトを示しているが、ウェイトについては貿易特化係数両極に分布している品目で拡大している。03年になると貿易特化係数両極方向への若干の動きがみえるが、04年にはプラス方向へのシフトが見え、両極でのウェイトが比較的大きな数字を示している。

ドイツ向けの状況は、99年の貿易特化係数はマイナスに分布している品目が多い。00年になると、貿易特化係数マイナスに分布している品目のマイナス方向のシフトがみられ、01年にはさらに両極方向へのシフトがみられる。02年にはその傾向がさらに進み、03年にもその傾向が続いている。ただ、04年には貿易特化係数のマイナス方向へのシフトが見受けられ、プラスに分布している品目では、+1.0から0までの間での分散傾向がみられる。これらからドイツとの間ではドイツに優位のある品目が多く、ドイツ優位がさらに進んでいる傾向があるものの、棲み分け傾向が見受けられ、ウェイトも貿易特化係数の両極に分布する品目で比較的大きな数字を示している。

フランス向けの状況は、99年のウェイトはほとんど小さな数字を示しているが、貿易特化係数は両極に分布する傾向が見受けられる。00年になると、貿易特化係数のマイナス方向へのシフトが見受けられ、マイナスに分布している品目の-1.0から-0.8付近への分布が目立っている。01年には両極方向への貿易特化係数のシフトがさらに進んだが、02年には全体的にマイナス方向へのシフトが見受けられる。またウェイトについては、-1.0付近に分布している品目で拡大がみられる。03年になると、両極付近にある品目で、貿易特化係数の両極方向へのシフト、0付近への品目の集中が見え、棲み分ける品目と競合品目が明確化しつつある。04年には貿易特化係数のプラス方向へのシフトがみられ、分散化の傾向が見え、ウェイトも0付近での拡大がみえる。

ポーランド向けの状態をみてみると、99年の貿易特化係数は分散傾向にあり、ウェイトも比較的小さな数字である。00年になると貿易特化傾向の0方向へのシフトが見え始め分散しており、ウェイトも減

図表10 スロバキアの自動車部品貿易特化係数とウェイト分布の推移



出所：図表4と同じ

少している。01年になると貿易特化係数の分布にはそれほど変化はないがウェイトは全体的に若干ではあるが拡大している。02年にはウェイトは減少傾向に転じ、貿易特化係数は両極方向へのシフトがみえる。03年には貿易特化係数の分散傾向は続いており、ウェイトも縮小しているが、04年には貿易特化係数にはそれほど大きな変化はないもの、ウェイトは若干増加している。

ハンガリー向けの状況は、99年のウェイトはほとんど小さい状況で、貿易特化係数は分散している。00年になるとウェイトのほとんど変化はないものの、貿易特化係数は両極方向へシフトがみられ、01年にはその傾向が続き、両極付近の分布と0付近の分布が見え始める。02年になると貿易特化係数両極方向へシフトが進み、0付近の分布も両極方向への分散がみえる。03年になると貿易特化係数のマイナス方向へシフトし、分散がつづいており、04年にもその傾向が続いている。概してハンガリー向けの状況は分散傾向にあり、競争優位が明確になっていないと思われる。

チェコ向けの状況は、貿易特化係数の分布は分散傾向にあるが、ウェイトについては、貿易特化係数プラスに分布している品目で比較的大きな数字を示している。00年には貿易特化係数のマイナス方向へのシフトがみられ、マイナスに分布している品目への集中がみられ、01年と02年にもその傾向は続いており、貿易特化係数が-1.0から-0.8付近に分布している品目でウェイトが拡大している。03年になると貿易特化係数はマイナスへシフトしたが、04年にはプラスにシフトしている。チェコ向けについては概して、貿易特化係数マイナスに分布している品目が目立ち、ウェイトも貿易特化係数マイナスに分布している品目で大きな数字を示している。

6. 注目品目の貿易状況

(1) ディーゼルエンジン

以下では、いくつかの品目を取り上げて状況を見てみる。ディーゼルエンジンの対西ヨーロッパのイギリス、イタリア、ドイツ、フランス向けの状況を図表11に示した。ポーランドの状況は、2000年から急速に輸出が拡大しており、その後も拡大傾向は続いている。特にドイツ向けの輸出が目立っており、ディーゼルエンジンの重要な輸出相手先となってい

る。イタリア向けについても03年から増加傾向になっており、ポーランドにおける重要な輸出品目になっている。

ハンガリーの状況も、ドイツ向け輸出が圧倒的な金額を示している。その額はポーランドと殆ど同じような数字を示しており、ドイツ向けに対してポーランドと競合しているような状況になっている。そのほかの国向けについては金額を殆ど示していない。ハンガリーにおいてもドイツ向けの輸出が重要となっている。

チェコの状況は、ポーランドやハンガリーとは異なり、西ヨーロッパからの輸入が圧倒的な数字を示しており、重要な輸入品も苦になっている。具体的に見てみると、ドイツからの輸入が圧倒的な金額を示している。

