

# 関税政策が貿易に与える影響の考察 ～自動車産業を例として～

小野 充人 *Mitsuhiro Ono*

(財)国際貿易投資研究所 研究主幹

近年、FTA および EPA の締結が進みつつある。その目的の一つには、貿易創出効果、貿易転換効果を通じて自国経済の活性化を図ることが挙げられる。

同時に FTA などの関税政策は企業の工場立地の決定要因となり、財貿易への影響のみならず、企業の投資行動にも影響を与え始めている。

本稿では、自動車産業に焦点を当てて、関税政策が貿易、投資を促進した成功例をみとめる。対象は 90 年代半ばに関税同盟を EU と締結したトルコおよび自動車産業振興計画 (MIDP : Motor Industry Development Program) を実施した南アフリカである。

二輪自動車、自動車部品、自動車用エンジンなどから構成される。

## 1. 輸送機械貿易の構造

表 1 は 2002 年および 2006 年の輸送機械貿易マトリックス (中分類) を基に、地域・国間フローの増加額を求め、それに対し特化係数を計算したものである。

輸送機器は、鉄道車両、自動車、

増加額に対し特化係数を求めることは、i 国の総輸出増加額に対し j 国向け輸出増加額が、域内貿易との比較において相対的に大きいか否かを判断することである。この数値が 1.0 以上であれば、i 国の j 国向け輸出増

加額の割合が、当該地域・国全体の j 国向け輸出増加額の割合を上回っていることを示し、当該輸出が全体の増加割合より大きいことを意味する。

輸送機械貿易では、世界の地域別貿易フローからみて①アジア域内で相互に部品・完成品を交易するブロック、②日本が、オセアニア、NAFTA、中南米、ロシア・CIS、中東、アフリカに輸出するブロック、③NAFTAが域内および中南米、中東に輸出するブロック、④EUが域内およびトルコと相互に交易するブロックが存在し、その貿易がより強化される傾向にあることが読みとれる。

なお、韓国も日本と類似の構造を持っているが、NAFTA 向け輸出は非特化であり、また、日本は南アからの輸入が特化しているが、韓国は非特化であることなど若干の差異がある。

日本がアフリカからの輸送機械輸入で特化している理由は、南アからの対日自動車関連輸出が増加しているためである。これは南ア政府の自動車開発プログラムを利用して、南アの自動車関連産業が、南ア製の乗

用車や部品を日本に輸出していることなどを反映したものである。

## 2. 自動車貿易の現況

次に、2006年のデータに基づき、自動車貿易の現況をみる。

表2は2006年の自動車貿易について、輸出特化係数を、表3は同様に輸入特化係数を求めたものである。そして、図1は、両特化係数が1.0以上のセルを（網掛け）したものである。

表2、表3で求めた特化係数は、世界貿易計（全品目）全体に対するもので、これが1.0以上であるということは、当該地域の貿易は自動車貿易の比率が高く、同貿易が当該地域の貿易を牽引しているということを示す。

それ故、図1は、自動車貿易が盛んな地域を描き出していることになる。これより、世界の自動車貿易は、①日本からオセアニア、NAFTA、中南米、EU、ロシア・CIS、中東、アフリカに輸出するもの、②韓国がオセアニア、NAFTA、中南米、ロシア・

