

# 貿易統計に見る中国の自動車部品貿易構造

## The Trade Structure of Chinese Autoparts Seen from Foreign Trade Statistics

小林 哲也\*

\*\*\*\*\* 目 次 \*\*\*\*\*

1. はじめに	11
2. 分析対象と分析手法	11
3. 本稿の課題（問題点）	15
4. 貿易統計から見た全体像	15
5. 国別の動向	20
6. 共通品目ごとの国別比較	35
7. おわりに	44

\*\*\*\*\*

### 1. はじめに

近年、中国における自動車メーカーの動向が新聞等で詳しく報道されるようになり、その潜在的な市場をめぐって各メーカーはさまざまな動きをみせている。中国自動車市場の重要性は、年々大きくなっており、日米欧の先進自動車メーカーが中国市場を念頭に置いた現地生産を展開していると同時に、自動車部品メーカーの中国進出も増加しており、自動車関連産業の生産拠点としての中国は、その規模を年々拡大させている。この拡大傾向は、2008年の北京オリンピック、2010年の上海万博まで続くものと言われており、それを見込んで、各メーカーともさまざまな戦略を行っている。

中国自動車・自動車部品メーカーの成長に加えて、自動車メーカーのいわゆる「世界最適調達」の進展などは、中国からの自動車部品輸出を拡大させた。拙稿（2003）にも記した通り、日本の対中自動車部品貿易額は年々拡大しているだけでなく、近年では貿易総額に占める自動車関連製品の貿易額の割合も増加傾向を示している。こういったことなどから、拙稿（2003）では、中国の自動車部品供給基地としての重要性は、年々大きくなっていき、長期的には日本と中国において自動車部品のすみ分け体制が構築されていくだろうと結論付けた。

そこで、本稿では、急速な成長を見せる中国自動

車部品産業の貿易構造を貿易統計から簡単な手法を使ってとらえることを目的とし、この貿易統計分析を通じて中国における東アジア自動車部品貿易構造を探り、輸出基地としての中国自動車部品産業の可能性をはかることを目的とする。

### 2. 分析対象と分析手法

#### (1) 分析対象

本稿では、中国の対日本、対韓国、対台湾、そして対タイの自動車部品貿易統計を利用して、簡単な手法から分析する。この4ヶ国・地域<sup>1</sup>は東アジアにおいて比較的自動車産業が成長していることと同時に、中国との関連が強いと考えられる。例えば、日本は言うまでもなく、主要メーカーが中国に現地生産工場を立ち上げており、自動車部品メーカーの進出も活発である。韓国については、現代自動車が北京自動車との合併で現地生産を行っており、現代自動車の子会社である起亜自動車も商用車の現地生産に関する合併合意を結んでいる。台湾については同じ言語圏であり、密接に結びついたビジネスを展開している。タイについては、東南アジアにおける最大の自動車関連産業集積地であり、中国の成長によってはその地位を脅かされる可能性が指摘されている。

分析対象品目は自動車部品であるが、具体的な分

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

類は、『月刊自動車部品』の「統計」における「自動車部品の生産、輸出、輸入」での分類を基本とし<sup>2</sup>、図表1に示した通り、中国貿易統計の品目に当てはめピックアップした。

貿易統計の出所は、アメリカ GTI 社が提供している“World Trade Atlas”を利用して、中国の対日、

対韓、対台、そして対タイ輸出入金額で比較した<sup>3</sup>。分析対象年は、1996年から2003年までの8ヶ年を暦年でデータを取った。

## (2) 分析手法

分析手法は、輸出入金額の比較とともに、貿易特

図表1 中国自動車部品品目名

品目番号	品名
40111000	ゴム製の空気タイヤ(新品のもの)(乗用車に使用する種類のもの)
40112000	ゴム製の空気タイヤ(新品のもの)(バスまたは貨物自動車に使用する種類のもの)
40116100	ゴム製の空気タイヤ(新品のもの)(農業用または林業用の車両および機械に使用する種類のもの)
40116200	ゴム製の空気タイヤ(新品のもの)(建設用または産業用の車両および機械に使用する種類のもの)(リム径が61cm以下のもの)
40116300	ゴム製の空気タイヤ(新品のもの)(建設用または産業用の車両および機械に使用する種類のもの)(リム径が61cm以上のもの)
40119100	ゴム製の空気タイヤ(新品のもの)(その他の用途に使用する種類のもの)(杉綾模様その他これに類するトレッドを有するもの)
40119200	ゴム製の空気タイヤ(新品のもの)(その他の用途に使用する種類のもの)(農業または林業用の車両および機械に使用する種類のもの)
40119300	ゴム製の空気タイヤ(新品のもの)(その他の用途に使用する種類のもの)(建設用または産業用の車両および機械に使用する種類のもの)(リム径が61cm以下のもの)
40119400	ゴム製の空気タイヤ(新品のもの)(その他の用途に使用する種類のもの)(建設用または産業用の車両および機械に使用する種類のもの)(リム径が61cm以上のもの)
40119900	ゴム製の空気タイヤ(新品のもの)(その他の用途に使用する種類のもの)(杉綾模様その他これに類するトレッドでないもの)
68131000	ブレーキライニングおよびブレーキパッド
73201090	板ばねおよびそのばね板(鉄道車両に使用する種類のものは除く)
73202090	コイルばね(鉄道車両に使用する種類以外のもの)
73209090	その他のばね(その他の用途に使用する種類のもの)(鉄道車両用以外のもの)
84073200	ピストン式火花点火内燃機関(87類の自動車に使用する種類のもの)(50cc以上250cc以下のもの)
84073300	ピストン式火花点火内燃機関(87類の自動車に使用する種類のもの)(250cc以上1,000cc以下のもの)
84073410	ピストン式火花点火内燃機関(87類の自動車に使用する種類のもの)(1,000cc以上3,000cc以下のもの)
84079090	その他のエンジン
84082010	ピストン式圧縮点火内燃機関(ディーゼルエンジン)(87類の自動車に使用する種類のもの)(出力が132.39kw以下のもの)
84082090	ピストン式圧縮点火内燃機関(ディーゼルエンジン)(87類の自動車に使用する種類のもの)(出力が132.39kw以上のもの)
84089091	ピストン式圧縮点火内燃機関(ディーゼルエンジン)(その他の用途に使用する種類のもの)(出力が14kw以下のもの)
84089092	ピストン式圧縮点火内燃機関(ディーゼルエンジン)(その他の用途に使用する種類のもの)(出力が14kw以上132.39kw以下のもの)
84089093	ピストン式圧縮点火内燃機関(ディーゼルエンジン)(その他の用途に使用する種類のもの)(出力が132.39kw以上のもの)
84099190	
84099191	エンジンの部分品(電子燃料噴射式のもの)
84099199	エンジンの部分品(火花点火内燃機関のもの)(その他の用途に使用する種類のもの)
84099991	エンジンの部分品(ディーゼル/セミディーゼルエンジン用のもの)(132.39kw以上のもの)(その他の用途に使用する種類のもの)

84099999	エンジンの部分品（ディーゼル／セミディーゼルエンジン用のもの）（132.39kw未満のもの）（その他の用途に使用する種類のもの）
84152000	エアコンディショナー（自動車に使用する種類のもの）
85111000	点火プラグ
85112090	点火用磁石発電機／直流磁石発電機／はずみ車式磁石発電機（その他の用途に使用する種類のもの）
85113090	ディストリビューターおよびイグニッションコイル（その他の用途に使用する種類のもの）
85114099	スターターおよび始動用充電発電機（その他の用途に使用する種類のもの）
85115090	他の発電機（その他の用途に使用する種類のもの）
85118000	グロープラグおよび火花点火式または圧縮点火式の内燃機関の点火または始動に使用する種類の機器（その他の用途に使用する種類のもの）
85119090	部分品（85.11類の機器に使用する種類のもの）（その他のもの）
85122000	電気式の照明または可視信号用の機器（その他の用途に使用する種類のもの）
85122010	電気式の照明に使用する種類の機器（自動車に使用する種類のもの）
85122090	電気式の照明または可視信号用の機器（その他の用途に使用する種類のもの）
85123000	音響信号に使用する機器
85123011	クラクションおよびブザー（自動車に使用する種類のもの）
85123019	他の音響信号に使用する機器（自動車に使用する種類のもの）
85123090	音響信号に使用する機器（その他の用途に使用する種類のもの）
85124000	ウェインドスクリーンワイパーおよび曇り除去装置
85129000	部分品（電気式の照明または信号用の機器および曇り除去装置に使用する種類のもの）
85272100	自動車に使用する種類のラジオ放送用受信機（外部電源によらなければ作動しないもの）（録音装置または音声再生装置と結合してあるもの）
85272900	自動車に使用する種類の他のラジオ放送用受信機（外部電源によらなければ作動しないもの）（その他の用途に使用する種類のもの）
85443020	点火用配線セット（鉄道車両、航空機、船舶、自動車に使用する種類のもの）
85443090	点火用配線セット（自動車に使用する種類のもの）
85446011	電力ケーブル（使用電圧が35kv以上のもの）
85446019	電力ケーブル（使用電圧が1,000V以上35kv以下のもの）
85446090	電力導体（その他のもの）（使用電圧が1,000v以上のもの）
87060010	原動機付きシャーシ（ダンプカーに使用する種類のもの）
87060021	原動機付きシャーシ（トラックに使用する種類のもの）（G.V.W.14t以上のもの）
87060022	原動機付きシャーシ（トラックに使用する種類のもの）（G.V.W.14t未満のもの）
87060030	原動機付きシャーシ（バスに使用する種類のもの）（乗員30人以上のもの）
87060040	原動機付きシャーシ（クレーン車に使用する種類のもの）
87060090	原動機付きシャーシ（87.01類から87.05類のその他の自動車に使用する種類のもの）
87071000	車体（客車牽引車両に使用する種類のもの）
87079090	車体（トラクター、バス、トラック、特殊用途車に使用する種類のもの）（その他の用途に使用する種類のもの）
87081000	バンパーおよびその部分品（自動車に使用する種類のもの）
87082100	シートベルト（自動車に使用する種類のもの）
87082900	車体の部品および部分品（自動車に使用する種類のもの）（その他の用途に使用する種類のもの）
87082910	シート角度調整器（シートリクライナー）
87082920	エアバック
87082930	ウィンドウパン・レイザー（ウィンドウレギュレーター）
87082990	車体の部品および部分品（自動車に使用する種類のもの）（その他の用途に使用する種類のもの）
87083100	ブレーキライニング（据え付けられたもの）（自動車に使用する種類のもの）
87083910	ブレーキおよびその部分品（トラクターに使用する種類のもの）（その他の用途に使用する種類のもの）
87083920	ブレーキおよびその部分品（バスに使用する種類のもの）（乗員30人以上のもの）
87083930	ブレーキおよびその部分品（ダンプカー用のもの）

87083940	ブレーキおよびその部分品 (8704.2100/2230/3100/3230のトラック用のもの) (その他の用途に使用する種類のもの)
87083950	ブレーキおよびその部分品 (8704.2240,8704.2300のトラックに使用する種類のもの) (その他の用途に使用する種類のもの)
87083960	ブレーキおよびその部分品 (87.05の自動車に使用する種類のもの) (その他の用途に使用する種類のもの)
87083990	ブレーキおよびその部分品 (87.02類から87.04類の他の自動車に使用する種類のもの) (その他の用途に使用する種類のもの)
87083991	アンチスキッドブレーキシステム (アンチロックブレーキシステム)
87083999	ブレーキおよびその部分品 (87.02類から87.04類までの他の自動車に使用する種類のもの) (その他の用途に使用する種類のもの)
87084010	ギアボックス (トラクターに使用する種類のもの)
87084020	ギアボックス (バスに使用する種類のもの) (乗員30人以上のもの)
87084030	ギアボックス (ダンプカーに使用する種類のもの)
87084040	ギアボックス (8704.2100/2230/3100/3230類のトラックに使用する種類のもの)
87084050	ギアボックス (8704.2240,8704.2300類のトラックに使用する種類のもの)
87084060	ギアボックス (87.05類の自動車に使用する種類のもの)
87084090	ギアボックス (87.02類から87.04類の他の自動車に使用する種類のもの)
87084091	自動変速装置 (乗用車に使用する種類のもの)
87084099	ギアボックス (その他のもの)
87085010	駆動軸 (差動装置を有するもの) (トラクターに使用する種類のもの)
87085020	駆動軸 (差動装置を有するもの) (バスに使用する種類のもの) (乗員30人以上のもの)
87085040	駆動軸 (差動装置を有するもの) (8704.2100/2230/3100/3230類のトラックに使用する種類のもの)
87085090	駆動軸 (差動装置を有するもの) (87.02類から87.04類の他の自動車に使用する種類のもの)
87086010	非駆動軸およびその部分品 (トラクターに使用する種類のもの)
87086020	非駆動軸およびその部分品 (バスに使用する種類のもの) (乗員30人以上のもの)
87086030	非駆動軸およびその部分品 (ダンプカーに使用する種類のもの)
87086040	非駆動軸およびその部分品 (8704.2100/2230/3100/3230類のトラックに使用する種類のもの)
87086050	非駆動軸およびその部分品 (8704.2240,8704.2300類のトラックに使用する種類のもの)
87086060	非駆動軸およびその部分品 (87.05類の自動車に使用する種類のもの)
87086090	非駆動軸およびその部分品 (87.02類から87.04類までの他の自動車に使用する種類のもの)
87087010	車輪およびその部分品 (トラクターに使用する種類のもの)
87087020	車輪およびその部分品 (バスに使用する種類のもの) (乗員30人以上のもの)
87087030	車輪およびその部分品 (ダンプカーに使用する種類のもの)
87087040	車輪およびその部分品 (8704.2100/2230/3100/3230類のトラックに使用する種類のもの)
87087050	車輪およびその部分品 (8704.2240,8704.2300類のトラックに使用する種類のもの)
87087060	車輪およびその部分品 (87.05類の自動車に使用する種類のもの)
87087090	車輪およびその部分品 (87.02類から87.04類の他の自動車に使用する種類のもの)
87088010	ショックアブソーバー (87.03類の自動車に使用する種類のもの)
87088090	ショックアブソーバー (87.01,87.02,87.04,87.05類の自動車に使用する種類のもの)
87089100	ラジエーター (自動車に使用する種類のもの)
87089200	マフラーおよび消音パイプ (自動車に使用する種類のもの)
87089310	クラッチおよびその部分品 (トラクターに使用する種類のもの)
87089320	クラッチおよびその部分品 (バスに使用する種類のもの) (乗員30人以上のもの)
87089330	クラッチおよびその部分品 (ダンプカーに使用する種類のもの)
87089340	クラッチおよびその部分品 (8704.2100/2230/3100/3230類のトラックに使用する種類のもの)
87089350	クラッチおよびその部分品 (8704.2240,8704.2300類のトラックに使用する種類のもの)
87089360	クラッチおよびその部分品 (87.05類の自動車に使用する種類のもの)
87089390	クラッチおよびその部分品 (87.02類から87.04類の他の自動車に使用する種類のもの)

87089410	ハンドル、ステアリングコラム、ステアリングボックス（トラクターに使用する種類のもの）
87089420	ハンドル、ステアリングコラム、ステアリングボックス（バスに使用する種類のもの）（乗員30人以上のもの）
87089430	ハンドル、ステアリングコラム、ステアリングボックス（ダンプカーに使用する種類のもの）
87089440	ハンドル、ステアリングコラム、ステアリングボックス（8704.2100/2230/3100/3230類のトラックに使用する種類のもの）
87089450	ハンドル、ステアリングコラム、ステアリングボックス（8704.2240,8704.2300類のトラックに使用する種類のもの）
87089460	ハンドル、ステアリングコラム、ステアリングボックス（87.0類の自動車に使用する種類のもの）
87089490	ハンドル、ステアリングコラム、ステアリングボックス（87.02類から87.04類までの他の自動車に使用する種類のもの）
87089910	部品および付属品（その他の用途に使用する種類のもの）（トラクターに使用する種類のもの）
87089920	部品および付属品（その他の用途に使用する種類のもの）（バスに使用する種類のもの）（乗員30人以下のもの）
87089930	部品および部分品（その他の用途に使用する種類のもの）（ダンプカーに使用する種類のもの）
87089940	部品および部分品（その他の用途に使用する種類のもの）（8704.2100/2230/3100/3230類のトラックに使用する種類のもの）
87089950	部品および部分品（その他の用途に使用する種類のもの）（8704.2240,8704.2300類のトラックに使用する種類のもの）
87089960	部品および部分品（その他の用途に使用する種類のもの）（87.05類の自動車に使用する種類のもの）
87089990	部品および部分品（その他の用途に使用する種類のもの）（87.02類から87.04類の他の自動車に使用する種類のもの）

注：網掛けの品目は、対象年間に品目分類が変更したもの

原典：China Custom

出所：World Trade Atlas より著者作成

化係数とウェイトという手法を用いて分析した。貿易特化係数は、 $(\text{輸出額} - \text{輸入額}) / (\text{輸出額} + \text{輸入額})$  によって示され、ウェイトは（当該品目の中国からの当該国向け輸出額 + 当該品目の中国の当該国からの輸入額）/（中国の当該国向け輸出総額 + 中国の当該国からの輸入総額）で表される<sup>4</sup>。

### 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国自動車部品産業の貿易構造を探ることを目的としているが、本稿にはいくつかの問題点がある。第1に、本稿では中国の対日、対韓、対台、そして対タイの二国間の貿易を分析しているに限られ、韓台や台タイ間などの分析は行っていない<sup>5</sup>。第2に生産の重要な要素の一部である資本財や素材についてはカウントしていない。第3に、「自動車部品貿易」と記しているが、一部の品目については自動車用と非自動車用途に分離できないものがある。こういった品目についてはそのまま取り扱っている。第4に、第3国向け輸出は含まれたままになっており、例えば、香港を経由した輸出入についてはつかめていない。第5に、相手先政府の政策、労働水準、人件費などについて

は本稿では全く考慮しておらず、単に統計数字の加工のみに頼っている。また、単に統計数字の加工に留まっているため、貿易の内訳、つまり、日系が占める割合や、地場系が占める割合などについては、貿易統計の性格上、つかめていない。ここにあげた以外にも、いくつかの課題は残っているが、この点をご理解頂きたい。

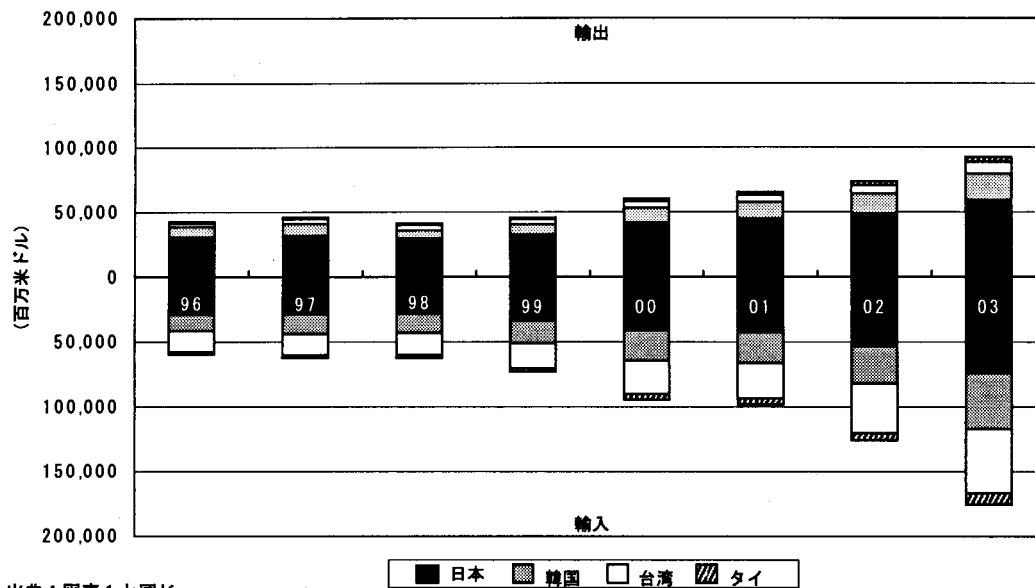
### 4. 貿易統計から見た全体像

#### (1) 輸出入金額の推移

##### ①貿易全体

中国における対日、対韓、対台、そして対タイ貿易の状況を示したものが、図表2である。ここに示した通り、99年までは、輸出入共にほとんど横ばいと言う状況であったものが、00年に入ると輸出入共に増加傾向を見せ始め、中国の貿易が着実に拡大しつつあることが分かる。国別に見てみると、対日貿易が最大で、他の3ヶ国を大きく引き離している。これに関しても、00年から増加傾向を示しており、その重要性が年々拡大しているものと推察される。02年と03年については、中国の輸入超過の状態にある。これは、中国市場の成長に伴い、日本からの製