スロバキアについても、チェコと同様で、圧倒的な輸入金額を示している。これについてもドイツからの輸入が大きな金額を示しており、その金額は、01年までは減少傾向を示していたが、その後、03年には99年の金額を上回り、04年には400万ドルを超えるまでに増加している。

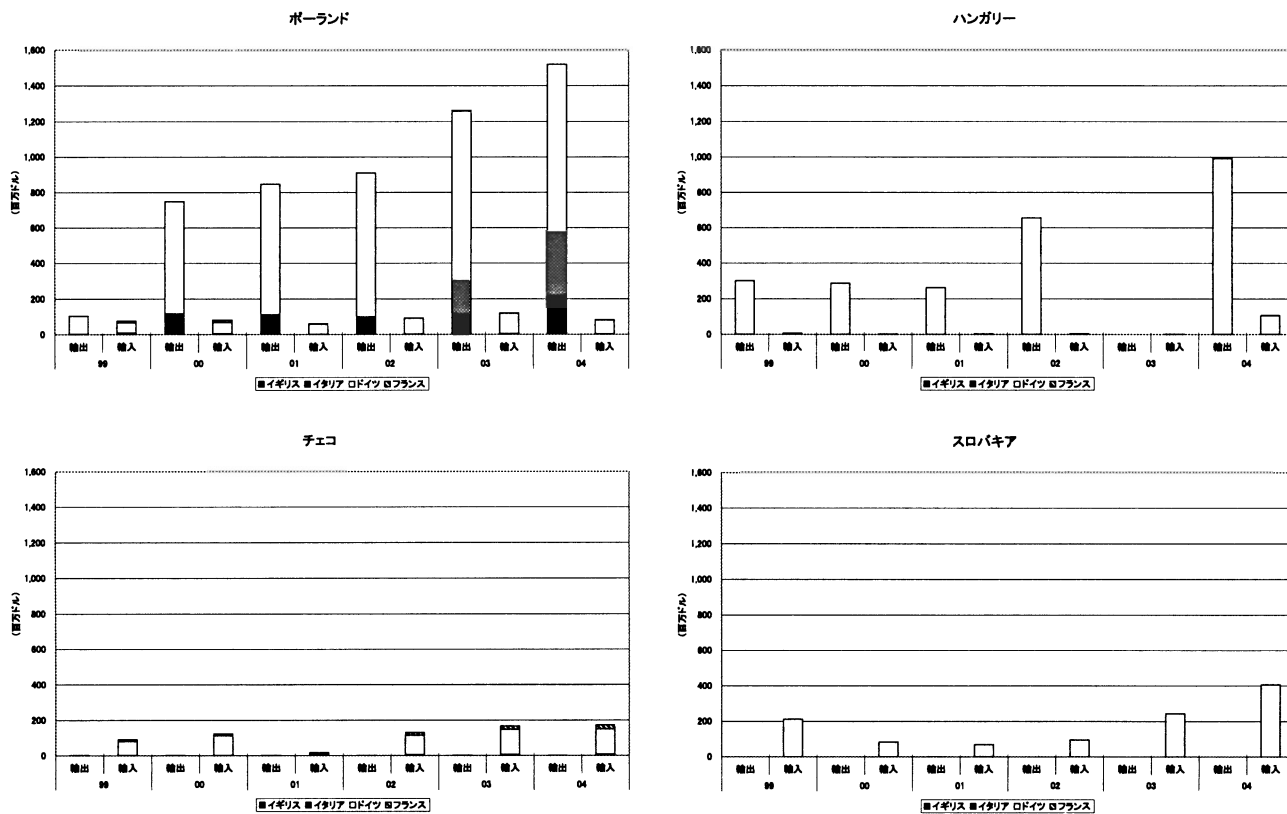
これらのことから、中東欧4カ国のディーゼルエンジンの貿易状況を見てみると、ポーランドとハンガリーについては輸出品として重要な品目であり、チェコとスロバキアについては輸入品として重要な品目になっている。その相手先は輸出入ともにドイツが重要な品目であることが示されている。

図表12に示したとおり、中東欧4カ国同士のディーゼルエンジンの貿易状況を見てみると、ポーランドの状況は、01年までの状況では輸入が目立っていたが、それ以降は輸出が増加しており輸入は殆ど目立たない状況になっている。01年まではチェコからの輸入が計上されているが、その後急減している。輸出の状況は、03年から急増しておりその相手国はハンガリーが圧倒的な金額を示している。

ハンガリーの状況は、03年まで殆ど貿易額が計上していない状況にあり、04年に増加している状況である。輸出が大きな金額を示しており、チェコ向けが圧倒的な金額を示している。輸入については輸出よりも小さな金額ではあるがその殆どはポーランドからとなっている。