CIS、中東、アフリカに輸出するもの、③NAFTAを中心とするもの、④EU（トルコを含む）を中心とするもの、を中心に展開しているといえる。

なお、日本はEU、南アに対しては一方的に輸出するだけでなく、相互に水平貿易を展開し、生産ネットワークを構築している。

表1 輸送機械の輸出増加額（2002年～2006年）の特化係数

輸送機械	Japan	China + Hong Kong	China	South Korea	Taiwan	ASEAN (5)	Indonesia	Malaysia	Philippines	Singapore	Thailand	OCEANIA	NAFTA	SOUTH/CENTRAL AMERICA	EU (15)	RUSSIA/CIS	MIDDLE EAST (15)	Turkey	AFRICA	South Afr	WORLD		
Japan	-	1.44	1.43	2.31	0.93	1.79	-0.23	-0.14	0.71	4.24	2.26	1.98	1.91	0.38	1.90	1.01	0.39	1.39	1.91	1.00			
China + Hong Kong	4.57	-	0.16	2.37	1.49	3.02	1.78	1.95	0.84	4.08	0.92	1.75	1.41	1.21	0.50	0.77	0.99	0.81	1.90	0.41	1.00		
China	4.48	1.22	-	2.39	1.49	3.00	7.72	1.91	0.76	4.08	0.90	1.70	1.41	1.21	0.50	0.77	0.98	0.81	1.95	0.41	1.00		
South Korea	0.54	2.16	2.04	-	0.00	1.67	1.22	-0.48	4.12	0.22	1.14	-0.87	1.68	0.79	1.77	0.58	1.81	1.02	0.96	2.74	1.03	1.00	
Taiwan	4.45	2.02	3.59	3.28	-	-1.17	-3.35	0.91	-6.83	-1.65	1.75	3.28	1.80	1.20	0.96	0.19	0.35	0.48	0.88	2.31	1.00		
ASEAN (5)	2.29	1.52	1.21	1.03	1.42	-	9.95	-31.78	8.51	18.27	7.80	7.11	3.49	0.51	0.55	0.21	0.09	1.57	0.40	1.38	1.42	1.00	
Indonesia	-6.71	0.85	1.18	-2.85	0.40	15.42	-	19.89	13.56	14.54	18.72	5.04	4.00	0.47	0.28	0.06	1.15	0.06	0.77	1.53	1.00		
Malaysia	1.58	0.84	0.45	0.38	2.42	15.65	30.90	-	0.68	21.69	19.97	1.46	0.21	0.09	0.27	-0.05	0.40	0.17	1.56	1.62	1.00		
Philippines	9.89	1.63	1.68	0.77	1.90	9.42	8.98	1.93	-	3.38	37.13	-0.58	0.52	0.10	0.99	0.00	0.17	0.40	0.24	0.54	1.00		
Singapore	0.41	4.53	3.69	5.61	3.57	6.02	-41.78	9.79	2.92	-	5.06	5.24	0.74	0.29	-0.07	0.18	1.20	0.06	1.93	1.19	1.00		
Thailand	2.53	0.39	0.16	0.07	0.39	9.61	36.33	8.52	33.72	7.85	-0.02	7.53	0.47	0.82	0.24	0.09	2.30	0.61	1.51	1.57	1.00		
OCEANIA	0.97	-0.44	0.59	-17.50	-0.84	-2.46	-35.08	-1.67	-0.24	-0.89	1.41	-	-3.46	-	-	-	-	-	-	-	4.29	1.00	
NAFTA	1.83	1.25	1.31	2.35	1.29	0.67	-0.96	-0.10	-0.37	0.84	2.20	0.50	2.81	1.27	0.32	0.29	1.77	-	-	-	0.65	0.55	1.00
SOUTH/CENTRAL AMERICA	0.00	0.01	-0.05	0.52	0.36	0.13	1.22	0.43	0.04	0.02	-0.30	-	0.41	-	0.34	-	-	-	-	-	2.41	1.00	
EU (15)	0.44	0.94	1.04	0.61	0.64	0.34	-0.29	0.76	1.32	0.23	-0.08	0.32	0.32	0.23	1.51	0.78	0.84	1.69	0.64	0.95	1.00		
RUSSIA/CIS	0.05	-0.08	-0.10	0.17	-0.10	0.34	0.05	0.11	0.01	0.69	0.00	-	0.23	-	0.12	-	-	-	-	-	0.00	1.00	
MIDDLE EAST (15)	0.05	-0.11	-0.13	0.56	-0.01	-0.02	-0.29	-1.41	0.02	0.28	0.94	-	0.46	-	1.94	-	-	-	-	-	0.76	1.00	
Turkey	0.06	-0.14	-0.15	0.49	0.00	-0.12	0.06	-1.75	0.08	0.10	1.08	-	0.20	-	2.14	-	-	-	-	-	0.81	1.00	
AFRICA	18.76	0.44	0.27	0.28	0.62	1.39	-0.28	0.51	1.61	2.92	0.44	-	0.44	-	0.33	-	-	-	-	-	0.09	1.00	
South Africa	17.95	0.42	0.26	0.13	0.59	0.58	-0.06	-0.63	0.53	1.54	-0.12	10.23	0.41	-	0.55	0.01	0.67	0.53	-	-	1.00	1.00	
WORLD (*)	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	