図表2 中国の対東アジア4カ国向け貿易金額（総額）の推移



出典：図表1と同じ

品輸入が増加していることもあるものの、中国国内で本格化している日系メーカーの現地生産が、中国国内市場の成長に伴い、高度化し、日本からの部品調達が増えていることも背景の1つとして考えられる。

韓国についてみて見ると、96年から一貫して、中国の輸入超過の状態にあり、輸出超過の状態も存在する日本の状況とは若干異なる傾向を示している。その貿易額は、96年から増加傾向を示しており、中韓貿易の重要性は年々その重要度を増している。特に、輸入はその額を増加させていることから、韓国からの中国向け製品の輸入が進んでいることとともに、日本同様、中国で操業する韓国企業の韓国からの調達が、現地生産が本格化するに従って増加しているものと思われる。

台湾については、中国の輸入超過が継続しており、その額は増加している。台湾については、前述の通り、同じ言語圏であることなどから、中国との関係は非常に密接で深いものである。この額は、日本に劣るものの、韓国よりは大きな数字を示していることから、東アジア諸国において中国との関係が非常に密接であることを示している。

対照的にタイとの関係は比較対象国の中で最も小さなものである。これは、タイの経済規模等の問題などから当然の結果と言えるかもしれない。しかしながら、近年、輸出入共に増加傾向を示していることから、年々、その関係が徐々にではあるが、重要

性を増していると言える。状況は、輸入超過であることから、タイからの比較的付加価値の高い製品などが、中国に流入していることが推察される。この数字だけを見ても、自由化等によって、中国からの輸出が拡大し、東南アジア諸国を席卷するという状況は未だ到達していないと思われる数字である。全体として、輸入超過の状態が多いものの、貿易額全体としては年々拡大していることから、中国を念頭に置いた貿易構造は、その重要性を年々拡大させており、とりわけ市場としての中国という位置づけが年々拡大しているのではないかと思わせる結果を示している。

## ②自動車部品貿易の状況

ここまで、中国と東アジア4ヶ国との貿易全体を簡単に見てみたが、自動車部品について金額を見てみると、貿易額全体と同じ傾向を示している。つまり、中国の輸入超過の状態で、その内訳は日本が最大であるというものである。しかし、その中身についてみて見ると、国別に見た場合、日本がその金額のほとんどを占めており、貿易額全体では大きな金額を示していた台湾との貿易がほとんど計上されていないことが分かる。

図表3は、中国の対4ヶ国向け自動車部品貿易額の推移を示したものであるが、ここに示したように、その貿易額は増加傾向にあり、特に03年には大幅な輸入超過の状態になっていることが分かる。背景と

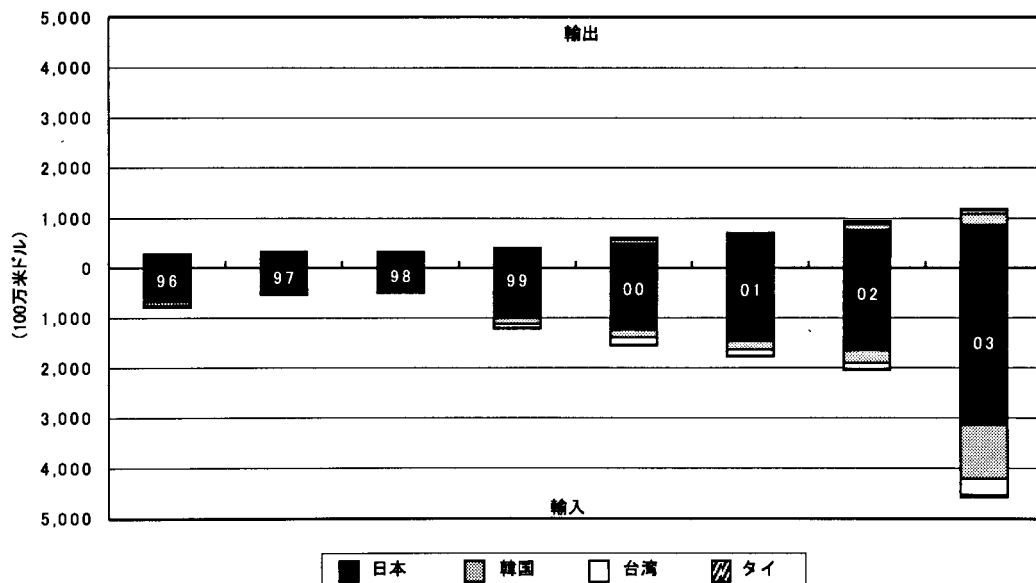
しては、日系および韓国系自動車メーカーの中国現地生産が本格化したことに伴う本国からの部品調達増加とともに、新規車種の相次ぐ投入に伴う、輸入の増加によるところが大きいのと思われる。

それぞれの国ごとにこの金額を見てみると、日本との貿易状況は図表3に示した通りであるが、中国にとって東アジア最大の自動車部品貿易相手国であることが分かる。その金額は、中国の圧倒的な輸入超過の状態であるが、注目すべきは、03年に急激に日本からの部品輸入額が増加したことである。拙稿(2003)で、中国は東南アジアと異なり、レベルは低いながらも裾野産業があり、低付加価値製品の供給基地としての役割を果たす可能性を指摘し、日本との部品補完の可能性が最も高いのは中国であると指摘した。しかしながら、03年の大幅な輸入増という数字は、注目に値するものである。つまり、日系メーカーが中国において新規車種を次々に投入するにしたいが、中国での現地調達は進んでいるとはいえ、今回投入したような車種では中国製部品でほとんどをまかなうことが困難であったことを示している。たしかに、各メーカーとも中国現地での調達を進めており、一部の車種では大幅な現地調達率を計上しているものもある。しかしながら、今回新しい車種を次々投入したことは、中国の現地自動車部品産業の能力を大幅に超えたことを示している。これは、数量的な側面ももちろんであるが、品質や機能その他の面でも中国から調達できない部品が非常に

多かったことが推察される。今回は金額のみの分析しか行っていないが、中国で新規に投入される車種は、日本で投入されている車種とほとんど変わりがないか、全く同じものである。こうなると、導入初期には現地で1から生産させるよりも、日本から調達した方が良いと言う判断であったろう。急速に成長している中国自動車市場ではあるものの、自動車部品産業という裾野産業の力が、新規車種投入に関して日本メーカーの要求する水準には至っていないことを示している。日系自動車メーカーは今後も新車種の中国市場での投入を次々計画している。その中には、基幹車種も含まれている。さらにホンダには輸出専用工場の立ち上げも控えており、輸出品質を確保することが求められる。以上のようなことから、日本からの自動車部品輸入が今後、どのように展開するのかは、中国自動車部品産業の競争力という点についても重要な視点であろう。

韓国との貿易額の推移は、90年代には輸出入共に若干の数字を示していたが、99年になると韓国からの輸入が増加しはじめ、その後は増加傾向を示し、03年に急激に増加している。輸出についても01年に一旦減少を示したものの、00年以降は概して増加傾向を示している。これについては、韓国から中国に進出した部品メーカーの現地生産が本格化しつつあることによるものと推察される。03年の輸入額の大幅な増加については、北京自動車との合併事業で、中国での現地生産を開始した現代自動車の生産が、

図表3 中国の対東アジア4カ国向け自動車部品貿易金額の推移



出典：図表1と同じ

本格化しつつあるためと思われる、初期段階のため、部品調達を韓国からの輸入に依存しているためと思われる。現代も中国現地生産を進めるにあたり、取引部品メーカーへ中国への進出を依頼しているとのことであるから、今後、この数字が減少することが予測されるものの、前述の通り、起亜が商用車の中国現地生産を合意し、現代も乗用車の生産能力を拡大させると発表していることから、韓国からの部品輸入額は、今後も増加するものと思われる。とはいえ、現在中国市場は苛烈な価格競争の状態に入っていることから、現地調達を進めてコスト低減をはからないことには競争には打ち勝てない。こういったことから現地調達率をあげる方向で進めることは疑いないものの、その時期がいつになるのかは、依然として不透明である。

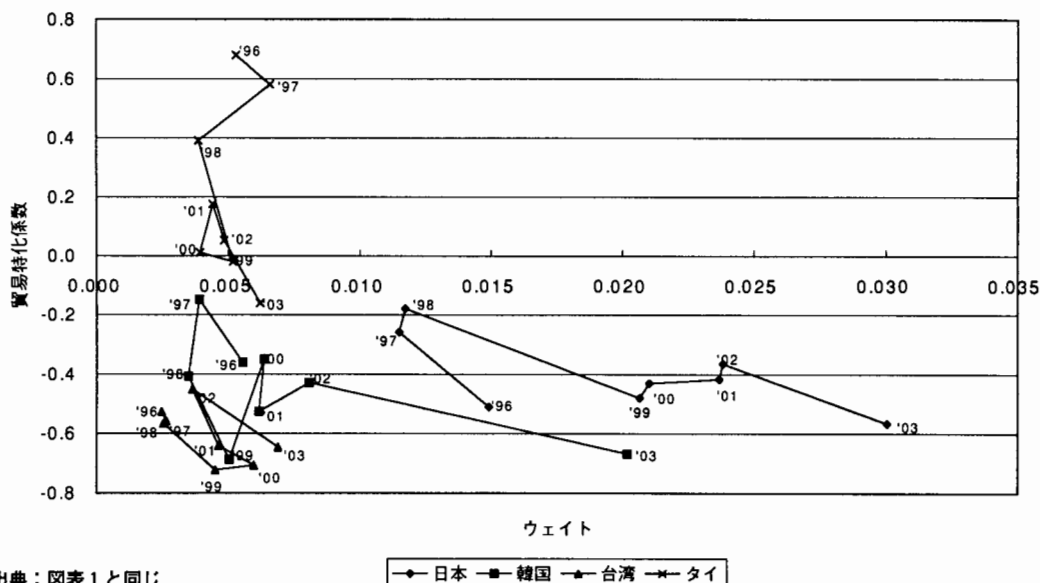
台湾の状況も、日韓の状況と同じである。つまり、中国の大幅な輸入超過の状態が続いており、2000年代に入って、貿易額が増加傾向を示し、とりわけ輸入額の増加が示され、03年には輸入額が急増し、大幅な輸入超過の状態になっているというものである。台湾自動車部品産業の役割は、日本との関係を見てみると、その重要性は年々小さくなっているが、中国における重要性は依然として大きなものであることが、この自動車部品貿易額の推移から分かる。いうまでもなく、台湾と中国は同じ言語圏に属しているだけではなく、同族・親族が中国と台湾に別れているというものも少なくない。さらに、台湾のメー

カーも、既に中国での現地生産を行っていることが、部品輸入の増加の背景の1つと考えられる。

対タイ自動車部品貿易額は、他の3ヶ国と比較すると非常に小さな数字であり、中国との自動車部品貿易の関係は、小さなものであることが分かる。とはいえ、その構造は、99年を境に大きく変化したと言えるだろう。98年までは、中国からの輸出がほとんどで、タイからの輸入はそれほど大きな金額は示しておらず、中国の大幅な輸出超過の状態が続いていた。しかし、99年になると、輸出入額がほとんど同じような状況になり、その後、中国の輸出超過の状態は同じであるが、99年に急増した輸入額が、ほとんど同じ水準で続き、02年に増加した後、03年は大幅に輸入が増加した。輸出に関しても、98年に通貨危機の影響などから若干の減少を示したものの、99年以降は増加傾向を示している。とはいえ、02年まで続いた中国の輸出超過の状態は、03年には輸入超過の状態に逆転している。

この時期の東アジア4ヶ国の自動車部品における輸出入金額の状況を、貿易特化係数とウェイトで見たものが図表4である。ここに示した通り、日本のウェイトが最も大きく、97年から98年にかけて小さくなっているものの、その後は年々大きくなっていることが示されている。つまり、中国と日本の貿易において自動車部品貿易の占める割合が年々拡大していることを示しており、その重要性が年々拡大していることを示すものである。特に98年から99年と

図表4 中国の対東アジア4カ国向け自動車部品貿易特化係数とウェイトの推移



出典：図表1と同じ



02年から03年にかけての増加が目立つ。98年から99年にかけては、中国において、ホンダ、いすゞ、上海GMといったメーカーが中国現地工場の稼働をはじめた時期であり、03年は前述の通り、新規車種が次々と市場に投入された時期に当たる。

これらのことが、日本からの自動車部品貿易の拡大につながったものと考えられる。貿易特化係数の状況を見てみると、96年から03年にかけて全てマイナスに分布している。97年から98年にかけて、 $-0.2$ から $-0.3$ 付近に分布していることから、若干競合状態にあったものの、99年には96年と同水準の $-0.5$ 付近にシフトし、その後は $-0.6$ から $-0.4$ 付近に分布していることから、ウェイトの増加から、自動車部品貿易の持つ重要性は年々拡大しており、日本優位の状況が強まっていることを示している。

韓国の状況は、貿易特化係数に関して、96年から03年にかけてIMF危機を経験した97年を除いた全ての時期で日本よりもマイナスに分布している。貿易特化係数の分布は、97年に $-0.2$ 付近にシフトしたものの、98年には $-0.4$ 付近へとシフトし、その後は96年の水準がそれよりもマイナスという状況にある。つまり、自動車部品貿易全体で見ると、韓国に競争優位があるように見える。ウェイトの推移については、96年から98年にかけて低下を示しており、99年に若干の増加を示したものの、96年の水準には回復していない。その後は増加傾向を示しているものの、02年までの増加はそれほど大きなものではなかった。03年になると日本同様、非常に大きな拡大を示している。これも前述のとおり、中国における現代自動車の現地生産の本格化によるところが大きいと思われる。今後、現代の生産能力拡大、起亜自動車の新たな合弁合意によって、韓国系メーカーの中国現地生産はますます進むものと考えられ、初期段階では、韓国からの輸入増加傾向は継続するのではないかと推察される。

台湾の状況は、中国との関係が非常に密接であるにも関わらず、自動車部品貿易という観点から見ると、その関係は小さなものである。貿易特化係数の分布について見てみると、96年から98年にかけての状況はほとんど変化がなく、 $-0.5$ から $-0.6$ の間に分布していて大きな変化はない。99年になると $-0.8$ 付近へのシフトを見せ、00年になると、若干のシフトはあるもののほとんど同じ水準を示してい

たが、01年にはプラス方向へのシフトを示して、02年には再び96年頃の水準に戻った。しかし、03年にはマイナス方向へのシフトを示して、 $-0.7$ 付近の分布に変化している。中華汽車の現地生産が99年から稼働しており、裕隆汽車の現地工場は00年から稼働していることが99年から00年にかけての推移を示す要因の1つと考えられる。ウェイトの推移について見てみると、00年までは増加傾向を示したものの、01年から02年にかけては減少を示しており、03年に再び増加を示す。とはいえ、その水準は日本や韓国、後述するタイよりも小さいものである。中国と台湾の関係性の深さと比較するとウェイトが非常に小さい、つまり、中台貿易における自動車部品の占める重要性が小さいことが伺える。

タイの状況を見てみると、ウェイトの変化はそれほど大きなものではなく、その数字もそれほど大きくはなっていない。つまり、中タイ貿易における自動車部品貿易の占める重要性は低いといえることができる。とはいっても、その数字は台湾とさほど変わりがないことから、自動車産業の成長度合いを念頭に置くと、注目すべき数字かもしれない。貿易特化係数について見てみると、96年には圧倒的に中国が優位であった状況から、年々マイナス方向へシフトしていき、99年にはほとんど0という状態、つまり、競合状態になっている。この間、ウェイトの変化は小さなものであるから、貿易額に占める割合の変化はないものの、その貿易構成が変化していたことを示している。特に、97年から99年までの間の変化は大きなもので、通貨危機を契機として中国からの輸出品目をタイからの輸出品目に変化させないしは、中国からの輸出を押さえて、緊急避難的なタイからの輸入を増やしたことが伺える。00年になると貿易特化係数はプラス方向へ再びシフトするものの、大幅な変化ではなく、01年以降は再びマイナス方向へのシフトを示し、03年にはマイナスの分布を示している。この動きは、タイにおける自動車部品産業が着実に成長してきて、タイから調達すべき品目が増加しているのではないかと思わせる結果となった。

これまでの各国の状態からまとめてみると、自動車メーカーの現地生産が大きく影響していることが伺える。つまり、中国での自動車現地生産を行っている日本と韓国との自動車部品貿易は、2000年代に

入ってからその重要度がますます高まっていることが推察され、とりわけ、日本からの自動車部品調達を持つ重要性は、中国の自動車産業を支えるという観点から大きな役割を果たしていると思われる結果となった。

## 5. 国別の動向

### (1) 日本

#### ①自動車部品貿易全体

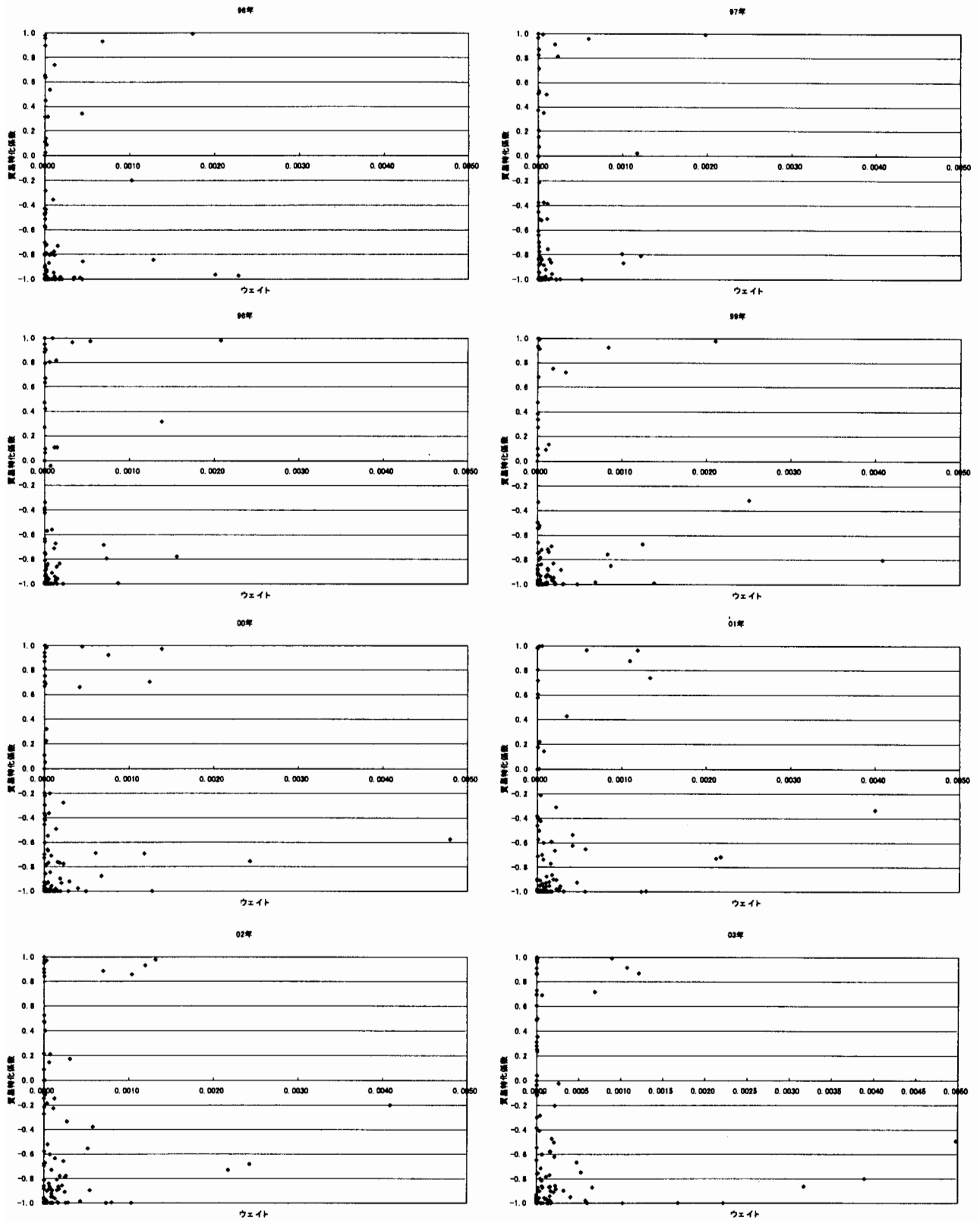
以下では、貿易特化係数とウェイトを用いて国ごとに中国の自動車部品貿易の状況を見てみる。