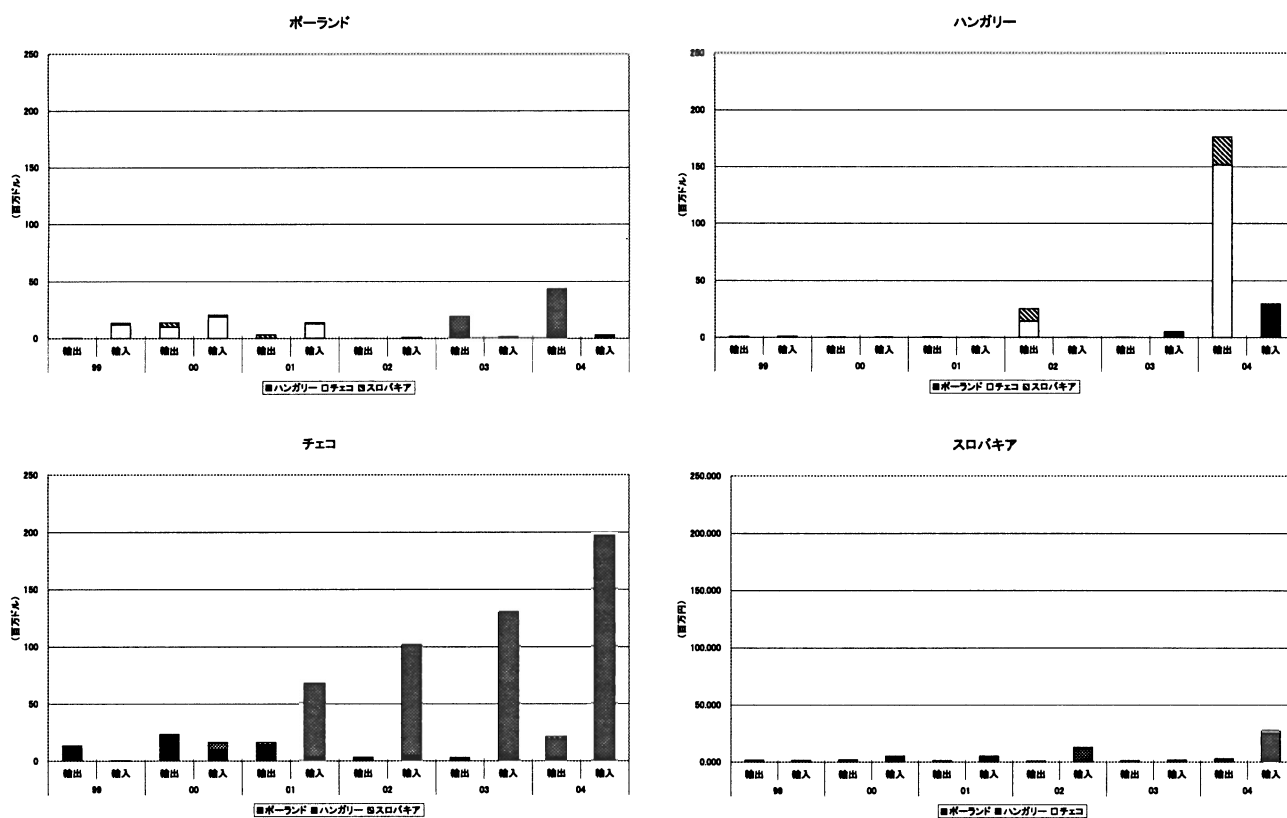
チェコの状況は、00年から輸入が増加しており、04年まで増加傾向は続いている。その殆どはハンガ

図表11 西ヨーロッパ向けディーゼルエンジン貿易額の推移



出所：図表 4 と同じ

図表12 中東欧 4 カ国同士のディーゼルエンジン貿易額の推移



出所：図表 4 と同じ

リーからである。ただ、若干ではあるものの、ハンガリー向けの金額を計上している。

スロバキアの状態も、チェコと同様、輸入超過の状態にあり、その額は、増加傾向を示している。輸入に関してハンガリーが圧倒的な金額を示しており、ハンガリーからの輸入は年々その重要度を増している。

これらのことから、ポーランドとハンガリーについては輸出が増加傾向にあり、チェコとスロバキアについては輸入超過の状態にある。特に、ハンガリーは、この品目についてチェコとハンガリーが重要な輸出相手先になっており、ポーランドについても若干ではあるが、輸出金額を計上している。ただ、この金額は、04年に急速に拡大していることから、その傾向は最近のことである。

ディーゼルエンジンについてみると、ポーランドとハンガリーについては、輸出拠点としての役割を果たしつつある。特に、ドイツ向けについてはその傾向が強まっている。中東欧4カ国市場内では、ハンガリーが輸出拠点としての役割を果たしつつあるものの、その動きは、最近のものであり、補完体