注: 特化係数  $ij = (\Delta X_{ij} / \Sigma \Delta X_i) / (\Sigma \Delta X_j / \Delta X_{..})$

但し、 $X_{ij}$ : 国のj国向け輸出額、 $X_{..}$ : 世界貿易額(=  $\Sigma \Sigma X_{ij}$ )

出所: 主要国の貿易統計を基に国際貿易投資研究所で作成した貿易マトリックスで計算

表2 輸出特化係数

Imports To— Exports From i	WORLD	Japan	South Korea	ASEAN (5)	Malaysia	Thailand	OCEANIA	NAFTA	U.S.A.	Canada	Mexico	SOUTH/CENTRAL AMERICA	EU (15)	RUSSIA/CIS	MIDDLE EAST (15)	Turkey	AFRICA	South Africa
WORLD (*)	1.00	0.26	0.13	0.30	0.22	0.15	1.78	1.54	1.62	1.70	0.87	1.00	1.14	1.53	1.39	0.86	1.25	1.65
Japan	1.00	-	0.05	0.22	0.26	0.14	2.79	1.89	1.92	2.49	0.90	1.32	1.06	4.42	2.59	0.83	2.49	2.33
South Korea	1.00	0.01	-	0.26	0.84	0.07	1.64	1.92	1.99	3.56	0.54	1.77	2.04	3.04	1.98	2.29	1.72	2.89
ASEAN (5)	1.00	0.09	0.01	0.89	0.38	0.48	5.29	0.02	0.02	0.00	0.10	3.59	1.43	3.54	6.69	3.29	3.78	2.86
Malaysia	1.00	0.14	0.02	0.78	-	1.61	3.99	0.02	0.02	0.09	-	0.13	1.40	-	6.04	2.51	10.42	24.60
Thailand	1.00	0.08	0.00	1.04	0.29	-	6.21	0.01	0.01	0.00	0.00	2.66	1.52	1.65	4.53	2.38	1.98	0.25
OCEANIA	1.00	0.02	0.01	0.10	0.04	0.03	-	0.92	1.13	0.01	0.00	0.06	-	-	-	-	-	1.93
NAFTA	1.00	0.15	0.07	0.33	0.02	0.03	0.75	1.48	1.78	1.38	0.48	0.48	0.57	1.37	1.43	0.88	0.73	1.10
U.S.A.	1.00	0.19	0.12	0.05	0.00	0.05	1.18	1.60	-	2.12	0.70	0.57	0.86	2.36	2.37	0.12	1.19	1.86
Canada	1.00	0.01	0.00	0.07	0.01	0.00	0.10	1.19	1.20	-	0.91	0.15	0.07	0.36	0.18	0.03	0.35	0.42
Mexico	1.00	1.16	0.33	0.03	0.06	-	1.93	1.01	0.99	1.76	-	0.76	1.45	0.00	0.05	0.05	0.07	0.00
SOUTH/CENTRAL AMERICA	1.00	0.01	0.27	0.07	0.02	0.04	0.72	0.13	0.21	5.87	-	0.36	-	-	-	-	-	3.15
EU (15)	1.00	1.32	0.65	0.25	0.29	0.31	1.43	1.34	1.40	1.17	0.79	0.41	1.08	1.01	0.84	1.02	0.90	1.53
RUSSIA/CIS	1.00	0.02	0.01	0.07	0.49	0.01	0.02	0.03	-	0.00	0.03	-	0.03	-	-	-	-	0.47
MIDDLE EAST (15)	1.00	0.00	0.02	0.02	0.02	0.00	0.04	0.00	0.00	3.07	-	3.67	-	-	-	-	-	0.64
Turkey	1.00	0.03	-	0.15	0.04	0.08	0.08	0.00	0.00	3.65	-	1.56	-	-	-	-	-	1.38
AFRICA	1.00	7.18	0.06	1.09	0.29	0.07	0.40	0.44	0.00	0.00	-	0.51	-	-	-	-	-	0.06
South Africa	1.00	2.57	0.00	0.74	0.14	0.08	8.46	0.93	1.03	0.00	0.00	0.13	0.63	0.12	0.49	1.43	1.07	-