日本との関係は、前述の通り、日系メーカーの中国現地生産が本格化するにつれて、その貿易額も年々拡大し、その重要性は大きくなっている。貿易額全体で見た場合には日本との貿易は、均衡しているものの、特に、日本からの輸入は99年を境にして急速に拡大しており、特に03年には大幅な増加を示している。自動車部品については、日本からの輸入に依然として依存しなければならない状態が続いている。日本からの輸入超過の状態が続いているとはいえ、輸出相手先としても日本は最大であることから、日系自動車・自動車部品産業の中国現地生産工場の持つ意味は重要なものと考えられる。

図表5は中国の対日自動車部品貿易における貿易特化係数とウェイト分布の推移を示したものである。ここに示した通り、下方、つまり、貿易特化係数は-1.0付近に多くの品目が分布していることが分かる。このことから、96年から03年を通じて一貫して多くの品目が日本の圧倒的な優位の品目であることを示している。96年の状況を見てみると、-1.0付近の分布が非常に目立つことが分かる。多くの品目が、-0.6から-1.0の間に分布しており、比較的ウェイトが大きな品目は、ここに分布している。とはいえ、ある程度ウェイトがあり、貿易特化係数が+1.0付近に分布している品目も存在する。既に上海VWや北京ジープ、慶鈴いすゞが中国に進出して日米欧の先進的なメーカーによる自動車生産が始まってから10年程度しか立っていなかった時期に既に、中国からの輸出を進めていたことは、同時期の日本とタイとの間の自動車部品貿易を考えると注目すべき状態と考えられる。97年になると、全体として貿易特化係数の分布に大きな変化はないものの、若干ではあるがプラス方向へのシフトが見受けられる。

これは、図表3に示してある通り、中国自動車部品産業の成長により輸出を増やしたというよりも、全体として日本からの輸入が減少したところによると思われる。ウェイトについてもほとんど変化はないものの、日本からの輸入額の減少を背景として若干減少を示している。とはいえ、96年から基本的な動き、ないしは構造に関して大きな変化は見受けられない。98年になると、貿易特化係数の若干のプラス方向へのシフトは続いているものの、それほど大きな変化を示しているわけではない。しかし、プラスに分布する品目と0付近に分布する品目、マイナスに分布する品目がまとまり出していることが伺える。つまり、中国から輸出すべき品目と、日本から輸入しなければならない品目、そして競合品目が全体として明確になりつつあるのではないかと思わせる分布である。ウェイトについてはほとんど変化を見せてはいない。貿易額全体でも、自動車部品貿易においても97年から98年にかけて大きな変化はないことから、こういった状態になっていると思われる。99年になると、両極、つまり、貿易特化係数-1.0付近と+1.0付近に分布している品目のウェイトが増加傾向を見せ始めている。特に、-1.0付近に分布している品目については、その傾向は強く見られ、日本から調達しなければならない品目が明確になり、輸入が増加したものと思われる。00年になると、これまでとは反対に、貿易特化係数プラス方向へのシフトを見せ始め、プラスに分布していた品目は、よりプラス方向へシフトしはじめている。-1.0付近に分布していた品目については、まとまって分布していたものが、分散しはじめ、プラス方向へのシフトを見せ始めた。00年は中国からの輸出が増加しはじめた時期であり、多くの品目、特に日本に優位があった品目に関して、中国からの輸出も進んだことから、貿易特化係数のプラス方向へのシフトを見せたものと思われる。ウェイトの変化は、貿易特化係数がマイナスに分布している品目でさらにウェイトの増加を示しているいくつかの品目が見られるものの、自動車部品貿易額の増加と同様に、貿易総額も増加していることから、全体としてウェイトの大幅な変化は示されていない。01年になると分散を示した貿易特化係数マイナスに分布する品目が再びマイナス方向へのシフトを示しはじめ、集中するようになっていく。また、ウェイトについては、-0.6付近

図表5 中国の対日自動車部品貿易特化係数とウェイト推移の分析



出典：図表1と同じ

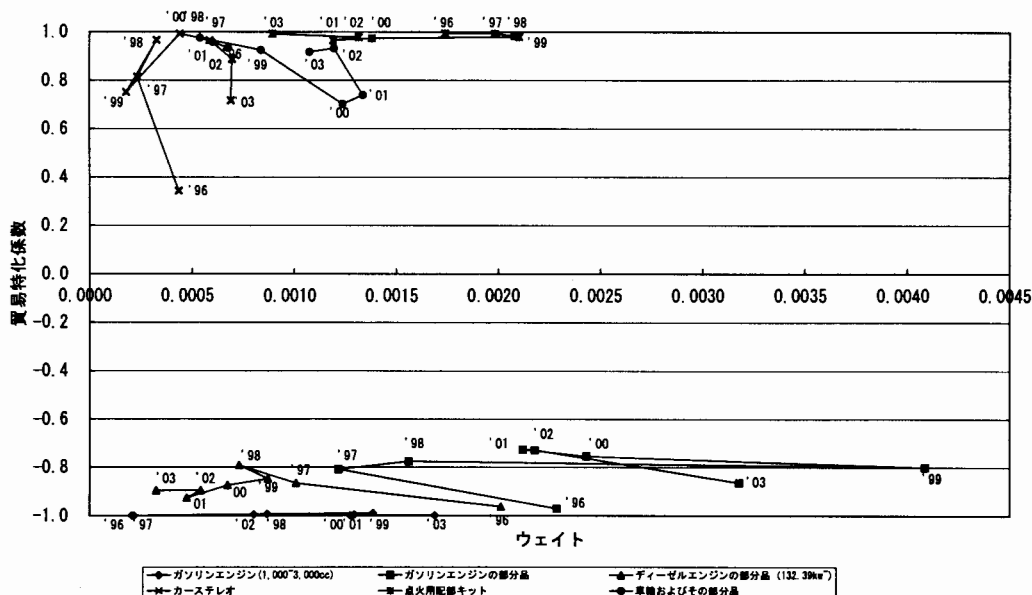
に分布している品目に関して増加傾向を示している。つまり、これまで日本に圧倒的な優位があった品目が、日本からの輸入はそのままに、中国からの輸出を増やすことで、貿易特化係数プラスの方向へシフトしたと考えられる。つまり、若干の競合状態が生まれつつある可能性がある。しかし、02年になると貿易特化係数は再び分散し、プラス方向へのシフトの動きを見せ始める。この時期になると、0付近の分布がまとまりはじめ、ウェイトも増加を示しつつある。つまり、競合状態にある品目が増加しつつあることを示している。マイナスに分布する品目もプラスに分布する品目もまとまりつつある動きをみせている。ただし、ウェイトについてはほとんど変化はないことから、中国と日本との間の品目間の構成が変化したことによって、貿易特化係数のシフトが見られたと考えられる。03年になると、貿易特化係数のマイナス方向へのシフトを示し、貿易特化係数マイナスの品目、0の品目、プラスの品目でまとまりつつあった品目が再び分散しており、多くの品目においてマイナス方向へのシフトと、マイナスの分布に変化している。とりわけ、ウェイトの大きな品目の貿易特化係数マイナス方向へのシフトは著しい。ただし、プラスに分布している品目については、プラス方向へシフトしているものが多く見られ、0付近に分布している品目に関してはプラスないしはマイナス方向へシフトする傾向を示している。ウェイト

トについてみて見ると、貿易特化係数の両極、つまり、+1.0付近と-1.0付近に分布している品目が大きな数字を示しており、この傾向は、比較対象年間で大きく変化することはない。つまり、早い段階から中国に優位があり中国から輸出する品目が明確になっていたと推察させる結果である。

## ②注目品の動向

ここでは、貿易特化係数やウェイトの変化の大きいものを注目品として取り上げた。中国の対日自動車部品貿易において注目品として取り上げた品目は、図表6に示した通り、「ガソリンエンジン(1,000～3,000cc) (84073410)<sup>6)</sup>」、「ガソリンエンジンの部分品(84099199)」、「ディーゼルエンジンの部分品(132.39kw～) (84099999)」、「カーステレオ(85272100)」、「点火用配線セット(85443090)」、「車輪およびその部分品(87087090)」の6品目である。注目品として取り上げた品目のうち4品目は、貿易特化係数に関してほとんど変化はなく、貿易特化係数が大きく変化している「カーステレオ」についても、97年以降はそれほど大きな変化を見せていない。貿易特化係数がプラス、つまり、中国の輸出優位にある品目は、「カーステレオ」、「点火用配線キット」、「車輪およびその部分品」である。「カーステレオ」については、多くの家電製品が中国での現地生産が進んでいることに加え、すでに中国地場企業が

図表6 中国の対日自動車部品貿易特化係数とウェイトの推移



出典：図表1と同じ

中国家電製品の世界的な生産・輸出拠点となっていることなどから、この品目における中国優位は理解できる。このため、97年に貿易特化係数が急激にプラス方向にシフトして以来、その値は、中国の圧倒的な優位を示す+0.8付近から+1.0の間に分布し続けている。ウェイトについてみて見ると、99年まで若干の減少傾向を示しているものの、00年以降は増加傾向を示しており、中国からの輸出増が伺える。しかし、03年になるとウェイトはそのままに貿易特化係数のマイナス方向へのシフトが示されている。これは、前述の通り、新規車種の導入に伴う日本からの輸入増のためと思われる。「点火用配線キット」は、96年から貿易特化係数が+1.0付近に分布しており、圧倒的な中国優位の品目である。この品目は、労働集約的な側面が非常に高く、賃金が安い中国で製造し日本に輸出するのが効率的な品目の代表といえるであろう。こういった製品の性格が、この特化係数の数字を示している。ウェイトについてみて見ると、99年まで増加を示しながら、その後は減少傾向を示している。特に日本への輸出額が年々増加している00年以降、そのウェイトが減少している。この品目の日本向け輸出が比較的早い段階から始まり、この時期には既に定着していたのではないかと考えられる。そのため、急速に自動車部品輸出が拡大した00年以降は分母の増加によりウェイトが減少しているのではないかとと思われる。「車輪およびその部分品」の貿易特化係数は、96年から99年にかけてはほとんど+1.0で中国の圧倒的な優位にあった。しかし、00年にマイナス方向への比較的大きなシフトを見せたが、その後再びプラス方向へのシフトを見せ、02年には96年と同水準にまでシフトした。若干のマイナス方向へのシフトは示されているものの、概して中国が圧倒的に優位を示している品目である。ウェイトについてみて見ると、96年から98年にかけて減少を示したものの、その後は増加傾向を示しており、01年までは増加を示している。その後、02年、03年と減少を示している。これについても、「点火用配線キット」と似たような背景を持っているのではないかとと思われる。つまり、中国からの輸出にシフトした後、全体としての自動車部品の輸出額が増加したために、ウェイトが減少したと考えられる。

貿易特化係数がマイナスに分布している品目は、

「ガソリンエンジン (1,000~3,000cc)」、「ガソリンエンジンの部分品」、「ディーゼルエンジンの部分品 (132.39kw~)」で、比較的付加価値が高く、自動車の基幹部品である。「ガソリンエンジン (1,000cc~3,000cc)」の貿易特化係数は、98年から03年までほとんど+1.0に分布しており、圧倒的な日本優位を示している。ウェイトについてみて見ると、99年まで増加傾向を示しており、とりわけ、97年から99年にかけての増加が著しい。これは、前述の通り、90年代後半に中国に進出し、現地生産を始めた日系自動車メーカー向けエンジンの需要を賄うためと思われる。その後、00年代に入ってからウェイトは減少傾向を示したものの03年になると再び急速な増加を示している。これも前述の通り、新規車種の投入に伴うエンジン需要を日本からの輸入でまかなったためと思われる。この傾向は「ガソリンエンジンの部分品」でも同様と思われる。ただし、「ガソリンエンジン (1,000~3,000cc)」よりも、「ガソリンエンジンの部分品」のウェイトが大きいことは、中国政府の政策によるものではないかと思われる。つまり、自動車産業育成のためには、基幹部品であるエンジンの国内生産を進める必要がある。よって、中国政府もエンジンの国内生産を奨励したが、エンジンの部品という高度な技術を要求される部品については中国での調達が進まなかったことから、日本からの輸入で調達したと考えられる。「ディーゼルエンジンの部分品 (132.39kw~)」については、貿易特化係数は-1.0から-0.8の間でそれほど変化がなく、日本の優位を維持しているものの、ウェイトの推移は、「ガソリンエンジン」や「ガソリンエンジンの部分品」とは異なる推移を示している。つまり、96年から一時的に若干の増加はあったものの、概して減少傾向を示しており、「ガソリンエンジン」や「ガソリンエンジンの部分品」で大幅な増加が見られた97年、98年、そして03年でも減少を示している。これは、中国におけるディーゼルエンジン搭載車は大型トラックなどを中心に普及してきているものの、その割合は3割程度であることがその背景にあると思われる。ディーゼルエンジンの中国現地生産に関しては、トラックへの需要が期待できるものの、「WTO加盟後は外資100%のディーゼルエンジン生産が可能になるとの見方が強いことから、当面は様子見の模様である。」(Fourin2001, 249p) という

状況が背景にあると思われる。

以上ここまで見た通り、中国の対日自動車部品貿易は、注目品に取り上げた品目に代表されるように早い段階から中国から輸出する品目と、日本から輸入する品目が明確になっていたのではないかと思わせる結果となった。つまり、中日間で、早い段階から補完体制を念頭に置いた自動車部品貿易構造が確立していたのではないかということである。これについては、付加価値の高いエンジンなどの基幹部品を日本から輸入し、労働集約的な付加価値の低い部品を中国から輸出するという構造である。ただし、03年に急速に増加した日本からの輸入については検討の余地がある。つまり、付加価値の高い製品の輸入が増加だけではなく、注目品で取り上げた「カーステレオ」に代表されるように、中国の優位にある品目の貿易特化係数がマイナスにシフトしたことである。つまり、中国での機械関連製品の生産が進んできているとはいえ、今回のような新規車種の投入に対応できない分野があることは、一部の製品に関して技術等の蓄積が、日系メーカーが求める水準よりも低いのではと思わせる結果となった。

## (2) 韓国

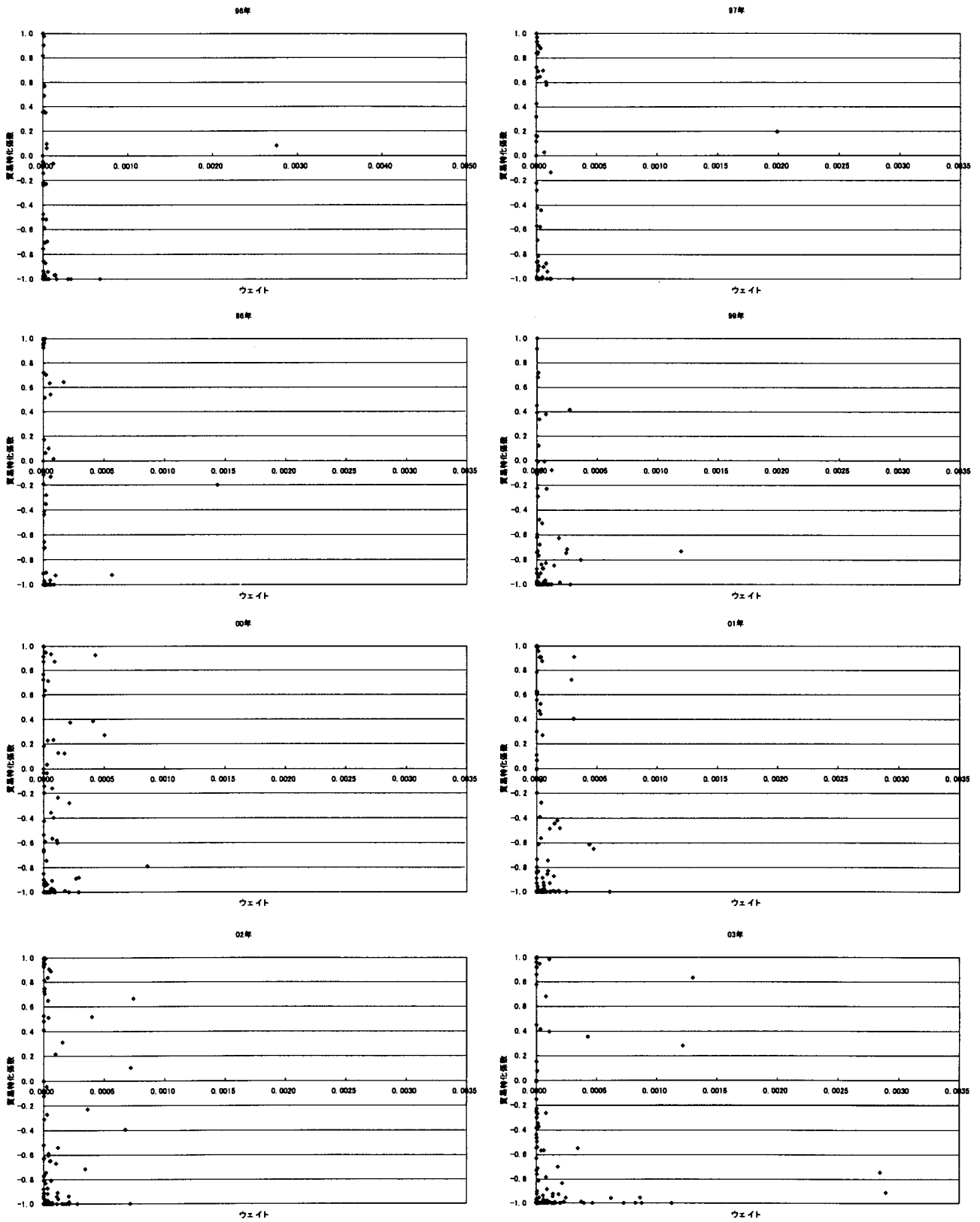
### ①自動車部品貿易全体

中国の対韓自動車部品貿易における貿易特化係数とウェイトの推移を示したものが図表7である。図表3にも示した通り、中国の対韓自動車部品貿易は、00年頃から輸出入共に増加しはじめた。対韓自動車部品貿易の品目数は、96年から98年頃まではそれほど多くはなく、99年頃から品目数が年々増加しており、最近ではその数も大幅に増加している。このように、中国における対韓自動車部品貿易が本格化したのは、2000年代に入ってからと言って良い。99年から現代自動車は中国江蘇省で悦達集団との合併事業を進めていることがこの背景にあると思われる、2000年代に入ってから生産能力を拡大させている。こういったことから、中国においても韓国系自動車部品メーカーの進出が進み、中国からの輸出が増加したと考えられる。輸入についても前述の通り、韓国計自動車メーカーの中国現地生産が本格化するに従い、韓国からの輸入が増加したと思われる。