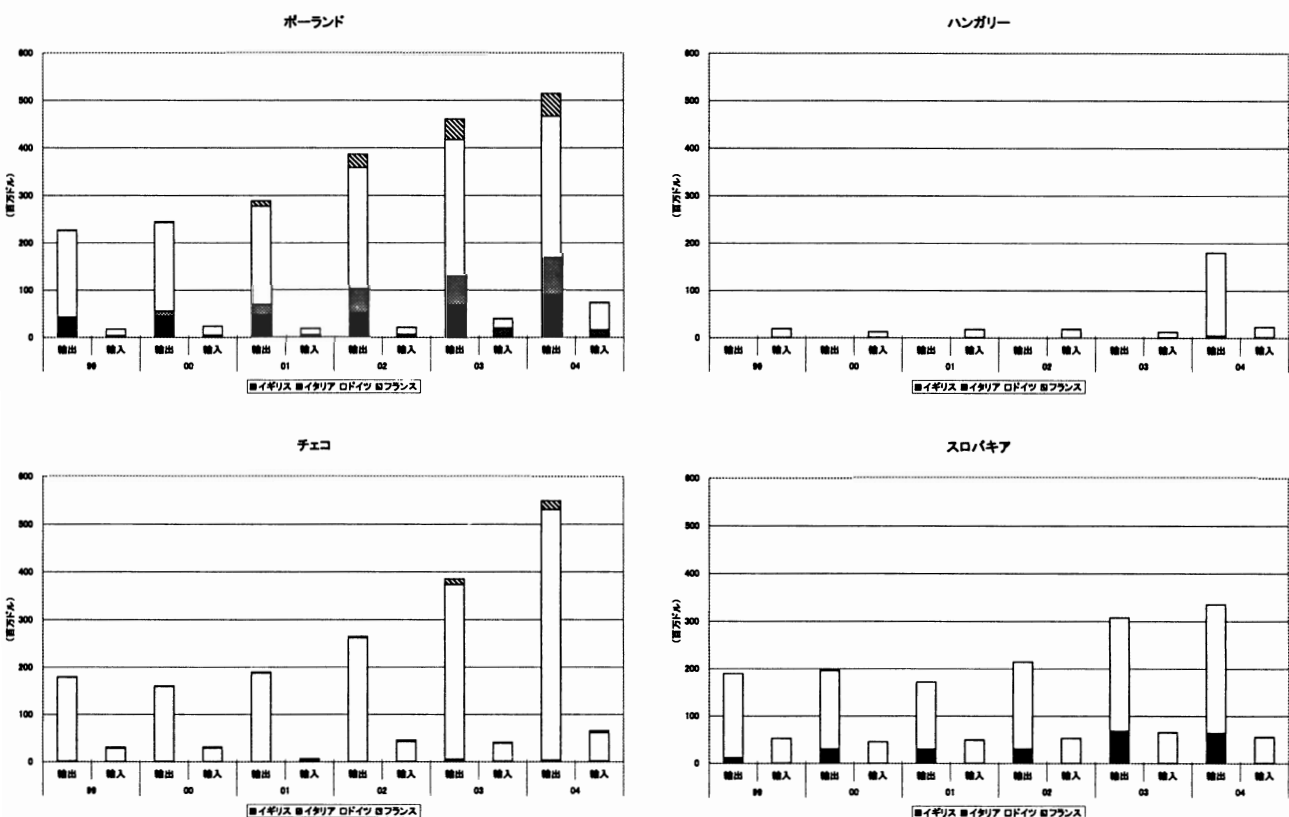
制とはいいがたい状況である。ディーゼルエンジンについては、中東欧4カ国とドイツとの関係が強いことがわかる。ただし、チェコ-ハンガリー間で統計の整合性がとれていないため、信頼性に若干の疑問が残る。

(2) ワイヤーハーネス

中東欧4カ国におけるワイヤーハーネスの貿易状況を以下では取り上げる。ワイヤーハーネスは、労働集約的な品目の1つであり、労働コストの安価なところに優位がある。

図表13に示した西ヨーロッパ向けの状況を見てみると、ポーランドは、輸出超過の状態が続いており、輸出額が拡大していることがわかる。特に、ドイツ向けの輸出額の状況が注目されるが、それ以外の国向け輸出についても年々増加していることがわかる。ポーランドにとってこの品目は西ヨーロッパ向け輸出品目としてその重要度を増していることがわかる。ハンガリーの状況は、03年までは輸出が殆ど計上されていない状況であったが、04年に急拡大しており、その殆どはドイツ向けであることがわかる。輸入に

図表13 西ヨーロッパ向けワイヤーハーネス貿易額の推移



出所：図表4と同じ

については04年まで安定的に計上されている。このことから、ハンガリーにとってこの品目は最近輸出品としての重要性が急増していることがわかる。チェコの状態は、99年から輸出額が計上されており、00年に若干の減少を示したが、その後増加傾向を続けている。その増加傾向は急激で、ドイツ向けの占める割合が大きいことが示されている。スロバキアについても99年から輸出超過の状態がつづいている。スロバキアについてもドイツ向けがもっとも大きな金額を示しており、イギリス向けについても計上されている。