注: 輸出特化係数  $ij = (X_{ij}/W_{ij}) / (\Sigma X_i / \Sigma W_i)$

但し、 $X_{ij}$ : 自動車のi国からj国向け輸出額、 $W_{ij}$ : i国からj国への総輸出額

(出所) 主要国の貿易統計を基に国際貿易投資研究所で作成した貿易マトリックスで計算

表3 輸入特化係数

Imports To→ Exports From ↓	WORLD	Japan	South Korea	ASEAN (5)	Malaysia	Thailand	OCEANIA	NAFTA	U.S.A.	Canada	Mexico	SOUTH/ CENTRAL AMERICA	EU (15)	RUSSIA/CIS	MIDDLE EAST (15)	Turkey	AFRICA	South Africa	
WORLD (*)	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Japan	2.94	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
South Korea	1.82	0.06	-	1.19	3.30	3.43	2.85	4.61	3.57	3.49	4.23	3.04	3.88	2.74	8.56	5.47	2.82	5.88	4.16
ASEAN (5)	0.21	0.07	0.01	0.92	0.35	0.88	0.61	0.00	0.00	0.00	0.02	0.74	0.26	0.48	0.99	0.78	0.62	0.36	0.26
Malaysia	0.02	0.01	0.00	0.10	-	0.27	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	-	0.00	0.03	-	0.11	0.07	0.20	0.36
Thailand	0.92	0.30	0.01	4.85	1.20	-	3.20	0.01	0.01	0.00	0.00	2.44	1.22	1.00	2.99	2.94	1.48	0.14	0.26
OCEANIA	0.27	0.03	0.03	0.14	0.06	0.06	-	0.16	0.19	0.00	0.00	0.02	0.01	-	-	-	-	-	-
NAFTA	1.32	0.76	0.74	0.23	0.02	0.29	0.55	1.24	1.45	1.07	0.72	0.60	0.66	1.18	1.35	0.12	0.77	0.87	0.87
U.S.A.	0.84	0.64	0.74	0.20	0.02	0.31	0.56	0.86	-	1.05	0.68	0.48	0.64	1.30	1.43	0.12	0.81	0.95	0.95
Canada	2.22	0.12	0.07	0.75	0.09	0.03	0.13	1.70	1.64	-	2.32	0.32	0.13	0.53	0.29	0.07	0.63	0.57	0.57
Mexico	1.88	8.55	4.73	0.31	0.47	-	2.04	1.22	1.16	1.95	-	1.43	2.38	0.01	0.06	0.11	0.10	0.00	0.97
SOUTH/CENTRAL AMERICA	0.51	0.01	1.04	0.18	0.04	0.15	0.24	0.04	0.06	0.43	-	0.16	-	-	-	-	-	-	-
EU (15)	1.39	7.02	6.68	1.75	1.77	2.88	1.08	1.18	1.57	0.93	1.23	0.55	1.28	0.90	0.82	1.60	0.98	1.25	1.25
RUSSIA/CIS	0.13	0.01	0.01	0.05	0.29	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	0.00	-	-	-	-	-	0.04
MIDDLE EAST (15)	0.25	0.00	0.05	0.02	0.03	0.00	0.01	0.00	0.00	0.88	-	-	-	-	-	-	-	-	0.10
Turkey	1.63	0.16	-	1.28	1.09	0.42	-	0.08	0.00	0.00	6.86	-	2.26	-	-	-	-	-	1.36
AFRICA	0.23	6.38	0.10	1.26	0.30	0.11	-	0.06	0.06	0.00	0.00	-	0.10	-	-	-	-	-	0.01
South Africa	1.25	12.64	0.01	4.72	0.82	0.67	5.94	0.75	0.80	0.00	0.00	0.17	0.69	0.10	0.44	2.08	1.07	-	-