それぞれの年ごとに見てみると、96年の状況は、品目数自体が少ないことが分かる。ウェイトについ

てみて見ると、貿易特化係数がプラスに分布している品目はほとんどウェイトが小さく、中国からの輸出が限られていたことが伺える。比較的大きなウェイトを示しているのは、貿易特化係数0付近に分布しているもの1件を除くとほとんどが-1.0付近に分布しているもので、分布もここに集中している。97年になると、貿易特化係数プラスへのシフトが見られる。また、貿易特化係数+1.0付近と-1.0付近に分布が集中しはじめ、若干ではあるが、いわゆるすみ分けの傾向が伺える。ただし、ウェイトは、96年から減少傾向を示していることから、韓国との自動車部品貿易が活発化する動きは依然として見受けられない。98年になると貿易特化係数の+1.0と-1.0付近への分布の集中がますます進むとともに、0付近の分布の集中も見受けられる。この頃になると、中国から輸出する品目と韓国から輸入する品目、そして競合する品目が明確になってきたと思われる。しかし、ウェイトについては96年から大きな変化は示しておらず、中韓間の自動車部品貿易が、貿易全体において重要な役割を果たしていないことが分かる。99年になるとこれまで、+1.0付近に分布していた品目の貿易特化係数マイナスへのシフトが見受けられ、韓国からの輸入が増加しつつあることが分かる。マイナスに分布していた品目もマイナス方向へのシフトが見受けられ、とくに、-0.6から-1.0の間での分布が目立つようになっている。ウェイトについては、貿易特化係数マイナスに分布する品目を中心に増加傾向を示している。品目数についても増加していることから、99年は、中韓自動車部品貿易において、韓国からの輸入が増加し、その関係が徐々にではあるが深まり始めた年と言えよう。00年になると貿易特化係数のプラス方向へのシフトが見受けられる。特に、プラスに分布する品目については、プラス方向へのシフトが見受けられ、+1.0から+0.6付近への分布が目立ち始める。マイナスに分布する品目については、まんべんなく分布を示しているものの、-0.8から-1.0付近の分布の集中が目立ち始める。ウェイトについて見てみると、-1.0付近の分布が比較的大きな数字を示しているものの、+0.4から0の間に分布する品目で相対的に大きな数字を示している。つまり、中国に若干優位があるものの、概して競合状態にある品目である。99年には完全な競合状態である0に分布した品目で

図表7 中国の対韓自動車部品貿易特化係数とウェイト推移の分析



出典：図表1と同じ

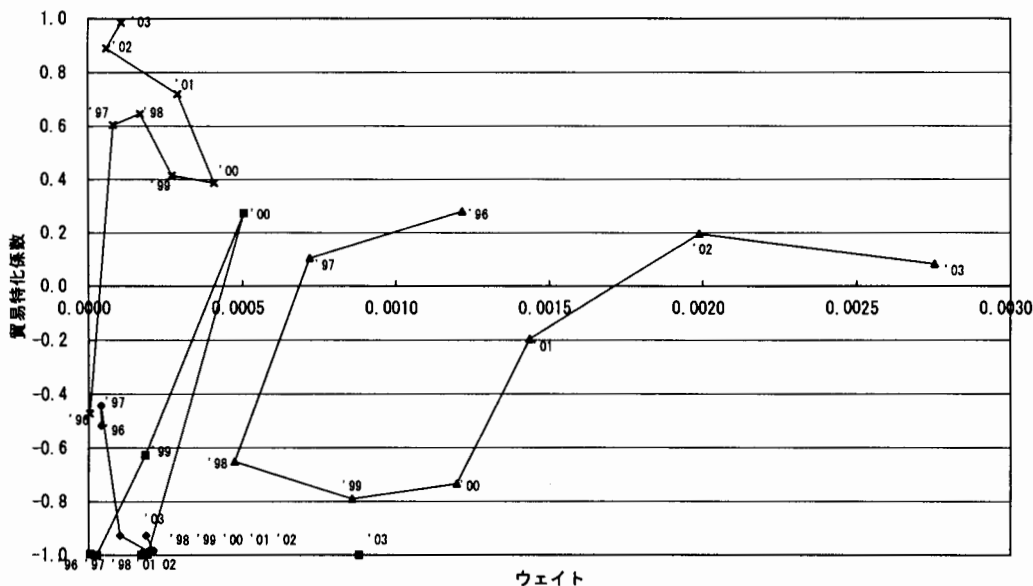
同様のウェイトが示されていたので、これらの品目が貿易特化係数プラス方向へシフトしたのと思われる。99年に活発になりはじめた中韓間の自動車部品貿易が、この年になってますます活発化してきていると思われる。01年になると、それまでの分布が-1.0付近に集中してきていることがわかる。この時期になると、活発化してきた自動車部品貿易に関して、韓国の優位が目立ちはじめ、韓国から輸入する品目が明確になってきたと思われる。ただし、ウェイトについては、00年からそれほど大きな変化はなく、-1.0付近に分布しているもの以外は、減少傾向を示している。02年になると貿易特化係数の両極方向へのシフトが見受けられる。プラスに分布している品目の+1.0付近から+0.6付近の分布が目立ちはじめ、マイナスに分布している品目については、-0.8から-1.0付近に集中している。特にマイナスに分布している品目の集中が目立っており、全般的な韓国優位を示している。ウェイトについてはあまり変化がないが、0付近に分布している品目にウェイトの増加が見られる。つまりこれらの品目は競合状態にあり、中韓どちらかが出荷を増やしたのと思われる。03年になると貿易特化係数マイナスに分布する品目が目立ち、特に、-1.0付近に分布する品目の集中が目立つ。それ以外の分布は、+1.0付近に若干の集中が見られるものの、分散しており、その傾向は、特にプラスに分布する品目について顕著である。ウェイトの分布は、貿易特化係数-1.0

付近に分布する品目で大きな数字を示していることが目立つ。こういったことから、03年には韓国の優位がますます進み、その重要度を増していることが分かる。ここに示したとおり、中韓自動車部品貿易はIMF危機に対応するような形などから韓国からの輸入増が見え始め、韓国メーカーの中国現地生産によってその重要度を増加させていったと思われる結果となった。

②注目品の動向

韓国において注目品として取り上げた品目は、図表8に示した通り、「板ばねおよびそのばね板(73201090)」、「ガソリンエンジン(1,000~3,000cc)」、「カーステレオ(85272100)」、「点火用配線キット(85443090)」の4品目である。「板ばねおよびそのばね板」は、96年から97年にかけては貿易特化係数-0.5付近に分布しており、韓国に優位があったものの、圧倒的な優位というわけではなかった。ウェイトについてもそれほど大きな数字を示しているわけではなく、その変化もほとんどない。98年になると、貿易特化係数マイナス方向へ大きなシフトを示し、-0.9付近に分布するようになった。99年以降、貿易特化係数はほとんど-1.0で韓国の圧倒的な優位となった。この間のウェイトの推移を見ると、97年から99年にかけて若干の増加を示したものの、99年から02年にかけての変化はほとんどなく、03年に若干のマイナスを示した。この品目に関

図表8 中国の対韓自動車部品貿易特化係数とウェイトの推移



出典：図表1と同じ

●板ばねおよびそのばね板 ●ガソリンエンジン(1,000~3,000cc) ●カーステレオ ●点火用配線キット



しては、中韓間の自動車部品貿易が活発になってきた98年頃から韓国の圧倒的な優位を示すようになったものの、その重要度に大きな変化はなかった。ただし、この品目については、既に中国での現地化が進んでいると思われる。日本との貿易に関しては、中国の輸出超過になっていることから、今後韓国の優位が続くとは考えにくい。韓国自動車メーカーの中国現地生産が定着すれば、貿易特化係数はマイナス方向へシフトすると思われる。「ガソリンエンジン(1,000~3,000cc)」は、01年に大きな変化を示したものの、概して韓国に圧倒的な優位が存在する。ウェイトについては、96年から02年までそれほど大きな増加は示していないが、03年になると大幅な増加を示している。これについては、韓国計自動車メーカーの中国現地生産が進み、03年に生産が本格化・拡大したため、韓国からの輸入が増加したためと思われる。現代自動車は、03年に北京自動車との合弁事業を立ち上げ、乗用車の生産に乗り出している。このことが、03年のウェイトの増加に影響したと考えられる。現代自動車は、北京現代での生産を拡大させる方針であるとともに、現代の子会社である起亜と悦達、東風との合弁で既に稼働している東風悦達起亜での生産拡大を発表している。同時にエンジンの現地生産も進めていることから、中長期的には現地生産が進み、ガソリンエンジンの輸入はそれほど増えないのではないかと考えられるが、短期的には今後ともガソリンエンジンの輸入は増加するものと思われる。「カーステレオ」の貿易特化係数は、96年から03年にかけて非常に大きな動きを示している。具体的には、96年には貿易特化係数+0.3付近にあったものが、97年には+0.1付近へとマイナスのシフトを示し、98年にさらにマイナス方向へのシフトを見せ、-0.7付近と大きく変化した。00年まで貿易特化係数は98年と同水準を示したが、01年に-0.2へとプラスのシフトを見せ、02年には再びプラスに分布、03年には+1.0付近とほとんど競合関係にある。この間のウェイトの推移は、96年から98年までは減少を示した後、99年からは増加傾向を示している。99年に悦達が稼働を開始したことから、その頃からウェイトが増加しはじめ、当初は韓国からの輸入でまかっていたものが、現地での生産が進むに伴い中国での調達が増えるに従い韓国へも輸出するようになったことが貿易特化係数とウ

ェイトの推移の背景と思われる。03年には北京現代の操業開始に伴って調達を韓国からの輸入でまかなくなったことが、貿易特化係数が若干マイナスにシフトした背景にあると思われる。「点火用配線キット」は、貿易特化係数が大きく変化した品目である。96年にはほとんど貿易額がなかったものが、97年には+0.6付近に分布し、98年に+0.7付近までシフトした後、99年には+0.4付近にマイナスのシフトを示し、01年から再びプラスのシフトを示し、中国の圧倒的な優位の品目となっている。この品目に関しては労働集約的な側面が強い品目であることから、労賃の安い中国から調達しやすい品目の1つである。ただし、韓国との貿易状況を見てみると、ウェイトはそれほど大きな変化を示していないことから、韓国内でもしっかりと内製ができていたものと思われる。輸入によって調達しているとは考えにくい。とはいえ、中国が圧倒的な優位は続くものと思われる。今後は、コスト等の側面から、中国からの輸出が増加し、ウェイトが増加するかが注目される。

ここまで、韓国との自動車部品貿易の状況を貿易特化係数とウェイトから見てみたが、日本と比べ、韓国への自動車部品輸出がそれほど多くなく、自動車部品全体のウェイトもそれほど大きくなかったことが図表3からも分かる。日本においてみられたように、中国との自動車部品貿易が拡大する背景は、韓国系自動車・自動車部品メーカーが現地生産を進め、いわゆる「逆輸入」や「持ち帰り」と呼ばれるような形態が中心になることから、この関係が深まるのは、今後のことと思われる。実際、北京現代が操業を開始した03年には、韓国からの輸入が拡大しているので、中国からの輸出による部品調達の拡大は、もう少し時間がかかるのではないかと。

### (3) 台湾

#### ①自動車部品貿易全体

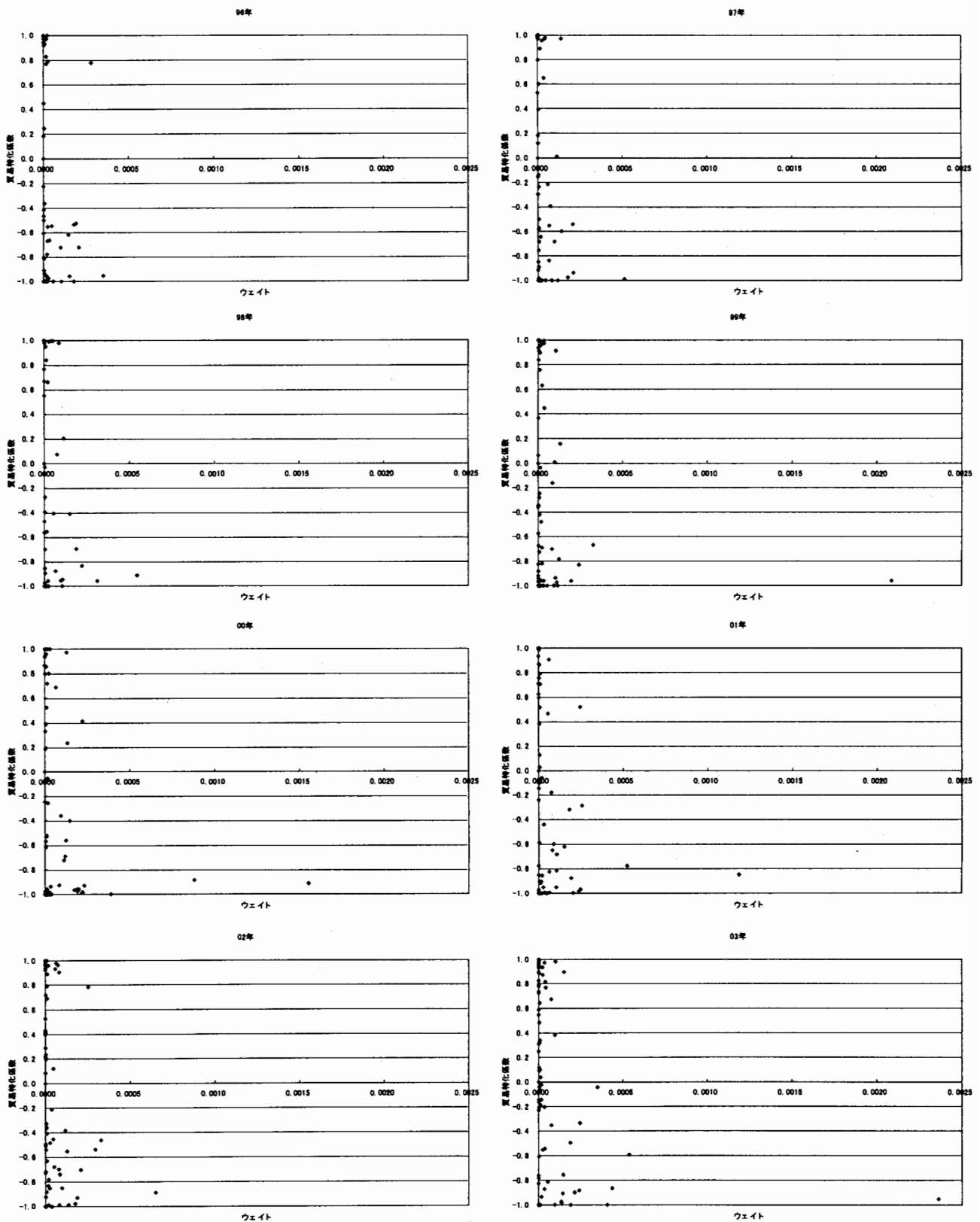
台湾はいうまでもなく、同じ民族・言語圏にあり、中国大陸とのビジネスが東アジア4ヶ国の中で最も行いやすいところである。すでに中国国内での現地生産を進めており、自動車以外の分野でも中国大陸への投資を積極的に行っている。金額としてはそれほど大きくはないものの、00年を境として、台湾からの自動車部品貿易額は増加傾向を示しており、特に、輸入については、急増している。ただし、ウェ

イトについてはそれほど大きな数字を示してはおらず、特に、01年からは図表4にも示した通り、減少している。ITブーム以降の状況が、相対的に自動車部品貿易のウェイトを低下させたためであると思われるが、これほど密接な関係がある台湾にも関わらず、自動車関連産業に関する貿易は、その重要性は高くない。ITブームに見られるように、台湾における製造業の中心は電子・電機関連のハイテク産業にシフトしており、この傾向は、中国との関係においても同じであろう。さらに、市場の小ささに加え、台湾における自動車産業が既に成熟化し、急速な需要増が見込めないことから中国からの輸出が急速・大幅に拡大するとは考えにくい。対照的に、台湾からの輸入は、若干の落ち込みはあったものの、03年には大きくのびている。前述の通り、中国大陸での現地生産を進めているメーカーも多く、中国での合弁を進めている裕隆汽車は、日産の資本を受け入れているメーカーである。こういったことなどから、日系メーカーが、コスト等を考慮して、中国では調達できないが、日本からの輸入では高くつく製品を台湾から調達するという例もあるという<sup>7</sup>。この意味においても、台湾との関係は重要であると思われる。

中国の対台自動車部品貿易における貿易特化係数とウェイト分布の推移を示したものが、図表9である。ここに示した通り、品目数は相対的に少ないことが分かる。96年の状況を見てみると、貿易特化係数マイナスの分布が目立つ。ただし、プラスに分布する品目はほとんど+1.0から+0.8の間に分布しており、マイナスに分布している品目は-0.6から-1.0の間に分布している。多くの品目は台湾に優位があるものの、中国に優位があるものは、圧倒的に中国優位であることが分かる。しかし、ウェイトについてみて見ると、ある程度大きな数字を示している品目は、貿易特化係数-0.6から-1.0の間に分布しているもので、台湾の優位が強いことが分かる。97年になると、分布が分散し、両極から0方向へのシフトが見受けられる。つまり、中国と台湾との間の自動車部品貿易構造が、若干ではあるが競合状態にシフトしたと考えられる。この時期の中台自動車部品貿易額は、96年からそれほど変化がないことから、その内訳が変化したものと思われる。この結果は、ウェイトの分布にもあらわれており、97年と比

較して、ウェイトの増減は見られない。98年になると、若干ではあるが、プラス方向への貿易特化係数のシフトが見受けられる。分布を見てみると、+1.0付近に分布が集中しており、貿易特化係数マイナスの分布は、0から-1.0付近にまんべんなく分布している。ウェイトの分布については、貿易特化係数マイナスに分布している品目が比較的大きな数字を示しており、その傾向は、-1.0付近において顕著である。これらのことから、台湾に優位のある品目はウェイトも大きいですが、その貿易特化係数の分布は分散していることが伺える。99年になると再び、貿易特化係数プラスに分布している品目の0方向へのシフトが見受けられる。この年は、台湾からの輸入額が大きく伸びていることから、中国において台湾からの部品調達が増えていることが背景の1つとして考えられる。ウェイトの分布を見てみると、1品目だけ大きくなっているものは見受けられるものの、それ以外については、大きな変化を見せていない。特に、マイナスに分布している品目に関してはウェイトを減らしている。これらのことから、輸入額の増加はマイナスに分布している品目の輸入が増加したというよりも、プラスに分布している品目が中国からの輸出から台湾からの輸入に置き換わったためと思われる。00年になると、再び貿易特化係数の両極方向へのシフトが見受けられる。この年の台湾との自動車部品貿易額は、輸出入共に増加しており、中国の圧倒的な輸入超過の状態になっている。ウェイトの分布については、これを証明するように貿易特化係数マイナスに分布している品目のウェイトの増加が見られ、この傾向は、-1.0付近に分布している品目で比較的大きくなっている。つまり、台湾からの輸入増は、台湾に優位のある品目の輸入増によるものと考えられる。01年になると、貿易特化係数の分布にプラス方向のシフトが見受けられる。この年の台湾との自動車部品貿易額は、輸出額に大きな変化はないものの、輸入額が若干低下している。しかしながら、貿易特化係数プラスに分布する品目のマイナス方向へのシフトも見受けられ、0付近にも分布が集中している。ウェイトの分布については、プラスに分布する品目、0付近に分布する品目共に大きな数字を示していないもの、マイナスに分布する品目については比較的大きな数字を示していることから、台湾に優位のある品目がより重要な役割を