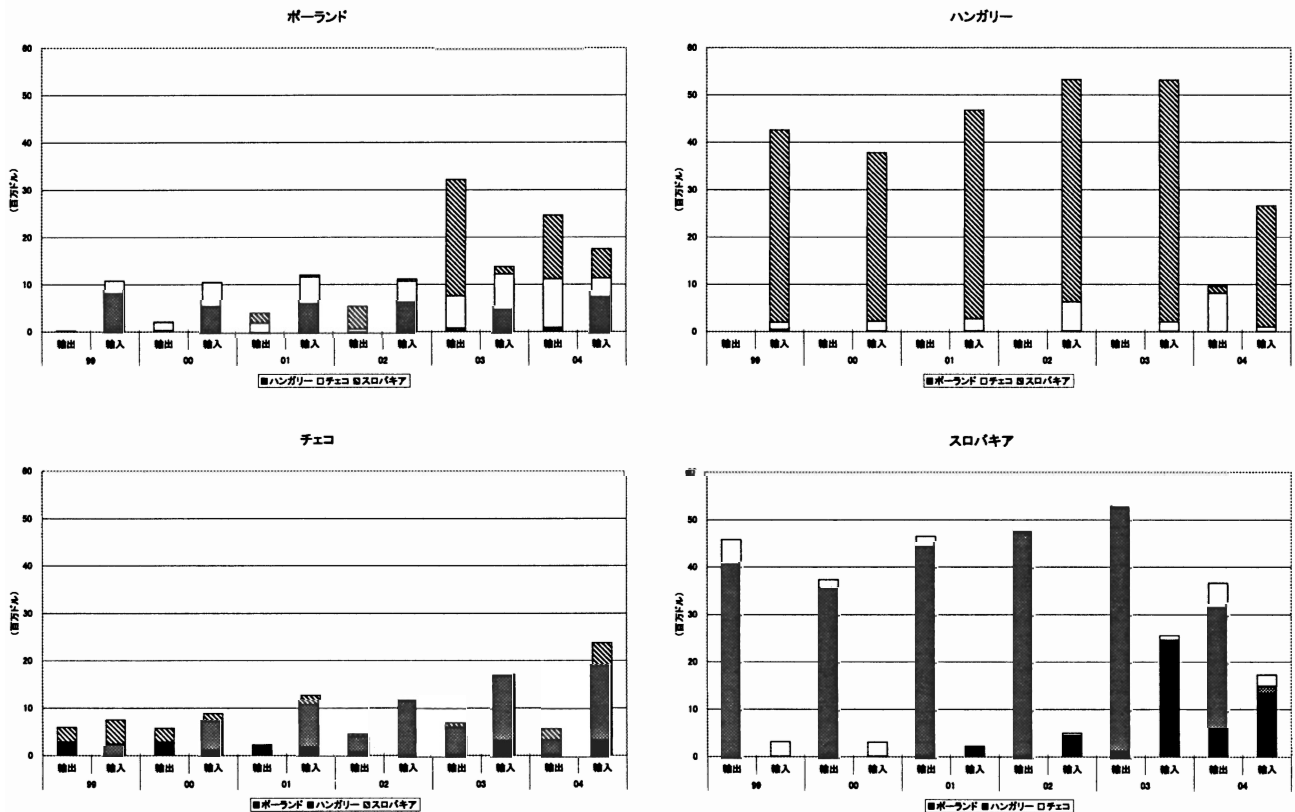
これらから、中東欧4カ国におけるワイヤーハーネスの貿易状況は殆どの場合、輸出超過の状態が続いている。比較的安価な労働コストを利用した生産拠点としての活用がうかがえる。

図表14に示したとおり、中東4カ国での状況は、ポーランドでは、02年まで輸入超過の状態にあり、ハンガリーからの輸入が目立っている。03年から輸出超過の状態になり、スロバキア向けの輸出が急速に拡大している。04年には輸出額は減少しているものの、輸出超過の状態は変わっておらず、チェコ向

きについては増加傾向が続いている。ハンガリーの状態は、輸入の圧倒的な超過の状態になっており、スロバキアからの輸入が大きな金額を示している。しかし、04年になると、輸入額は急減しており、対照的に輸出が計上されている。チェコの状態は、輸入超過の状態が続いている。特に、ハンガリーからの輸入が目立っており、最近ではスロバキアからの輸入も増加している。スロバキアの状態は圧倒的な輸出超過の状態にあり、特にハンガリー向けについて大きな金額を示している。ただ、03年からポーランドからの輸入が増加しており、中東欧4カ国でのワイヤーハーネスの輸出拠点としての役割も果たしてきたと考えられる。

以上のことからワイヤーハーネスは、西ヨーロッパ向けの重要な貿易品目であると考えられるが、ポーランド、チェコ、スロバキアそれぞれからドイツを中心に輸出が拡大しており、1カ国を拠点として輸出基地として活用しているとは考えにくい。ただ、中東欧4カ国のみを取り上げると、スロバキアのみが継続的に輸出特化であり、その他の3カ国はほとんどが輸入超過になっている。ただ、ポーランドが