注: 輸入特化係数  $i_j = (X_{ij}/W_{ij}) / (\sum X_{ij} / \sum W_{ij})$

但し、 $X_{ij}$ : 国  $i$  国からの自動車の輸入額、 $W_{ij}$ : 国  $i$  国からの総輸入額

(出所) 主要国の貿易統計を基に国際貿易投資研究所で作成した貿易マトリックスで計算

図1 世界の自動車生産拠点

Imports To→ Exports From ↓	WORLD	Japan	South Korea	ASEAN (5)	Malaysia	Thailand	OCEANIA	NAFTA	U.S.A.	Canada	Mexico	SOUTH/ CENTRAL AMERICA	EU (15)	RUSSIA/CIS	MIDDLE EAST (15)	Turkey	AFRICA	South Africa	
WORLD (*)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Japan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
South Korea	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASEAN (5)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Malaysia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Thailand	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OCEANIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NAFTA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
U.S.A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Canada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mexico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SOUTH/CENTRAL AMERICA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EU (15)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RUSSIA/CIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MIDDLE EAST (15)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turkey	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AFRICA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
South Africa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(出所) 表2と表3で相互に特化している地域を着色

表2の世界貿易計を行方向にみると、自動車輸入が特化している地域が浮かび上がる。オセアニア、NAFTA、中南米、EU、ロシア・CIS、中東、アフリカ地域が具体例であるが、相互に分業を展開している地域、完成車輸入、KD生産などで部品供給を他国に依存している地域など、その内容には差異がある。

同様に、表3の世界貿易計を列方向にみると、輸出に特化している地域が浮かび上がる。

貿易の自由化が進展する以前の各国が国内自動車産業の保護のために自動車輸入に対し保護関税を課していた時代であれば、輸出特化しているということは、その国には自動車関連の裾野産業が存在し、一国で自

自動車生産が可能ということの意味していたと考えられる。近年は、自由化が進み必ずしも裾野産業が十分発達していなくとも部品を輸入して生産を行い、輸出している国もある。しかし、概して輸出特化しているということは、その国に強力な自動車産業が存在していることを意味すると考えてよいと思われる。一方、輸入特化している国は、自動車産業が存在しても、KD 生産が主体であることも考えられる。輸入特化しているが、輸出特化していないオセアニア、中南米、ロシア・CIS、中東、アフリカ（地域として）は、単純化すれば地域・国内に国際的に競争力を持つ自動車産業がなく製品を輸入に依存しているか、KD 生産で国内市場を中心とした生産態勢をとっている地域である可能性が高いと思われる。

### 3. 主要自動車生産国

図1は輸出特化係数および輸入特化係数がいずれも1.0以上の国・地域を網掛けしたものである。輸出特化している国をみると、その過半が

ローカル資本により自動車生産を行っており、さらに他の主要自動車市場でも単独または合弁で自動車生産を行っている。この中で、例外的にトルコ、南アは、従来主として国外メーカーからライセンスを導入し、国内市場向けに生産を行って来た。