図表9 中国の対台自動車部品貿易特化係数とウェイト推移の分析



出典：図表1と同じ

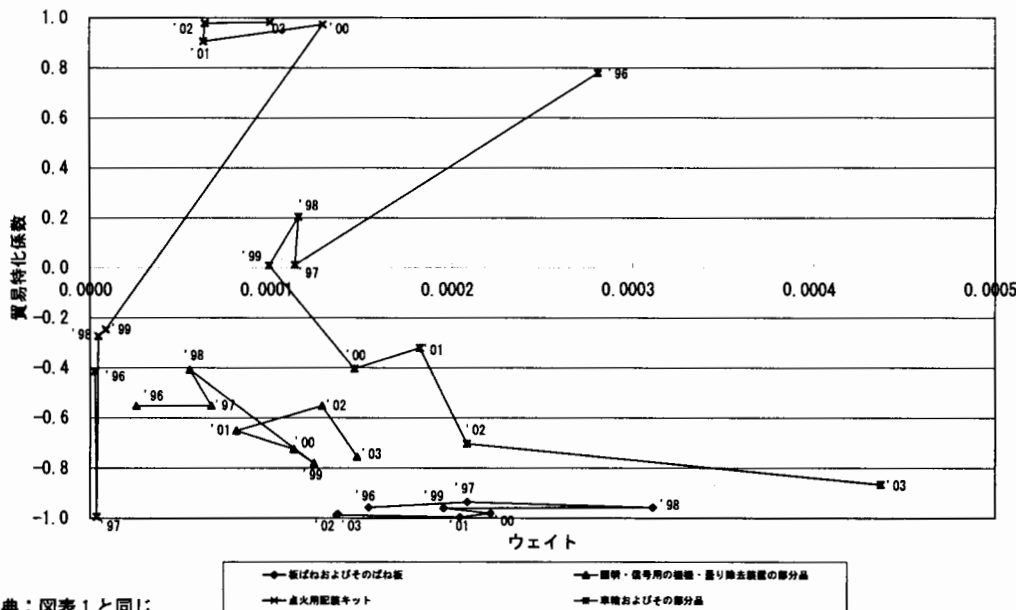
果たしていると考えられる。02年の状況は、貿易特化係数0付近に分布していた品目の両極へのシフトが見られ、まんべんなく分散して分布している。ウェイトについては、それほど大きな変化は見せておらず、貿易特化係数マイナスに分布する品目で比較的大きな数字を示している。03年になると02年に分散して分布していた品目が、+1.0付近と0付近に集中しつつあるが、マイナスに分布している品目については、マイナスの範囲で分散したままである。全体としてはプラス方向へのシフトが見られる。ウェイトの分布は、貿易特化係数+1.0から0付近に分布する品目については、それほど大きな変化を示していないものの、貿易特化係数マイナス、特に-1.0付近に分布している品目についてはウェイトを拡大させている。つまり、台湾が圧倒的な優位を持っている品目に関して、台湾からの輸入額を大幅に増やしたものの、台湾に優位がない、もしくは、競合している品目について輸入額は増加しておらず、中国へのシフトがあったのではないかと思わせる結果となった。以上のようなことから、中台間の自動車部品貿易は、すみ分けを進めているというよりむしろその時々で、それぞれの品目ごとの貿易額が変化しているような状況と思われる。

およびそのばね板 (73201090)、「照明・信号用の機器・曇り除去装置の部分品 (85129000)」、「点火用配線キット (85443020)」、「車輪およびその部分品 (87087090)」の4品目である。「板ばねおよびそのばね板」の貿易特化係数は、96年から03年まではほとんど-1.0付近に分布しており、一貫して圧倒的な台湾優位にある。この品目の中日貿易および中韓貿易でも、中国の優位にある品目であることから、台湾の圧倒的な優位は注目に値する。ウェイトの推移を見てみると、96年から98年にかけて増加を示したものが、99年に減少、00年に一旦増加したものの、その後は減少傾向を示している。これに関しては、推測の域を出ないが、以下の点が考えられる。中国での自動車生産に関してこの品目の調達に中国国内では困難である上に、現地生産を行っている企業が、母国である日本や欧米諸国から調達するのでは、コストがかかり過ぎてしまうため、台湾から調達したのではないか。その後のウェイトの減少は、中国での現地調達に目処が付いたためと思われる。とはいえ、台湾での需要に関しては台湾でまかなえるために中国からの輸出の増加に繋がっていないのではないか。「照明・信号用の機器・曇り除去装置の部分品」は、貿易特化係数に関して大きな変化を示しているものの、貿易特化係数は概してマイナス方向へのシフトを示しており、台湾の優位が強まっている品目である。年ごとにそれぞれ見てみると、96年から97年にかけてほとんど変化はないものの、98年に

②注目品の動向

中国の対台自動車部品貿易に関して注目品として取り上げたものは、図表10に示した通り、「板ばね

図表10 中国の対台自動車部品貿易特化係数とウェイトの推移



出典：図表1と同じ

はプラス方向へのシフトを示し、99年にはマイナス方向へ大きく変化した。その後、00年から02年にかけてプラス方向へのシフトを示した後、03年にマイナスへのシフトを見せた。この間、一貫してマイナスに分布していることから、台湾の優位にある品目である。ウェイトの動きも、02年の例外はあるものの、貿易特化係数の動きにほとんど連動しており、マイナス方向へ貿易特化係数がシフトした場合にはウェイトは増加し、プラス方向へのシフトを見せると、ウェイトは減少するというものである。

「点火用配線キット」は、貿易特化係数の動きがこの期間、非常に大きな品目である。貿易特化係数は、96年に-0.4付近にあったものが、97年には-1.0付近まで大きくシフトし、98年には-0.2付近へ一気にシフトし、99年もほとんど同じところに分布している。ところが、00年になると一気に+1.0付近までシフトし、その後は03年までほとんど+1.0付近に分布している。この間のウェイトの推移は、96年から98年にかけてはほとんど計上されていなかったが、99年に若干の増加を示した後、00年には大きく数字を増加させた。その後、01年に減少し、02年もほとんど同じ数字となっていたが、03年には再び増加した。96年から99年にかけての貿易特化係数の大幅な動きは、貿易額自体が非常に小さかったため、小さな増減が大きく影響したためであるが、その後のウェイトの増加は、中台貿易額の推移と連動している。つまり、00年に貿易額が急増し、中台間の自動車部品貿易が活発になった年に、大幅な貿易特化係数のマイナスからプラスへのシフトが示され、01年、02年と貿易額が減少傾向を示すとウェイトの減少を示し、03年に貿易額が急増するとウェイトが増加するというものである。とはいえ、中台貿易における自動車部品貿易額の拡大の要因は、台湾からの輸入が急増していることから、単純には連動しないものの、この品目が労働集約的な側面が強い品目であることから、2000年代には入ってから調達先を中国にシフトしたのではないかと思われる。

「車輪およびその部分品」についても大きく変化した品目である。貿易特化係数の推移は、96年から03年にかけて継続的にマイナス方向へのシフト、つまり、台湾の優位が年々強まっている品目である。この動きは急激なもので、96年に貿易特化係数+0.8付近に分布していたものが、97年にはほとんど

0と競合状態にシフトし、98年に若干プラス方向へのシフトを見せた後、99年には再び0付近へマイナスのシフトを示した。00年になるとさらにマイナス方向へのシフトを見せ、-0.4と台湾優位の状況になると、01年には-0.3に若干のプラスのシフトをしめし、02年には-0.8付近までシフトし、03年には-0.9付近までシフトした。この間のウェイトの状況を見てみると、99年まで貿易特化係数がマイナスのシフトを見せ、競合状態になるまでウェイトは減少傾向を示し、00年以降貿易特化係数マイナスに分布し、マイナス方向へのシフトを見せる間に増加傾向を示してきた。この品目の状況は、99年までの減少傾向は、中国からの輸出が減少することとされ、00年以降の増加は、台湾からの輸入の増加によってもたらされたものと思われる。

以上のように4品目を取り上げ、注目品として貿易特化係数とウェイトの変化を見てみたが、一般的に考えられる、労働集約的な品目で付加価値の低いものは中国から輸出し、付加価値の高いものは台湾から輸入するという構造が成り立っていない。

#### (4) タイ

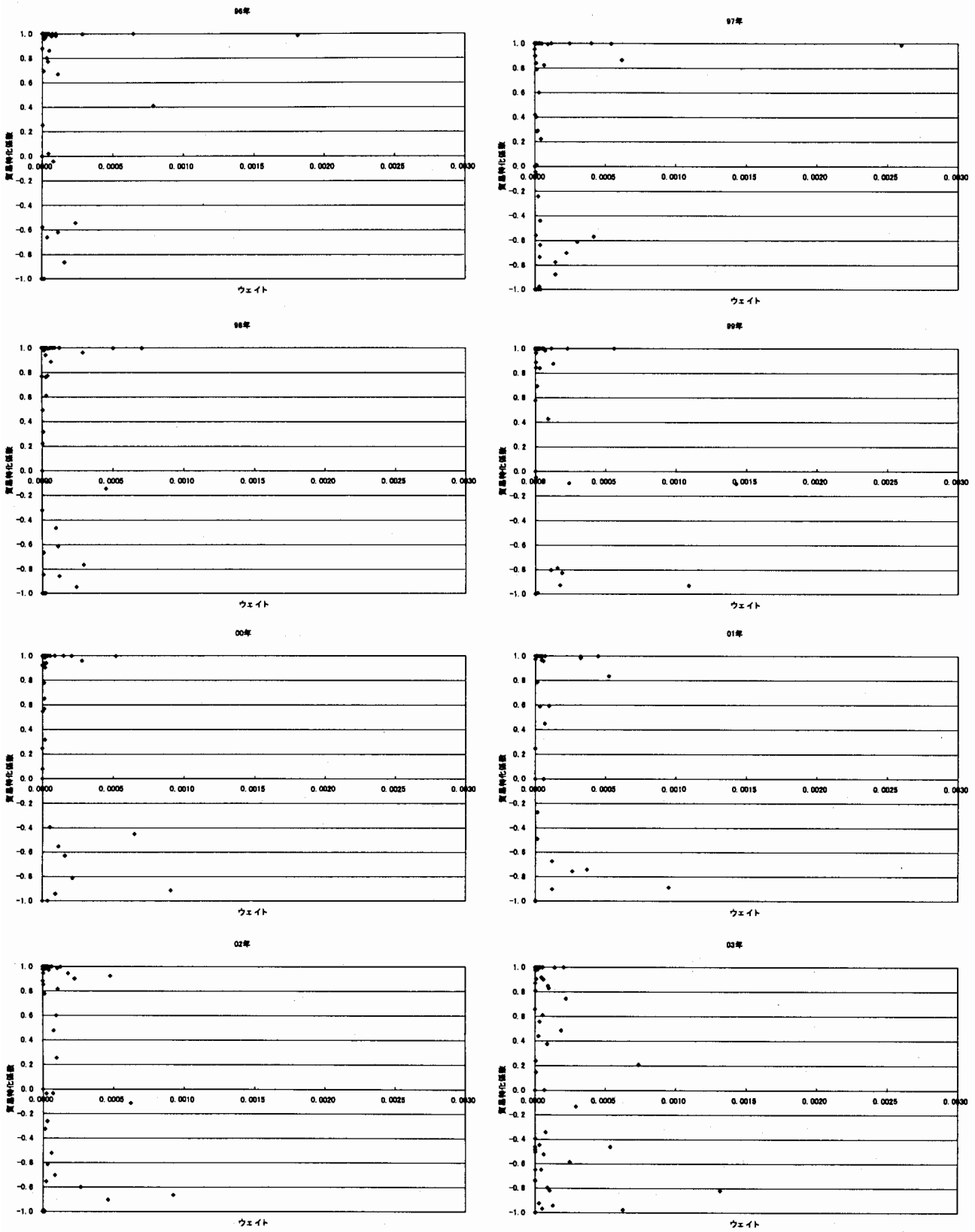
##### ①自動車部品貿易全体

中国の成長と台頭は、東南アジアの自動車産業にとって非常に興味深い話題であり、今後の自由化とグローバル化の流れの中、東南アジア自動車・自動車部品産業の状況に大きな影響を与えるものと思われる。とはいえ、現状では、中国と東南アジアは別物であると認識しているところが多く、中国の台頭と自由化が直接東南アジアの自動車産業に影響を与えるのは、先の話になるかもしれない。

中国とタイとの間の自動車部品貿易についてはまだまだ始まったばかりで、その重要度は比較的小さいことが見て取れる。図表2に示した通り、中国との貿易総額は東アジア4ヶ国の中で最小であり、自動車部品貿易も最小で、その額は、日本の2～3%に過ぎない。前述の通り現在は中国と東南アジアは別物と考える向きが強いが、08年の北京オリンピックや10年の上海万博を契機に中国経済の急成長にブレーキがかかるともいわれており、その後の動向を考える際に、東アジアでの部品補完という考えが出てくるものと思われる。

中国の対タイ自動車部品貿易における貿易特化係

図表11 中国の対タイ自動車部品貿易特化係数とウェイト推移の分析



出典：図表1と同じ

数とウェイトの推移を示したものが、図表11である。ここに示した通り、全体として分布している品目の数が少ないことが分かり、中タイ間の自動車部品貿易はそれほど深い関係を持っていないと思われる。96年の状況を見てみると、貿易特化係数の分布は、+1.0付近での集中が見て取れ、既に中国における優位がこの時期から示されていたことが分かる。その他は、0付近の分布と-0.6付近の分布を示しているものの、多くの品目は、+1.0から+0.6までの間に分布している。ウェイトに関しても、貿易特化係数プラスに分布するもの、特に、+1.0から+0.6の間に分布するものが比較的大きなウェイトを示しており、ここからも、中国の優位が見て取れる。97年になると、貿易特化係数の分布は分散する傾向を示しているものの、プラスに分布する品目が多く見て取れる。特に+1.0から+0.8までの間に分布が集中している。ウェイトについてみて見ると、+1.0付近に分布する品目で比較的大きなウェイトを示しており、中国に優位のある品目は圧倒的に優位であることを示している。マイナスに分布しているもので、ウェイトの大きな品目は、-0.6付近から-0.8付近に分布しており、-1.0付近に分布している品目に関しては、ウェイトはほとんど0という状況である。98年になると、貿易特化係数プラスに分布している品目に関しては、ほとんど変化はないものの、マイナスに分布している品目については、若干ではあるがマイナス方向へのシフトが見受けられる。ウェイトについても、貿易特化係数マイナスに分布している品目に関して、若干の増加傾向が見られる。99年になると、貿易特化係数に関して、これまでまんべんなく分布していたものが、+1.0付近と0付近、そして-1.0付近の分布に集中していることが分かる。これは、中国から輸出する品目とタイから輸入する品目が明確になってきたためと思われるものの、ウェイトについてみて見ると、それほど大きな変化を示したとはいえない。00年になると貿易特化係数の両極に分布していたものが、再び0方向へのシフトを示しはじめ、分布が分散している。ただし、これまで、ウェイトに関して、貿易特化係数プラスに分布している品目の方が比較的大きな数字を示していたものが、マイナスに分布する品目でのウェイトの増加が見られる。01年になると貿易特化係数の分布はそれほど変化がないものの、多くの品目

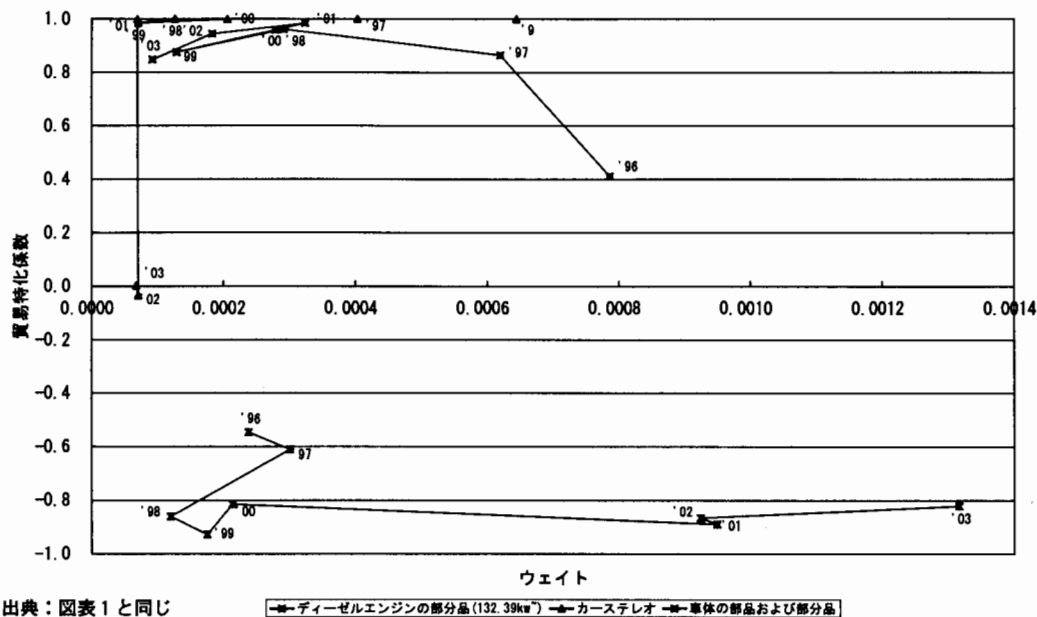
でウェイトの増加を示している。この傾向は、貿易特化係数プラスに分布する品目に関して顕著であり、中国に優位のある品目の中国からの輸出が増加したためと思われる。02年になると貿易特化係数の分布は、+1.0付近の集中がますます進み、マイナスに分布するものはマイナス方向へのシフトが見受けられる。ウェイトについてみて見ると、これまで、+1.0付近に分布していた品目で大きなウェイトを示していたが、この年になると、-0.8付近に分布している品目にウェイトの増加が見られる。しかし、タイの圧倒的な優位にある貿易特化係数-1.0付近に分布している品目については、ウェイトはほとんど0のままである。03年になると、品目数が急増する。貿易特化係数の分布を見てみると、プラスに分布する品目は+1.0から0までまんべんなく分布しており、マイナスに分布する品目は、-0.4から-1.0の間に分散している。しかしながら、+1.0付近に若干の集中が見られることから、中国から輸出する品目に関しては比較的大きな数字を示している。ウェイトの分布を見てみると、+1.0から+0.4の間と-0.4から-1.0の間で若干大きな数字を示している。全体としてみて見ると、貿易特化係数マイナスに分布している品目は、比較的大きな数字を示しており、タイから輸入する品目が増加していることを示している。しかし、この年においても、中国から輸出する品目とタイから輸入する品目が明確に分けられているわけではなく、いわゆるすみ分けの状態にはなっていない。中国とタイとの間の自動車部品貿易が、00年頃から拡大してきたとはいえ、自動車部品貿易額が非常に少ないことから、未だ補完体制構築という状態にまでは行っていないと思われる。

## ②注目品の動向

中国の対タイ自動車部品貿易において注目品として取り上げた品目は、図表12に示した通り、「ディーゼルエンジンの部分品 (132,39kw～) (84099999)」、「カーステレオ (85272100)」、「車体の部品および部分品 (87082900)」の3品目である。

「ディーゼルエンジンの部分品 (132,39kw～)」は、中国の圧倒的に優位のある品目である。この品目の貿易特化係数は、96年からプラス方向のシフトを示しており、97年以降は+1.0から+0.8の間で推移している。ウェイトの推移を見てみると、96年から減

図表12 中国の対タイ自動車部品貿易における注目品の貿易特化係数とウェイトの推移



出典：図表1と同じ

 デーゼルエンジンの部分品 (132.39kw)  
 
 カーステレオ  
 
 車体の部品および部分品
 

少傾向を示している。細かく見てみると、96年から99年にかけてウェイトは大幅な減少を示し、00年から01年にかけて若干の増加の後、02年から再び減少を示している。タイは、国産化規制を進めていた時期に、ディーゼルエンジンの国産化を促進してきた。タイにおけるディーゼルエンジンの国産化は進んでおり、アセアン域内のディーゼルエンジンの供給基地としての役割を果たしている。このことからディーゼルエンジンの製造に関する技術の蓄積は相当進んでいるものと考えられるが、その部品については輸出よりも輸入が多いという状況を示している。