図表14 中東欧4カ国同士のワイヤーハーネス貿易額の推移



出所：図表4と同じ

03年から輸出超過の状態になっており、ハンガリーの輸出超過額が減少していることから、両国での競合関係となっている。

(3) ギアボックス

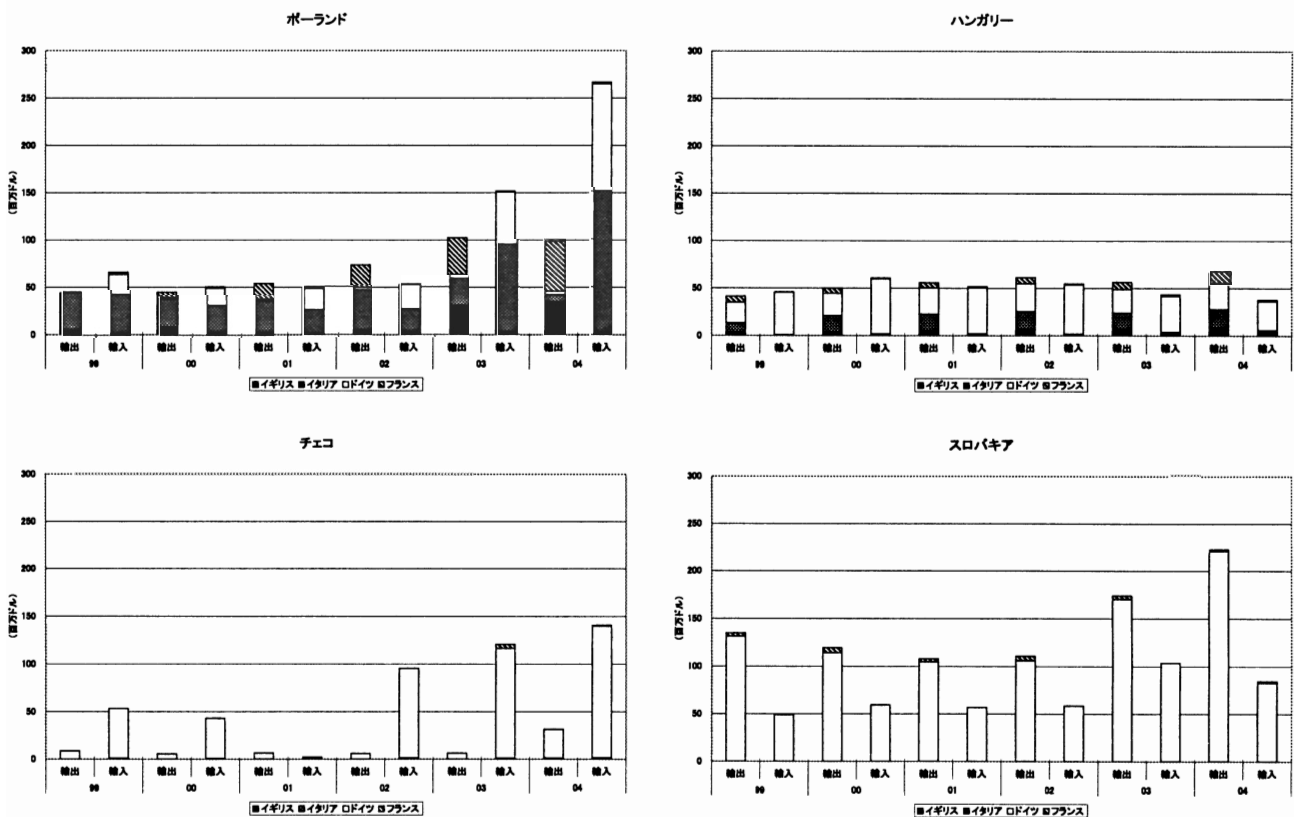
図表15に示したとおり、ギアボックスの西ヨーロッパ向け輸出の状態についてみてみると、ポーランドは、貿易額全体は増加傾向にあり、輸入額の増加が著しい。主な輸入先は、イタリアとドイツでその額は急増している。輸出相手先はイギリスとフランスが目立っており、その額は増加傾向にある。ハンガリーの状況は、若干の輸出超過の状態にあるものの、その額にほとんど変化はない。輸出については各国にほとんど均等に輸出されているものの、それほど大きな金額を示していない。チェコについては、圧倒的な輸入超過の状態になっており、そのほとんどはドイツからの輸入である。スロバキアについては、輸出超過にあるものの、輸入も比較的大きな金額を示している。輸出入ともに相手国はドイツがほとんどである。

中東欧4カ国同士での状況を図表16に示した。ポ

ーランドの状態は、輸出入ともに非常に小さな金額を示しており、ポーランドにとってこの品目は中東欧4カ国において、それほど重要な貿易品目とは考えにくい。ハンガリーにおいても同様に輸出入ともに小さな金額である。チェコの状態は、02年まで輸出が拡大している傾向にあったものの、03年からは減少している。その輸出額のほとんどは01年まではポーランド向けが大きな数字を占めていたが、その後はスロバキア向けがほとんどを占めている。スロバキアの状態は、01年までは圧倒的な輸出超過であったものが、02年には輸入超過の状態になっている。輸出入ともに相手先は、ハンガリーが中心になっている。