以下、どのようにして両国が他の主要自動車市場と分業体制を築き、貿易を拡大しているのかをみる。

#### 1) トルコ：関税同盟を契機に EU 市場向け生産拠点に 自動車産業の歴史

トルコでは1954年にWillys(JEEPの前身)が4WDの生産を開始、55年にフォードが合弁で商業車の生産を始めた。60年代初めにトルコ資本による独自の乗用車生産が試みられたが、当時は部品産業が育っていない、大きな国内需要も見込めないことから断念された。その後、トルコ資本がライセンスを導入し部品供給を受けて乗用車のKD生産を始め、70年代初めには現在進出している欧米メーカーが出揃った。<sup>1</sup>

その後、90年代に入りトルコ国内需要の高まりを背景にトヨタ、本田

技研工業、現代自動車などが進出した。しかし、96年にEUと関税同盟が発効し、EU車の輸入が急増、トルコの自動車産業は苦境に陥った。また、99年、トルコは2回の大地震を経験した。このため、生産ラインが停止すると同時に、国内需要も大きく冷え込んだ。さらに、2000年～2001年にかけて通貨危機が発生、トルコ経済が不振に陥った。

このため、自動車生産各社は工場の稼働率を上げ、生産を維持するためにトルコをEU市場への自動車生

産拠点という位置づけに変え、輸出を通じて生産を拡大し始めた。

通貨危機から回復した2002年以降、進出各社は生産規模の拡大投資を行っており、生産能力が拡大している。また中国企業がKD工場の建設を検討中とされる。

以下、統計をみながら検証してみる。

### 自動車の生産・輸出・輸入状況

表4、5はトルコの自動車の生産・輸出・輸入状況およびその構成を見たものである。

表4 トルコの自動車生産・輸出・輸入の現況

(単位:台)

	生産台数	乗用車				小型商用車			
		需要	生産	輸入	輸出	需要	生産	輸入	輸出
1995	326,508	221,841	233,414	21,651	33,224	35,554	24,453	13,276	2,175
1996	329,337	231,832	207,757	57,479	33,404	58,185	31,203	29,353	2,371
1997	399,917	345,193	242,780	125,025	22,612	119,629	45,370	75,224	965
1998	405,002	326,804	239,937	111,536	24,669	123,153	59,427	64,588	862
1999	325,297	275,503	222,041	131,215	77,753	91,815	50,445	41,728	358
2000	468,381	466,437	297,476	258,987	90,026	166,037	89,404	77,295	662
2001	285,737	102,145	175,343	72,259	145,457	51,028	83,158	18,797	50,927
2002	357,405	94,537	204,198	60,283	169,944	66,168	123,011	24,032	80,875
2003	563,450	232,806	294,116	154,007	215,317	141,479	209,231	59,458	127,210
2004	864,073	453,748	447,152	311,668	305,072	244,751	329,724	110,906	195,879
2005	915,979	435,703	453,663	301,889	319,849	277,632	376,047	124,385	222,800
2006	1,026,421	370,648	545,682	255,494	430,528	250,029	390,590	115,558	256,119
2007	1,132,932	352,280	634,883	236,725	518,328	237,382	413,736	108,285	284,639

注. 需要=生産+輸入-輸出

(出所)トルコ自工会:General and Statistical Information Bulletin Of Automotibe Manufacturers 2008-1

<http://www.osd.org.tr/cata2008.pdf>

表5 トルコの自動車生産に対する輸出・輸入の構成比

(単位:%)