「カーステレオ」の貿易特化係数は、96年に+1.0を示してから01年まで+1.0に分布し、中国に圧倒的な優位があった。02年になると貿易特化係数は急激にマイナス方向へシフトし、ほとんど0という状況で、03年はそのままの状況になっている。ウェイトの推移は、96年には比較的大きな数字を示していたが、その後、急速に減少を示し、00年に若干の増加を示したものの、01年には再び減少している。02年から03年にかけてはウェイトの変化はほとんど見受けられないが、その数字は比較的小さな数字である。この背景としては、当初は家電製品の優位を確保していた中国から輸出していたものの、徐々に輸出額を減少させていったことがウェイトの減少と思われる。その後、貿易特化係数の大幅なマイナスのシフトは、タイからの輸入が増えたというよりむしろ

中国からの輸出が減少した事によると思われる。この背景には、タイにおける調達アセアン域内補完を念頭に置いた東南アジアでの調達にシフトしたためではないかと思われる。「車体の部品および部分品」の貿易特化係数は、96年には-0.5付近にあったものが、97年には-0.6、98年には-0.9付近、00年には-1.0付近へと年々マイナス方向へシフトを続け、01年に-0.8と若干プラス方向へのシフトを示したものの、その後は、-0.8から-1.0付近に分布し続けているという圧倒的にタイに優位がある品目である。この間のウェイトの推移は、97年に若干増加を示したものの、98年には減少し、99年、00年と若干の増加の後、01年に大幅な増加、02年に若干の減少の後、03年に大幅な増加を示している。

ここまで見てきたように対タイ自動車部品貿易は、それほど大きな数字を示しておらず今の段階では重要な貿易品ではないと言える。しかし、03年に示されたタイからの輸入の大幅な伸びは、今後その重要度を増すのではと感じさせる結果である。今後の注目点としては、現在進んでいる東アジアの自由化の動向、特に、中国とタイのFTA交渉がどのように進むのかということである。多くの自動車・自動車部品メーカーがタイでの現地生産を展開しており、タイは、「東洋のデトロイト」とも呼ばれるほどの自動車関連産業の集積を見せている。現在は、中国における自動車産業の好調さから、タイとの自動車



部品貿易はそれほど大きな数字を示していないものの、今後、中国の成長が鈍化した場合には、タイへの輸出やタイからの調達を考えた事業の再編成が必要になってくるかもしれない。そういった意味でも、中国の自動車産業とともに、タイの自動車産業の今後は大いに注目する必要がある、ひいては、東南アジアの自動車部品補完体制にも影響を与えると考えられる。

### 6. 共通品目ごとの国別比較

以下では、いくつかの品目を共通に取り上げ、国ごとに特徴を簡単に述べる。ここで取り上げる品目は、どれも自動車にとって非常に重要な部品である「ガソリンエンジン」、「ディーゼルエンジン」、「ガソリンエンジンの部分品」、「照明用または可視信号用の機器」、「カーステレオ」、「点火用配線キット」、「ギアボックス」の7品目である。どの品目も日本との貿易金額が圧倒的に大きな数字を示しており、日本との間で重要な貿易品目となっている。

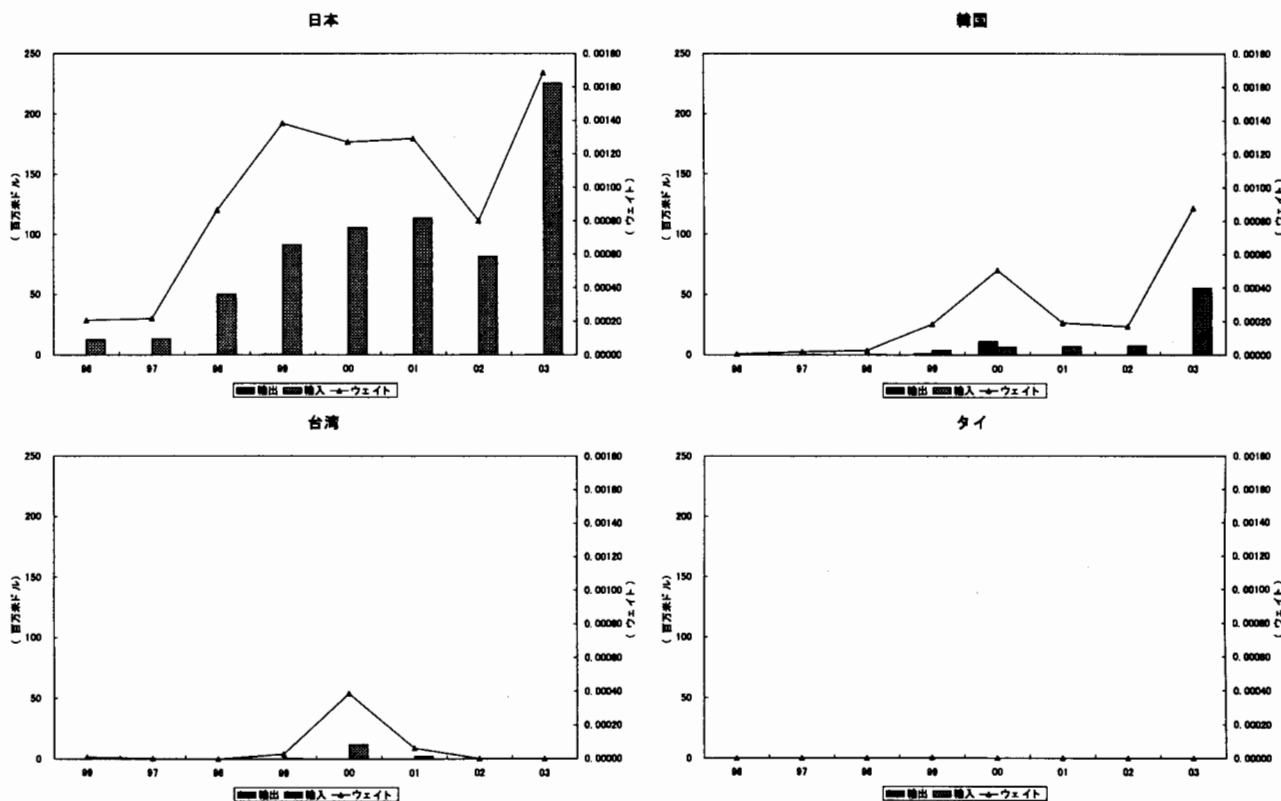
#### (1) ガソリンエンジン (1,000cc~3,000cc)

ガソリンエンジンにおける中国の対東アジア4ヶ

国向け貿易金額とウェイトの推移を示したものが、図表13である。ここに示した通り、日本が最大の貿易相手国であり、圧倒的な輸入超過の状態になっている。それぞれについて見てみると、対日貿易は、98年頃からガソリンエンジンの輸入が急速に拡大してきており、01年までその額は増加傾向を示している。02年になると減少を示しており、ガソリンエンジンの中国国内での内製が進み、中国での調達が増加したとも見られたが、03年になると急速な輸入の増加を示し、最大の金額を示している。背景としては、03年に中国で操業する日系各社が中国に新規車種を次々と投入したことにより、エンジンを日本から調達したためと思われる。ウェイトの推移をみると、99年まで拡大を示していたが、00年になると低下傾向を示し、02年になると一気にウェイトが低下していることが分かる。背景としては、00年頃から急拡大した中日貿易により、金額は増加したものの、ガソリンエンジンはその拡大のペースよりも幅が小さかったためである。とはいえ、03年に日本からの輸入が急速に拡大したことを背景として、ウェイトも急激に増加している。

対韓貿易の状況は、日本ほど大きな金額を示して

図表13 中国の対東アジア4カ国向けガソリンエンジン(1,000cc~3,000cc)の貿易金額とウェイトの推移



出典：図表1と同じ

いないものの、近年拡大を示している。99年に韓国からの輸入が増加しその後は、ほとんど同水準の金額を示していたが、03年になると、急激な拡大を示した。この間のウエイトの推移は、99年から増加した。背景としては、前述の通り、韓国系企業が中国への進出し始めたのがこの時期であることが、輸入増の背景と思われる。03年になると急速に拡大を示したが、これも現代自動車は中国で現地生産を進め、生産を拡大したことによるところが大きいと思われる。

対台湾貿易の状況は、金額、ウエイとともに小さな数字である。00年に金額とウエイとともに増加を示したものの、その後は減少しており、03年にはほとんど計上していないような状況である。中国での内製環境が着実に進展しているものと考えられる。もう1つの原因としては、台湾メーカーも中国での現地生産を行っているものの、元々は日系メーカーとの関係のある企業である。例えば、風神汽車で東風汽車との合併事業を行っている裕隆汽車は、日産が25%出資している企業であり、風神汽車ではブルーバードを生産している。また、東南汽車で合併を行っている中華汽車は、三菱グループが20%弱の資本を出資しているメーカーである。以上のような観点から、エンジンという基幹部品に関しては、中国国内での現地調達を進めるが、輸入する場合には日本からの輸入でまかなうため、台湾からの輸入額が小さいものと思われる。

対タイ貿易の状況は、ガソリンエンジンの貿易額はほとんど計上されていない。背景としては、タイはディーゼルエンジン中心の市場であること、ガソリンエンジンの調達に関しては、タイ国内での内製環境が構築されつつあることとともに、タイの市場が日系自動車メーカー中心の市場であることから、輸入でまかなう場合には、日本からの輸入で調達するという傾向が強いことがあげられる。また、アセアン域内補完体制という側面から見ると、インドネシアから調達するということがあげられる。しかし、拙稿(2004)にも記した通り、インドネシアからのガソリンエンジンの調達はそれほど大きくないことが示されている。とはいえ、トヨタのIMVプロジェクトにも示されている通り、ガソリンエンジンの拠点としてインドネシアを活用しようという姿勢が伺えるため、インドネシアからの調達は増える可

能性はあるものの、中国からの調達は考えにくいと思われる。

以上のような観点から、中国においてガソリンエンジンの輸入先として日本が重要な役割を果たしているものの、現地生産の進展と中国政府の国産化を目指すという姿勢から、03年には一時的に増加を示しているものの、その重要度は低下していくと考えられる。

## (2) ディーゼルエンジン

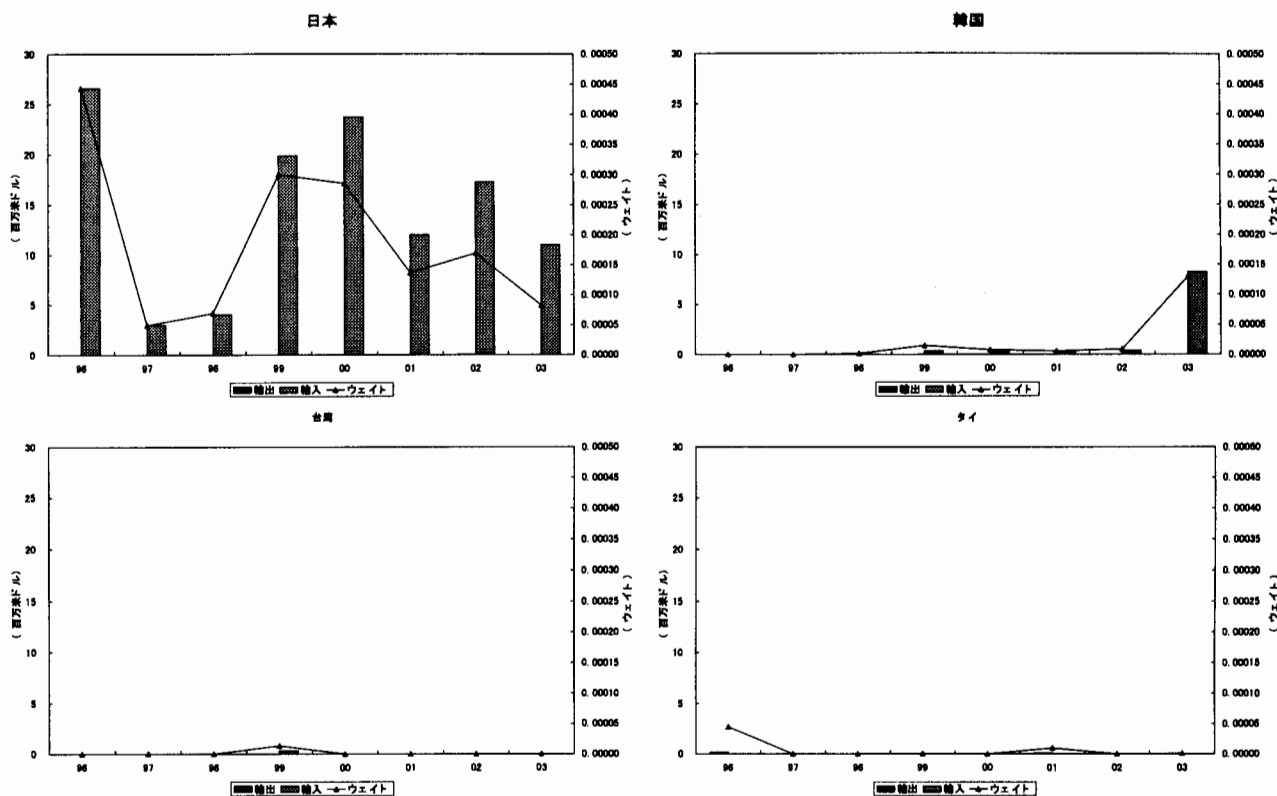
図表14は、ディーゼルエンジンの対東アジア4ヶ国向け貿易金額とウエイの推移を示したものである。ここに示した通り、ディーゼルエンジンについても、日本が圧倒的な金額を示している。しかし、96年が最大の金額を計上しているものの、その後は、概して減少傾向を示しており、そのウエイも99年をピークに低下傾向になっている。金額を見ても、ガソリンエンジンと比較してみるとその差は非常に大きい。また、ガソリンエンジンで見られた03年の急激な輸入増が、ディーゼルエンジンには見ることができない。これらのことから、中国においてディーゼルエンジンの普及が比較的遅く、その重要度は小さいことが伺える。

対韓貿易の状況は、ガソリンエンジンと同様の状況で、02年までは非常に小さな金額を計上しているのみで、ウエイもそれほど大きな数字を示していないものの、03年になると急激な増加を示している。これは、ガソリンエンジンの状況と同じ背景からくるものと思われる。ただ、金額で比較してみると、ガソリンエンジンの輸入額の方が非常に大きいため、ここからもディーゼルエンジンの中国における普及率が背景にあるものと思われる。

対台湾貿易の状況は、ガソリンエンジンと同じ状況で、金額もほとんど小さな金額で、ウエイも非常に小さい。これは、対日貿易と対韓貿易における背景と同様、ディーゼルエンジンの普及率の問題に加え、ガソリンエンジンにおける対台湾貿易の状況が当てはまると考えられる。

対タイ貿易の状況もまた、非常に小さな金額で、ウエイもほとんど計上されていないような状況である。そのため、タイとの間でのディーゼルエンジンの貿易は、ガソリンエンジン同様ほとんど重要な貿易品ではないといえる。タイについては、ディー

図表14 中国の対東アジア4カ国向けディーゼルエンジンの貿易金額とウェイトの推移



出典：図表1と同じ

ゼルエンジンを国産化推進品目として育成を進め、タイの市場もディーゼルエンジン中心の市場ということから、タイにおけるディーゼルエンジンの技術等の蓄積は進んでいるものと思われる。さらに、アセアン域内の補完体制の中で、ディーゼルエンジンの生産拠点としてタイを活用するという方向で進んでいることから、タイからの輸出が今後どのようなのかは注目しておく必要はあると考える。

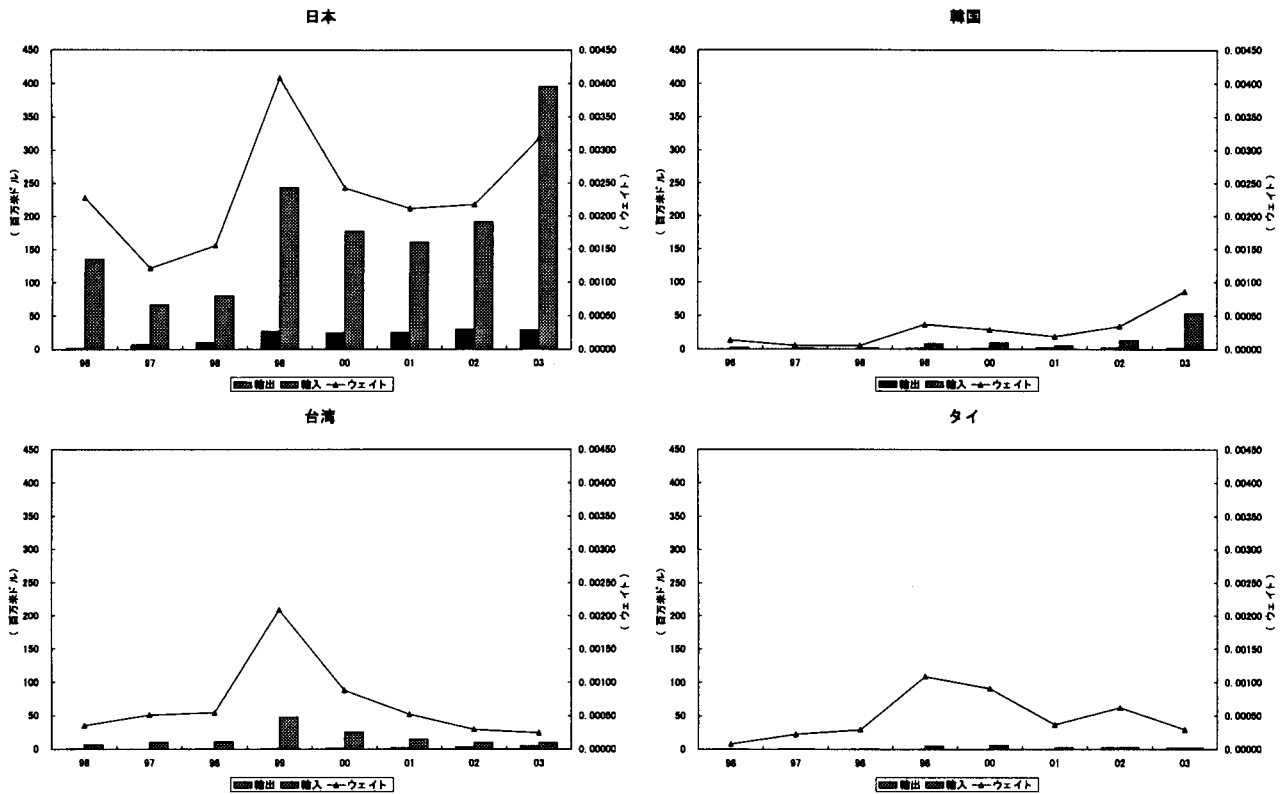
以上のような観点から、ディーゼルエンジンについても日本の持つ重要性が大きいことが示されているが、03年に新規車種を次々投入した時期にも日本からの輸入額の増加が示されなかったことは、中国においてディーゼルエンジンの内製が進んでいるというよりむしろ、ディーゼルエンジンの普及率の問題から、ガソリンエンジンよりもその重要度は大きくないのではと思わせる結果となった。

(3) ガソリンエンジンの部分品

ガソリンエンジンの貿易において、日本からの輸入が増加していることを示したが、ガソリンエンジンの部分品は、ガソリンエンジンの内製を進める段階では重要な貿易品となる。図表15は、中国の対東