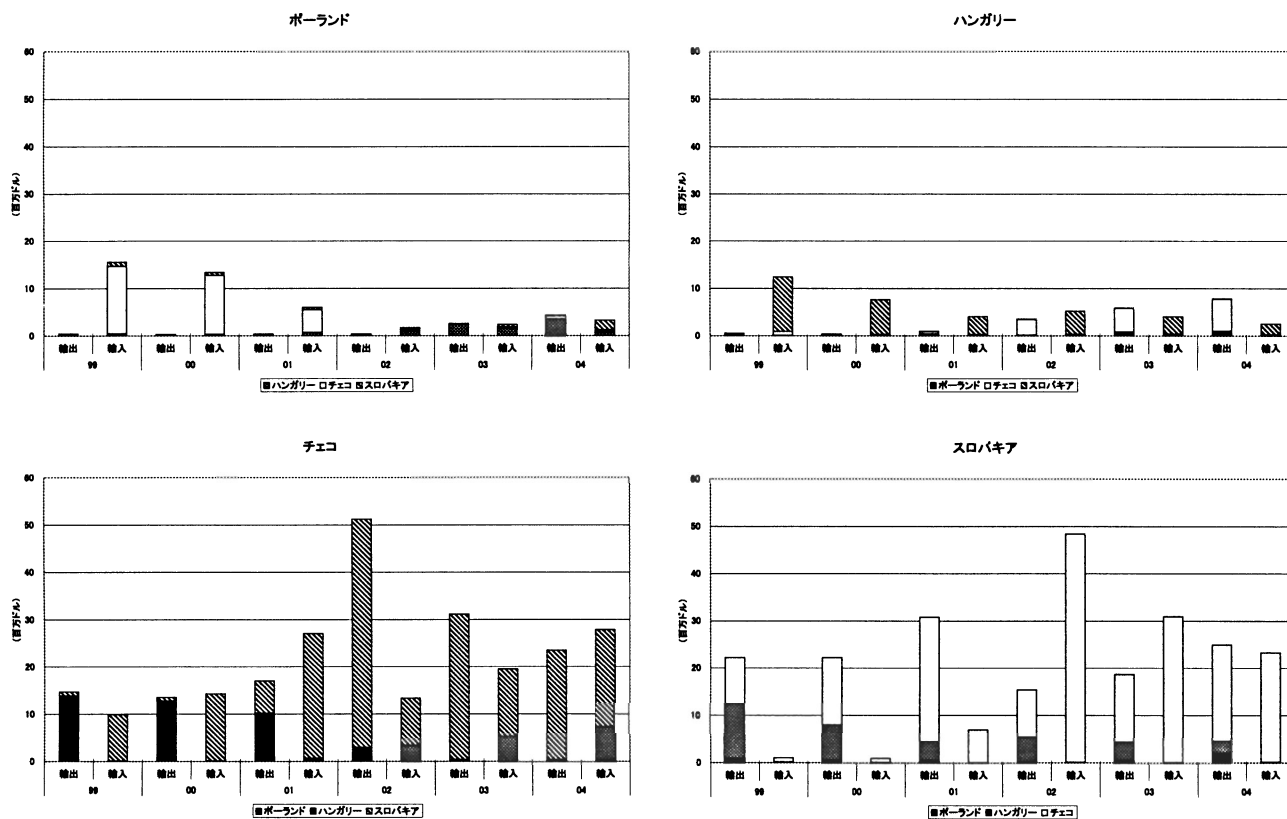
これらのことから、ギアボックスについては、スロバキアとポーランドの輸出入金額の大きさが目立ち、スロバキアは圧倒的な輸出超過の状態になっている。しかし、スロバキアについてはほとんどドイツ向けなのに対し、ポーランドについては、イギリスとフランス向けの割合の大きさが示されている。ただ、ポーランドは輸入額の大きさが注目され、イタリアとドイツからの輸入が示されている。中東欧4カ国

図表15 西ヨーロッパ向けギアボックスの貿易額の推移



出所：図表4と同じ

図表16 中東欧4カ国同士のギアボックス貿易額の推移



出所：図表4と同じ

での状況ではチェコとスロバキアの間で融通関係が構築されているのでは中と考えられるが、それ以外では輸出入ともに小さな金額である。ギアボックスという基幹部品については、スロバキアにおいて、ドイツ向けとチェコ向けでの大きな輸出額を計上しているものの、中東欧4カ国での関係では、チェコのスロバキア向け輸出が減少しつつあるものの、大きな金額を計上しており、スロバキアが圧倒的な優位を確保しているとは考えにくくなっている。

3品目を例示して、中東欧4カ国の貿易状態をみてみたが、中東欧4カ国では、西ヨーロッパ向けの部品輸出拠点としての役割は果たしつつあるものの、中東欧4カ国内で部品を融通するという関係はそれほど大きくなく、補完体制が構築されているとは考えにくい状況にある。

ただ、ギアボックスにみられたように、輸出と輸入が同じ国で大きな金額を示しているものもある。このことは同じ品目ごとの棲み分けが構築されている可能性を示唆している。つまり、同じ品目で付加価値の高いものを西ヨーロッパから調達し、付加価値の低いものを中東欧4カ国から供給するという分

業体制の可能性を指摘したい。

7. まとめにかえて

ここまで、ポーランド、ハンガリー、チェコ、そしてスロバキアの中東欧4カ国の自動車部品貿易をみてみたが、以下の点をまとめとしたい。第1に、中東欧4カ国同士の部品の融通関係や補完関係はそれほど重要性を示してはいない。アジアにおけるASEAN4のタイ、マレーシア、インドネシア、フィリピンにおけるAFTAを利用した部品の相互補完体制のような関係性は、中東欧4カ国ではASEAN4よりも薄いと言えよう。