	生産台数	乗用車				小型商用車			
		需要	生産	輸入	輸出	需要	生産	輸入	輸出
1995	100.0	67.9	71.5	6.6	10.2	10.9	7.5	4.1	0.7
1996	100.0	70.4	63.1	17.5	10.1	17.7	9.5	8.9	0.7
1997	100.0	86.3	60.7	31.3	5.7	29.9	11.3	18.8	0.2
1998	100.0	80.7	59.2	27.5	6.1	30.4	14.7	15.9	0.2
1999	100.0	84.7	68.3	40.3	23.9	28.2	15.5	12.8	0.1
2000	100.0	99.6	63.5	55.3	19.2	35.4	19.1	16.5	0.1
2001	100.0	35.7	61.4	25.3	50.9	17.9	29.1	6.6	17.8
2002	100.0	26.5	57.1	16.9	47.5	18.5	34.4	6.7	22.6
2003	100.0	41.3	52.2	27.3	38.2	25.1	37.1	10.6	22.6
2004	100.0	52.5	51.7	36.1	35.3	28.3	38.2	12.8	22.7
2005	100.0	47.6	49.5	33.0	34.9	30.3	41.1	13.6	24.3
2006	100.0	36.1	53.2	24.9	41.9	24.4	38.1	11.3	25.0
2007	100.0	31.1	56.0	20.9	45.8	21.0	36.5	9.6	25.1

(出所)表4より計算

トルコでは96年1月にEUと関税同盟が発効した。当時、トルコにはフィアット系のトファシュ社、ルノー社、トヨタ系のトヨタサ社、オペル社、フォード系のオトサン社が主として国内市場向けに生産をしていた。その後、本田技研工業、現代自動車などが参入している。トルコの自動車産業は、主としてトルコ国内市場を対象にKD生産を行っていた。一部車種は近隣諸国へ輸出されたものの、その規模は大きなものではなかった。

関税同盟発効以前は、トルコの自

動車国内生産の主体は乗用車であった。1995年は71%であった。これは、トルコ市場を対象に生産を行っていたためである。しかし、関税同盟締結後、小型商業車の生産が増加し、現在では乗用車の比率は50%台に低下している。一方、小型商業車の比率は4割弱にまで上昇している。これは、トルコの自動車生産が、EU市場を対象とした生産ネットワークに組み込まれたためである。

関税同盟発効後は、EUからの自動車輸入が急増した。(表6参照)こ

これは EU からの自動車輸入関税が撤廃されたことにより、輸入車価格が平均 40%低下したことが要因とみられる。特に、トルコの乗用車の輸入は増加し、その国内需要に対する比率は 2001 年には 70%を超えた。

一方、トルコ車も同様に EU 市場へは無税で輸出できる訳であるが、トルコ製自動車が EU 市場向けに直ちに増加することはなかった。(表 7 参照)

これは、トルコの自動車生産が主として国内市場を対象にしたもので

あったため、EU 市場向けの仕様と相違があったためと考えられる。

さらに、日系企業の自動車については、主要部品の調達を日本などから行っていたため、EU がトルコ製品と認定するローカルコンテツ比率を満たせず、EU 向けに無税で輸出が可能な状況でなかったこと、また、トルコの生産モデルがトルコ国内市場を対象としたものだったので、モデルデザインが異なり、また欧州統一認証対応車種ではなかったことなどが理由として挙げられる。<sup>2</sup>

表 6 トルコの輸入車比率

(単位: %)

	乗用車	小型商用車
1995	9.8	37.3
1996	24.8	50.4
1997	36.2	62.9
1998	34.1	52.4
1999	47.6	45.4
2000	55.5	46.6
2001	70.7	36.8
2002	63.8	36.3
2003	66.2	42.0
2004	68.7	45.3
2005	69.3	44.8
2006	68.9	46.2
2007	67.2	45.6

注. 需要に対する輸入車の比率  
(出所)表 4 より計算



表7 トルコの国内自動車生産に占める輸出の割合

(単位:%)