アジア4ヶ国向けガソリンエンジンの部分品の貿易額とウェイトの推移を示したものである。ここに示した通り、日本との貿易が最も大きな数字を示している。内訳を見てみると、99年まで増加傾向を示した貿易額は、その後減少し、02年に若干の増加を示した後に、03年に大幅な輸入増を示した。特に、輸出に関しては、99年に増加して以来、ほとんど同じ水準であったから、増減のほとんどは、日本からの輸入額の変動によるものである。例えば、トヨタの天津エンジン工場は、98年から操業を開始といったように、中国でのエンジン製造を進めていく状況にあったため、初期段階では日本からの輸入によって調達したものと考えられる。その後、自動車部品メーカーも中国に進出したことに加え、中国政府としても、基幹部品のエンジンの中国での内製を進めることで、自動車産業育成に取り組むことなどから、中国での調達が進み、00年から01年にかけては輸入が減少したものと考えられる。しかし、03年に新規車種の投入によって、新たなエンジンが必要になったが、中国ではこのエンジンに対応できる部品が調達できなかったことが、03年の大幅な輸入の増加に繋がったと思われる。

図表15 中国の対東アジア4カ国向けガソリンエンジンの部分品の貿易金額とウェイトの推移



出典：図表1と同じ

対韓貿易の状況は、ガソリンエンジンの状況と同様の経緯を示している。つまり、99年に韓国からの輸入が増加し、その後は、同水準で推移した後、03年に大幅な増加というものである。これは、ガソリンエンジンにおける状況と同じく、99年頃から悦達自動車での合併事業を開始し、ガソリンエンジンの部品を韓国から調達したこと、さらに、03年には現代自動車による中国現地生産のため、ガソリンエンジンの部分品の調達を増やしたためと思われる。

対台湾の状況は、ガソリンエンジンの状況と同様、99年に台湾からの輸入が増加し、その後、減少傾向を示している。これも、ガソリンエンジンの状況と同じく、中国への台湾系メーカーの現地生産に影響しているものと思われる。台湾系メーカーの中国現地工場が稼働した時期が99年から00年頃であることから、このような数字になったと思われる。しかし、中国における内製環境が進んだことが最大の要因ではあるが、前述の通り、中華汽車と裕隆汽車ともに日系メーカーとの資本関係があることから、中国での生産に関しても日本からの部品調達が多いものと思われる、このことが、金額が少ない状況を示しているものと思われる。

対タイの状況もまた、ガソリンエンジンの状況と同じく、ほとんど金額を計上していないような状況である。しかしながら、ウェイトの推移に示されている通り、ガソリンエンジンのウェイトがほとんど0であったのとは対照的に、ガソリンエンジンの部分品に関しては、相対的に大きな数字を示していることから、ガソリンエンジン本体の貿易よりも、ガソリンエンジンの部分品の方がより活発な貿易を行っていることが分かる。ガソリンエンジンで述べた通り、タイにおけるガソリンエンジン貿易は日本を除くと限定的であることから、輸入による調達は日本から調達しつつも、内製に向けた動きが進んでいることが推察され、その結果として、ガソリンエンジンの部分品のウェイトが比較的大きな数字を示しているものと思われる。

中国の対東アジア4ヶ国向けガソリンエンジンの部分品の貿易については、日本との関係が強いことが伺え、国産化をクリアすることからKD輸入によって、圧倒的な輸入超過の状態になっているが、若干ではあるものの、中国からの輸出が計上されている。この品目の一部については、中国での生産が進み、輸出できる品質やコストを確保している

ことが分かる。

(4) 照明用または可視信号用の機器

この品目は、00年に分類の変更があったため、85122000と2010と2090の3品目を合算したものである。この品目における中国の対東アジア4ヶ国向け貿易額とウェイトの推移を示したものが図表16である。ここに示した通り、この品目でもやはり、日本との貿易額が最大で、圧倒的な輸入超過の状態になっていることが分かる。

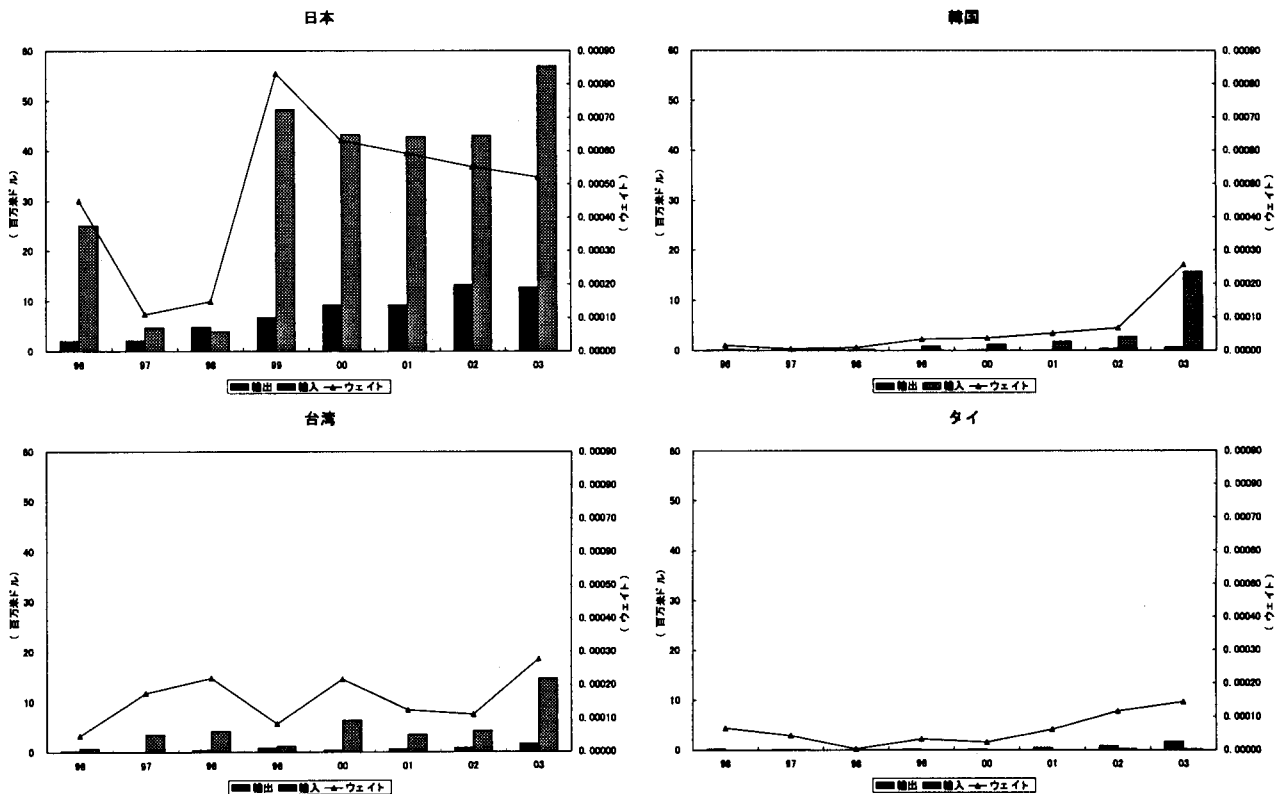
対日貿易の状況は、97年に急激に輸入が減少し、98年も輸入額の水準はほとんど同じであったが、99年になると急激に輸入が増加し、00年から02年の間は大きな金額のまま同水準で推移し、03年に再び増加するという状況である。この傾向は、これまで述べてきた通り、日系自動車メーカーの中国現地生産の状況に影響しているものと思われる。特に、この品目は自動車のデザインに関して非常に重要な品目であることから、開発についても日本で行っていることが多く、日本国内で投入している車と同じ車を中国でも投入していることが、日本からの大幅な輸入に繋がっているものと思われる。一方で、中国か

らの輸出が、年々拡大していることが分かる。前述の通り、中国と日本で同じ車を投入していることが、この背景に繋がっているのではないかと。つまり、中国でもこの品目の現地生産を進める中で、品質やコストなどの条件がクリアされ、日本への輸出を増加させているものと思われる。しかしながら、ウェイトについては99年以降、減少傾向を示していることから、中日貿易の増加のペースほどこの品目の貿易額が伸びていないことを示している。つまり、中国においては、この品目に関して日系メーカーの進出に伴って、日系メーカーの現地調達を着実に進んでいるのではないかとと思われる結果となった。

対韓貿易の状況は、これまで見てきた品目と同じ動きを示している。つまり、99年に輸入が増加し、02年まではほとんど同水準で推移、03年に急速に輸入拡大という状況である。この傾向は、前述の通りの背景からくるものと思われる。

対台湾貿易の状況は、日本ほどではないが比較的大きな金額を計上している。具体的に見てみると、輸入に関しては、97年に急増し、98年は97年と同水準、00年に一旦減少した後、01年に再び増加、01年には若干減少したものの、02年までその水準は続き、

図表16 中国の対東アジア4カ国向け照明用または可視信号用の機器の貿易金額とウェイトの推移



出典：図表1と同じ

03年に急増という状況である。この間の輸出の状況は、98年からほとんど同水準で推移しており、03年にはやはり、若干ではあるものの、増加傾向を示している。拙稿（2003）に記した通り<sup>8</sup>、日本の自動車用照明用または可視信号用の機器の貿易額は、台湾の優位にあり、台湾からの圧倒的な輸入超過の状態になっている。こういったことから、この品目において台湾は比較的に優位を持っているものと思われることから、中台貿易についてもこういった金額が計上されたのであろう。ウェイトの推移は、金額の推移と連動している。

対タイ貿易の状態は、それほど大きな数字を示していない。ウェイトについては、98年を境に若干の上昇傾向を示している。しかし、この内訳は中国からの輸出によるところが大きいことは今後の動向を考える際に注目すべきかもしれない。

ここまで見た通り、中国におけるこの品目は依然として輸入超過の状態が多いが、これまで見てきた品目とは異なり中国からの輸出も目立ち、その額が増加している傾向が伺える。この品目については、多くの自動車部品メーカーよりも早い段階で中国生産を開始し、他の品目よりも技術等の蓄積が進んで

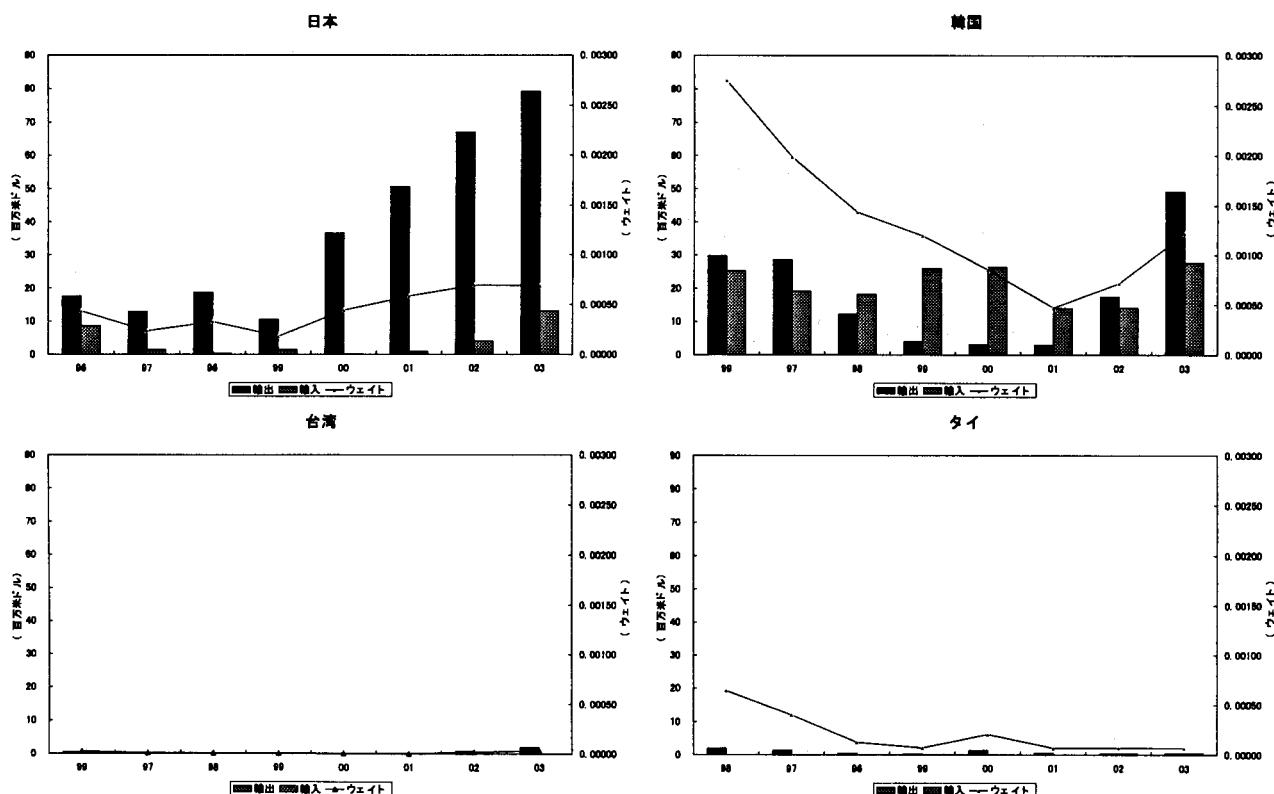
いることが推察される。たとえば、上海小糸の設立は89年と比較的早い段階で中国に進出した。さらに上海小糸はR&Dセンターなどの研究開発体制を構築し、金型の生産も行っているという。こういったことが、中国からの輸出を拡大させつつある背景ではないかと思われる。

### (5) カーステレオ

図表17は中国におけるカーステレオの対東アジア4ヶ国向け貿易額とウェイトを示したものである。ここに示した通り、日本と韓国において、この品目の貿易額は大きな数字を示している。対日貿易の状況を見てみると、圧倒的な輸出超過の状態にあり、その額は一時的な落ち込みは示しているものの、概して増加傾向を示している。一般に中国における家電製品に関して世界的な優位を確保しており、世界の工場としての役割を果たしているといわれている。このことが、この品目における金額を示しているものと思われる。

対日貿易の状況を見てみると、輸出に関して、97年と99年に若干減少しているものの、概して増加傾向を示しており、対日貿易に関しては圧倒的な輸出

図表17 中国の対東アジア4ヶ国向けカーステレオの貿易金額とウェイトの推移



出典：図表1と同じ

超過の状態になっている。輸入については、97年から減少傾向が続き、02年に若干増加した後、03年に大きな増加を示している。ウェイトについては、それほど大きな変化は見せておらず、安定的な数字を示している。つまり、中日貿易の拡大に伴ってこの品目の貿易も同じペースで拡大していることを示している。

対韓貿易の状況を見てみると、金額は日本同様比較的大きな数字を示しているものの、日本の状況とは異なり、競争環境が続いていると思われる。96年から97年にかけては中国の優位となっていたが、98年に減少を示した後、99年から01年にかけての輸出額は非常に小さな金額を示している。02年になると輸出の増加が見られ、03年にも増加しているという状況である。輸入については、00年まで比較的安全した金額で推移していたが、01年には減少を示し、その水準は02年まで続いた。03年になると再び増加を示している。99年から01年にかけては、中国の輸入超過の状態に逆転しており、競争状態が続いている。ウェイトの推移を見てみると、96年には非常に大きな数字を示していたが、その後、01年まで低下が進み、02年から再び上昇している。とはいえ、ウェイトは大きな数字を示していることから、競争状態にあるとは言え、対韓貿易においてこの品目が非常に重要な貿易品目であることが分かる。

対照的に、対台湾貿易の状況は、貿易額がほとんどないような状況である。台湾の自動車市場が成熟化し、これ以上の販売拡大が期待できないという観点から、中国からの輸入が増加しないという可能性も考えられる。このことから、この品目における台湾向け貿易は劇的に大きく増加するとは考えにくい。とはいえ、若干ではあるが、中国の輸出が計上されており、その傾向は02年から増加している。今後、中国における機械産業の成長がますます進むにつれて、台湾メーカーが中国大陸に生産をシフトし続けている以上、今後、中国大陸からの調達にシフトする可能性は否定できない。

対タイ貿易の状況もまた、ほとんど金額が計上されていないような状態である。タイは、東南アジアにおいて自動車部品の一大集積地であり、アセアン域内の部品補完を積極的に進めていることから、タイ国内にこの品目に関してはしっかりとした内製が

できる体制が整っており、輸入するとしても、日本ないしはアセアン域内からと考えられる。これに関しても前述の通り中国とタイの間の自動車部品貿易は未だ活発化していないこともその背景の1つにあげられる。しかし、この品目は、対タイ貿易に関して比較的大きな金額を計上している品目である。コスト・品質・輸送などを含めて考え中国からの輸出が拡大する可能性は否定できない。対タイ自動車部品貿易が活発になってきた場合、内製や域内調達から中国に調達先を変える可能性もある。この品目における対タイ貿易の状況は、今後注目しておく必要がある。

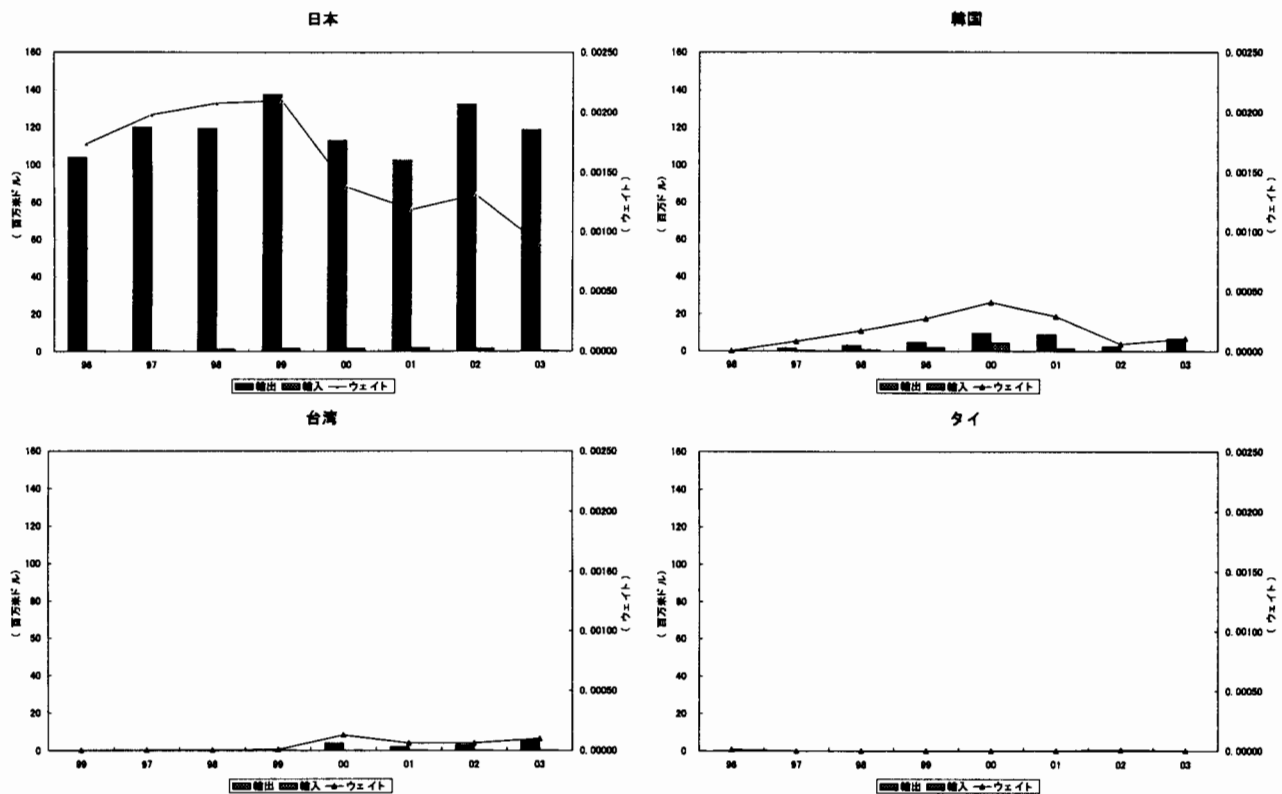
#### (6) 点火用配線キット

点火用配線キットにおける中国の対東アジア4ヶ国向け貿易額とウェイトの推移を示したものが図表18である。ここに示した通り、この品目は労働集約的な側面が非常に大きな製品で、労働賃金の安い地域での生産が非常に優位である。