第2に、中東欧4カ国と西ヨーロッパとの自動車部品貿易は、部品の供給・調達拠点としての役割を果たしつつあり、その重要性は年々高まりつつある。ドイツを中心とした中東欧4カ国との自動車部品貿易額の拡大傾向は、自動車部品供給基地として、そしてEU域内市場向けを中心とした自動車の製造拠点としての中東欧4カ国の重要性が高まっていることを示している。これについてはASEAN4でも同様の傾向である。トヨタのIMVプロジェクトに代

表されるように、今やASEAN4はグローバル市場に製品を供給する重要なグローバル拠点としての役割を果たしている。こうしたことから日本とASEAN4との間の自動車部品貿易が重要な役割を果たしていることは、中東欧4カ国における状況と同じである。しかし、ドイツと中東欧4カ国との関係は、自動車部品だけでなく、完成車との関係性も含めて、日本とASEAN4との関係よりも緊密なものではないかと思われる。例えば、ポーランドとドイツとの関係を貿易特化係数とウェイトの分布でみると、確かに貿易特化係数マイナスに分布している品目が多いが、プラスにも比較的多くの品目で分布しており、ウェイトについてはプラスに分布している品目に大きな数字を示す品目が多いことが注目される。これは、日本とタイとの関係とは異なる関係である。

以上の点から、中東欧4カ国は自動車部品供給拠点として、西ヨーロッパ、特にドイツにとって重要な部品調達先の1つになっており、その重要性が年々増していることが指摘できる。

この背景にあるものは、EUの拡大、つまり、中東欧4カ国のEUへの加盟が大きいと言えよう。中東欧4カ国がEUに加盟したことによって、関税や貿易手続き面でのデメリットが非常に小さくなり、その他のEU加盟各国と同じ土俵に上がったことが、大きな影響を与えたと考えられる。このことから、社会主義時代に既にある程度構築されてきた製造業の基盤と、比較的安価な労働コストというメリットは、西ヨーロッパの自動車先進国にとって大きな魅力であったことは間違いない。さらに、その立地も大きな影響を与えただろう。ドイツに隣接しているポーランドやチェコ、隣接してはいないものの、陸続きであるハンガリーとスロバキアは、輸送面で大きな優位にある。さらに、ドイツだけで考えてみると、ドイツ敗戦後の国境線の変更によって、ポーランドは西側にシフトした。つまりは、第2次大戦まではドイツ領であった地域も多く、ドイツ流のやり方に慣れていたり、吸収しやすい環境にあったと考えられる。

これらのことから、立地的な点に加え、EU加盟は中東欧4カ国をEU圏内における自動車部品供給拠点として重要な役割を果たしつつあり、その重要度を増していく可能性は高く、自動車製造拠点とし

てもその重要度を増していくと考えられる。

日本とASEAN4との関係からみてみると、現在構想が出始めている「東アジア経済圏」や締結に向けた活動を続けているFTA/EPAが西ヨーロッパと中東欧4カ国と全く同じ構造になるとは考えにくい。第1の問題は立地の問題である。日本とASEAN4との立地関係は、陸続きではなく、海上輸送が必ず必要になる。第2に、言語や日本的なやり方を定着させるという点では、ヨーロッパの環境とは異なる状況にあるだろう。

とはいえ、FTA/EPA締結は、西ヨーロッパと中東欧4カ国との間の自動車部品貿易の関係により近いものをもたらすことが予想される。これによって、日本からの自動車部品輸出が拡大するだろうが、輸入の増加も同時に期待できる点で、ASEAN4の役割がその重要度をよりますことが予想される。さらにアジア各国からの完成車の輸出が拡大することが予想されており、グローバル供給拠点としてのアジア、とりわけASEAN4の役割は今後、重要性を増していく。今のところ、完全な現地調達ができていないことから、日本からの自動車部品輸出は重要であることに変わりなく、その重要性が高まる可能性もある。「東アジア経済圏」の構築は、に本自動車産業にとって、その競争力を増す要因の1つになるだろう。

註

- 1 詳細については、機械振興協会経済研究所「日本の自動車産業の対東南アジア戦略における現状と課題」財団法人機械振興協会経済研究所、2001年5月。拙稿「貿易統計から見た東南アジア自動車部品補完体制の現状」、『機械経済研究』第35号、財団法人機械振興協会経済研究所、2004年2月。を参照のこと。
- 2 チェコ統計局の貿易統計データは、<http://dw.czso.cz/stazo/STAZO.STAZO?jazyk=EN&pristup=より入手>した。
- 3 貿易特化係数とウェイトについての詳しい説明は、拙稿「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.35、財団法人機械振興協会経済研究所、2003年2月、25pを参照のこと。
- 4 ここでは、当該国の対象国A向け自動車部品貿易

額／(ポーランドの対ハンガリー、対チェコ、対スロバキア貿易総額の和+ハンガリーの対チェコ、対スロバキア貿易総額の和+チェコの対スロバキア貿易総額)

- 5 詳細は、拙稿前掲書(2004)を参照のこと。ただし、拙稿での品目は、今回の品目より数が少ない。理由は図表1の注の通りである。