対日貿易の状況を見てみると、96年から圧倒的に中国の輸出超過の状態になっている。99年まで輸出額も増加傾向を示しており、ウェイトも同様に上昇傾向を示してきた。しかし、00年になると、輸出額の減少が見られ、01年もさらに減少、02年に増加を示したものの、03年には再び減少している。この品目は比較的早い段階から日系メーカーが中国での現地生産を進めていることから、既に対日輸出が定着していると考えて良いだろう。今後も中国からの圧倒的な輸出超過の状態に変化はないと思われるが、日本国内市場が成熟化していることから、今後、中国の輸出額が急拡大することは考えにくい。

対韓貿易の状況は、日本とは対照的に小さな金額を計上しているのみである。これについては、韓国国内でこの品目の内製がしっかりと構築されているためと思われる。また、日系メーカーより遅れて韓国系メーカーが進出したことから、中国に進出している韓国系メーカーからの調達という点で考えると、日本よりは遅れていると思われる。しかし、若干ではあったものの、韓国からの輸入が計上されていたものが、03年にはほとんどなくなっていることと、輸入が再び増加しはじめていることから、韓国へのこの品目の輸出が、韓国系メーカーの中国現地生産が進展するにつれて増加する可能性が高い。

図表18 中国の対東アジア4カ国向け点火用は緯線キットの貿易金額とウェイトの推移



出典：図表1と同じ

対台湾貿易についても韓国と同様に非常に小さな金額で推移している。99年までは、輸出入共にほとんど計上されていなかったが、00年から輸出が計上され、03年までその水準を維持している。これらのことから、中国と台湾との間でこの品目の貿易は、重要な貿易品目ではないと考えられる。

対タイ貿易の状況は、96年から03年にかけてほとんど貿易額が計上されていない状態である。タイについてもしっかりとした内製環境が構築されており、この品目について、中国からの輸入によって調達するという面は伺えない。この品目に関しては、中国から調達するというよりむしろ、海外市場における中国との競争という側面が強いと思われる。また、タイがこの品目を海外から調達する場合にも、フィリピンなどのアセアン域内から調達する方が、輸送などの側面から有利であることから、中国からの輸出が増加するとは考えにくい。

これらのことから、この品目は、中国が労働コストの安さを背景に優位を確保しているものの、主な輸出相手先は日本に限定されている状態である。

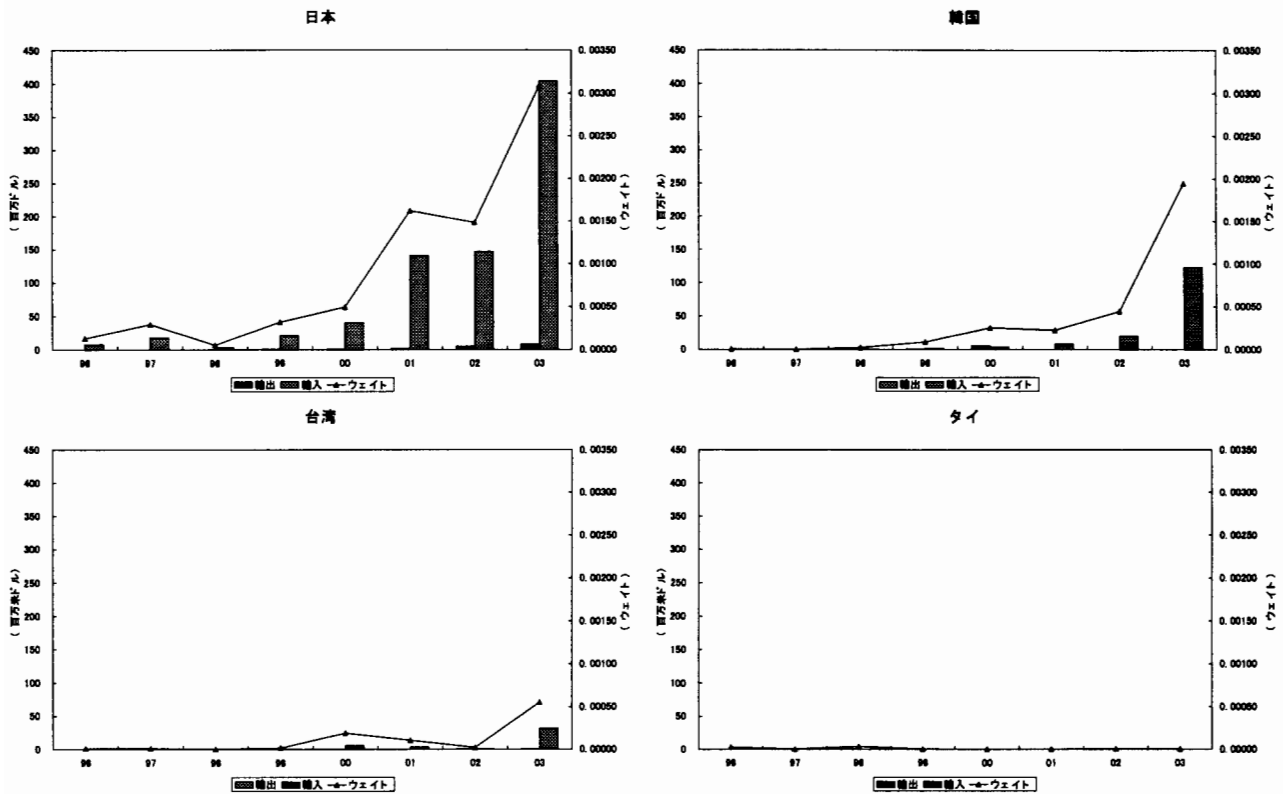
#### (7) ギアボックス

この品目は、87084010から87084099までの合計で比較している。その品目における中国の対東アジア4ヶ国向け貿易額とウェイトの推移を示したものが、図表19である。ここに示した通り、近年中国自動車産業が成長するに従って、貿易額とウェイト共に増加しており、その重要度が年々拡大していることが分かる。

対日貿易の状況は、輸入金額が非常に大きなものになっており、その額は、他の3ヶ国との貿易額を圧倒している。この品目の動向は、ガソリンエンジンなどの基幹部品における動向と同じように、99年から輸入額が増加しはじめ、その後は年々拡大している。とくに、01年の増加と03年に増加は非常に大きなもので、その傾向は、ウェイトの推移にも表れている。この間のウェイトの推移を見てみると、99年から上昇したウェイトは、01年には非常に大きな数字を計上しており、03年になるとさらに上昇している。つまり、近年拡大しつつある中日貿易においてもこの品目は、非常に重要な役割を果たしており、その傾向は最近、非常に大きなものがある。ギアボ



図表19 中国の対東アジア4カ国向けギアボックスの貿易金額とウェイトの推移



出典：図表1と同じ

ックスは前述の通り、エンジンなどとともに自動車の基幹部品として非常に重要で、高い技術を必要とする品目である。しかしながら、変速機分野における変速機の現地生産は、エンジンとは異なり、外資の出資規制はなく、政府認可審査が比較的緩やかである<sup>9</sup>といわれている。そのため、日米欧の各社とも現地生産を積極的に進めているともいわれている。そういった背景があるにも関わらず、9品目を合算したため大きな金額を計上しているという側面もあるが、日本からの輸入が増加している背景は、03年の新規車種の導入のためとともに、中国での生産能力がまだ十分ではないことからきているのではないかとと思われる。しかし、ギアボックスの対日輸入の中身を見てみると圧倒的な金額を計上しているのが、高い技術等を必要とする「自動変速装置（乗用車に使用する種類のもの）（87084091）」で、その金額は、00年に約1,344万米ドルであったものが、01年には1億838万米ドルと8倍の急増を見せ、03年には約2億9,670万米ドルと01年から2.7倍の増加を示している。これらのことから、中国国内で現地生産できる品目は、マニュアルトランスミッションが中心であることが伺える。オートマチックトランスミッシ

ョンの現地生産も進んでいる様子で、01年に急増した対日輸入の増加が02年には同水準であったことは、この背景と考えられる。とはいえ、03年の新規車種の投入には中国現地生産では対応しきれず、日本からの大幅な輸入でまかなったことが、この数字を表しているものと思われる。

対韓貿易の状況も金額の差はあるものの、対日貿易の状況と似たような傾向を示している。つまり、00年頃から韓国からの輸入が増加し、その後は増加傾向を示した後、03年に大幅な輸入増という傾向である。これも、ガソリンエンジンと同様、現代が中国現地生産を進めていく過程で、韓国からの調達が増加したものと考えられる。対韓貿易の詳細について見てみてもやはり、「自動変速器（乗用車に使用する種類のもの）」が圧倒的な金額を計上しており、01年には24万米ドル程度であった輸入額が、02年には約740万米ドルに増加し、03年には約7,122万米ドルへと10倍弱の伸びを示している。北京現代自動車が02年に設立され、乗用車の生産を行っていることが、この自動変速器の輸入増に繋がっているものと思われる。

対照的に、対台湾貿易の状態は非常に小さな金額

を計上し続け、ウェイトについてもほとんど0という状態が続いてきた。しかし、03年になると若干輸入の増加が見られ、ウェイトも上昇している。台湾からの輸入額のほとんどは「自動変速器（乗用車に使用する種類のもの）」であり、それまでほとんど0であった輸入額が、03年に突然2,385万米ドルを計上している。やはり、03年の新規車種投入に対応するための調達、台湾からも行われていたことを示している。

対タイ貿易の状態は、輸出入共にほとんど金額を計上していない状態である。しかしながら、ギアボックスは非常に重要な機関部品であり、中国ないしはタイから調達するということは考えにくい。タイが輸入でまかなわなければならない部分についても、日本ないしはアセアン域内でのマニュアルトランスミッションの拠点であるフィリピンから調達していると考えられる。

これらのことから、ギアボックスに関して、一部の製品については中国での内製が進んでいるものの、乗用車用自動変速機については輸入による調達に依存している側面が強いことが伺える。しかし、自動変速機についても中国での現地生産を進めていることから、今後、技術の蓄積等が進めば、輸入額は減少すると考えられる。

## 7. おわりに

ここまで、中国の対東アジア4ヶ国向け自動車部品貿易の動向を見てきたが、中国における自動車部品産業の成長が進んでいるとはいえ、その過程は未だその途中にあるといえる。今回分析対象国として取り上げた日本、韓国、台湾、そしてタイのうち、中国にとって非常に重要な貿易相手国が日本であることは、予想どおりであったが、それ以外の3ヶ国において自動車部品が重要な貿易品目とはいえないような結果となった。この背景にあることは、その国の自動車メーカーが中国で現地生産をしているかどうか、さらに生産開始からどの程度の時間が経過しているかということが大きく影響していると考えられる。

対日自動車部品貿易の状況を見てみると、その貿易額は、他の3ヶ国向け貿易額を圧倒しており、その関係の深さを示すものである。日本の自動車関連メーカーの中国進出は、この分析対象期間である、

96年頃から急増しており、中国での現地生産が進展するにつれて、日本との貿易額も拡大している。現在でも多くの自動車関連メーカーは、中国現地での生産は中国国内市場向けのものである。しかしながら、いわゆる「世界最適調達」の進展と、中国における生産活動の進展などから、中国製部品が品質・コスト等の面で日本へ輸出できる水準に達したことが、日本向け輸出額の拡大に繋がっている。一方で、多くの部品、とりわけ基幹部品に関しては依然として日本からの調達に依存しなければならない状態になっており、中国の輸入超過の状態は変わっておらず、03年には大幅な輸入増という状態になっている。背景としては、中国市場向け製品の特質によるところが大きい。これまで、中国で生産されてきた日米欧系の自動車は、上海VWのサンタナに代表されるように、本国で生産し尽くされた車種を中国に導入し、長い間同じ車種が生産され続けてきた。この背景には様々の要因があるが、この流れが変わったのは、広州本田によるアコードの導入以来、主流となってきた本国で投入されている車種とほとんどかわらない車種を中国市場にも投入するという点である。この場合、本国で生産している部品を、中国でも調達できるかという点が大きな問題になり、できない場合はやはり、本国からの輸入で調達せざるを得ないということになる。こういったことから考えると、03年に各メーカー共、次々と新規車種を導入したことに、中国現地で生産している部品メーカーが対応できず、輸入によって調達が賄われたということは、中国における部品産業の成長が、未だその過程にあることを物語っている。とはいえ、対日自動車部品貿易における貿易特化係数とウェイトの推移を見てみると、確かに、貿易特化係数がマイナスである品目が目立っているが、ウェイトの比較的大きなものは、貿易特化係数の両極にあるものが目立っており、ある程度の棲み分けができつつあるのではないかと思わせる結果となった。特に、カーステレオや点火用配線キット、車輪およびその部分品といった品目に関しては、早い段階から貿易特化係数はプラスに分布しており、その変化はほとんどない。付加価値の低い製品や労働集約的な製品に関しての対日輸出は今後も増加していくことが考えられ、中国と日本における自動車部品の相互補完体制に向けた動きはむしろ活発化していくので

はないかと考えられる。現在のところ、中国現地生産が拡大傾向にあり、ほとんどの自動車部品は現地の顧客に供給するので手いっぱいかもしれないが、各社とも2010年まではこの成長が続くと予想していることから、その後は過剰生産能力を賄うために、中国からの輸出がますます拡大するものと思われる、中国の対日自動車部品貿易はその関係の深さから、中国の貿易において非常に重要な役割を果たすものと推察される。

対韓貿易の状況は、03年になって急速に貿易額が増加しているため、今後本格化するだろう。注目品でも取り上げたように、対韓自動車部品貿易における貿易特化係数とウェイトのシフトは非常に大きなもので、その変化が激しいことを物語っており、これは、中韓間の自動車部品貿易が最近になって活発になったことを物語っている。最近の報道では、現代自動車が北京現代の能力を拡大させていくと発表したことから、その輸入額は増加していくことが予想されるが、本格的な乗用車生産に取り組み、苛烈な中国市場での競争を勝ち抜くためにも自動車部品メーカーの中国進出を促し続けると考えられ、韓国系自動車部品メーカーの中国現地生産が進み、本格的な生産体制が確立されれば、中国からの輸出も拡大していくことと思われる。この意味でも、韓国系自動車メーカーの中国現地生産は、中国の対韓自動車部品貿易にとって大きく影響すると考えられる。

対台湾貿易についてもまた、同様の傾向が伺える。つまり、台湾系自動車メーカーの現地生産によって台湾からの自動車部品輸入が拡大しているというものである。特に、03年は、新規車種の投入に伴い、台湾からの輸入額が急増しており、日本や韓国と同様の状況にある。とはいえ、基幹部品である、エンジンやエンジンの部分品といった部品の輸出額はそれほど伸びてはいない。背景としては台湾系メーカーが積極的に現地生産をすすめ、現地調達が進んでいることが背景として考えられる。さらに、一部の部品に関しては、日本からの調達に置き換わっているものと考えられる。中国で現地生産を行っている2社はどちらも日本のメーカーとの関係があるメーカーであることから、輸入する部品の全量を台湾から調達するというわけではなく、ある程度日本から調達し、その傾向は基幹部品において顕著である可能性が高い。

対タイ貿易の状況は、自動車部品に関する貿易がほとんど未成熟という状況にある。貿易総額に関しても00年以降拡大しはじめたばかりであり、自動車部品貿易についても小さな金額でウェイトについても増加していない。また、品目数自体もそれほど多くなく、中タイ貿易自動車部品貿易については今のところほとんど重要な貿易品とはなっていないのが実情である。しかし、03年に輸出入共に相対的に大きな増加傾向を示し、特に、タイからの輸入は大幅な伸びを示している。今後の状況に注目する必要があるが、中タイ自動車部品がこれから活発になる可能性が考えられる。現在の所、多くの自動車部品メーカーは、中国とタイを含めたアセアンを分けて考えているところがほとんどで、タイで調達する輸入部品のほとんどは、アセアン域内と日本からの調達によると考えられる。しかしながら、カーステレオや照明用または可視信号用の機器といった品目では、小さいながらも貿易額は計上されており、今後の動向が注目される。対照的に労働集約的な品目である点火用配線セットに関しては、ほとんど貿易額がなく、中国とタイそれぞれでしっかりした内製環境が構築されているものと思われる。対タイ貿易に関しての動向は、たとえば、中国の自由化の動向とともに、アセアンと中国の間で締結に向けた動きが進んでいるFTA交渉の動向といった、今後の自由化の動向に大きく影響されるだろう。こういった状況が加速した場合には、中国とタイの間の自動車部品貿易が増加することが予測される。さらに、中国とタイそれぞれに影響すると考えられるのは、2010年以降の中国自動車市場の動向である。一般的に、中国自動車市場は、2008年に開催される北京オリンピックと2010年に開催される上海万博の後には、今までのような急速な成長は鈍化することが予測されている。そうなった場合、積極的に設備を増強してきた中国での生産が過剰になる可能性が高く、稼働率確保のための輸出が進むことが予測される。そういった場合、現在、タイから世界市場に輸出されている製品と競合する可能性があり、中国とタイ双方にとって競争と棲み分けを考えた戦略が求められる。

今回の分析において、中国における自動車部品貿易は、中国からの輸出も拡大しているものの、日本を中心に依然として大幅な輸入による部品調達に依存していることが明らかになった。さらに、03年の

金額が示すように、新規車種の投入に際し、中国国内で調達できない製品が数多く存在し、新規車種の投入にはまだまだ対応が不十分であったことが明確になった。

今後の動向としては、拡大する中国での自動車現地生産に対応するため、部品メーカーの中国での能力拡大と、それに対応できる品質その他の確保を目的に更なる向上が求められる。また、最近の報道に見られるように、中国国内市場における競争が激化しており、各社とも車両価格の値下げを行っている。こういったことから、コスト低減を念頭に置いた中国での現地調達を今まで以上に求められており、自動車部品メーカーにとっては中国国内で操業する工場のさらなる能力拡大が求められる。こういったことから、今後、中国における自動車部品輸入は徐々に減少していくものと思われる。一方で輸出に関しては、前述の通り、過剰能力を解消するための輸出が拡大するものと思われ、世界市場での中国自動車産業との競争が予測され、世界の自動車市場における中国の重要性は今後ますます大きくなっていくものと思われる。

## 註

- 1 台湾を含むため、「4ヶ国・地域」とすべきであるが、便宜上、以下では「4ヶ国」と表記する。また、台湾を取り上げる際に、「国」として明記する場合があるが、同様の理由による。
- 2 なお、社団法人日本自動車部品工業会『自動車部品』における品目分類は、拙稿(2003)、20pにも記載している。
- 3 いくつかの品目に関して中国の貿易統計とその相手国(例えば日本)の貿易統計に金額の差異が存在する。その場合にもつき合わせ等は行わず、中

国の貿易統計をそのまま利用した。

- 4 貿易特化係数とウェイトのより詳しい説明については拙稿(2003)、25pを参照されたい。
- 5 なお、日本の対韓、対中、対台、そして対タイ自動車部品貿易に関しては、拙稿(2003)を参照されたい。
- 6 ここ以降で示した部品名は、図表1で取り上げた品目名とは異なり、一般的な名称を用いる。
- 7 筆者ヒアリングによる。ただし、本稿は、貿易統計による分析のため、細かい指摘は行わない。
- 8 拙稿(2003)、55pを参照のこと。
- 9 FOURIN(2001)、250p

## 参考文献

- FOURIN(2001)『2002中国自動車・部品産業』、株式会社FOURIN
- ――(2003)『2003/2004アジア自動車部品産業』、株式会社FOURIN
- 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
- 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、財団法人機械振興協会経済研究所
- ――(2004)「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』No.35、財団法人機械振興協会経済研究所
- 社団法人自動車部品工業会『月刊自動車部品』
- 日刊自動車新聞社、日本自動車会議所(2002)『自動車年鑑ハンドブック2002~2003年版』、株式会社日刊自動車新聞社
- 渡辺真純(1996)『2000年の中国自動車産業』、蒼蒼社