	乗用車 (国産)	乗用車 (輸出)	小型商用車 (国産)	小型商用車 (輸出)
1995	61.3	10.2	6.8	0.7
1996	52.9	10.1	8.8	0.7
1997	55.1	5.7	11.1	0.2
1998	53.2	6.1	14.5	0.2
1999	44.4	23.9	15.4	0.1
2000	44.3	19.2	18.9	0.1
2001	10.5	50.9	11.3	17.8
2002	9.6	47.5	11.8	22.6
2003	14.0	38.2	14.6	22.6
2004	16.4	35.3	15.5	22.7
2005	14.6	34.9	16.7	24.3
2006	11.2	41.9	13.1	25.0
2007	10.3	45.8	11.4	25.1

注. 国内総生産台数に対する比率  
(出所)表4より計算

しかし、EUとの関税同盟発効は、EUからの自動車輸入増加を加速し、各社ともその対応を余儀なくされた。

最終的な対応策は、トルコの自動車生産の位置づけを国内市場向けのKD生産拠点から欧州市場向け生産拠点のひとつに転換することであった。

この状況にいち早く対応したのは、ルノーとフィアットであった。99年ルノーは乗用車の輸出をフィアットは乗用車とピックアップの輸出を開始した。<sup>3</sup>

さらに、トヨタも2002年からトルコ工場を欧州への供給拠点に転換し、乗用車、ワゴン車輸出を開始した。

2007年現在では、輸出比率は7割に達し、フォード、ルノー、トヨタ、フィアット、現代自動車が輸出を牽引している。

### 結論

トルコの場合は、関税同盟という関税撤廃措置を契機として、結果的にトルコの自動車産業に構造的変化を促し、投資を呼び込み、輸出を拡

大させ同産業を発展させる方向に働いたといえる。

つまり、関税同盟により、トルコの自動車メーカーは、欧州市場への供給拠点として自らの生産を位置づけ、輸出拠点として持続的な成長機会を手に入れたといえる。

尤もこの選択が可能であったのは、トルコの自動車会社が日米欧系の自動車会社との資本・提携関係を持ち、欧州市場向けの生産体制にトルコ工場を組み込むことが可能であったことが背景にある。拠点としての地位を得られなければ、生産が他の拠点に集約され生産そのものが縮小・消失する可能性もあった。

なお、厳密に言えば、関税同盟による関税の撤廃は、理論的には価格の変化を通じて輸出入に直接影響を与えるが、現実には必ずしも相互の貿易を拡大するとは限らないことが分かる。まして、関税の撤廃が投資を促進することを保証するものでもないことに注意が必要である。

## 2) 南アフリカ：自動車産業振興計画により輸出を拡大

南アフリカも自動車および関連部

品輸出を伸ばしている国である。同国は、アフリカの国であることから、伝統的に EU との関係が深く、ロメ協定、コトヌー協定、そして貿易開発協力協定 (TDCA) などが締結されてきた。さらに米国とも 2000 年に米国がアフリカ成長機会法 (AGOA) を制定して、輸出を伸ばす機会が増えた。しかし、米国の南アからの自動車 (部品) 関税はもともと 0% であり、AGOA の恩恵は受けていない。近年の自動車関連製品の輸出伸張は、自動車産業振興計画 (MIDP : Motor Industry Development Program) の効果とみられる。<sup>4</sup>

### 自動車産業の歴史

南アの自動車産業の歴史は古いが、61年に政府が完成車輸入に禁止的課税を課したことから 70年代初期までに外国メーカーの資本、技術、部品供給に依存した産業形態となった。アパルトヘイト政策に抗議する国際世論を反映して 80年代半ばには GM、フォードなどが資本撤退し、91年には現地資本 4社、欧州系資本 3社による 7メーカー体制となった。<sup>5</sup>しかし、アパルトヘイト政策廃止を受け

て、経済制裁が解除され、GM が再参入、日本企業の現地資本への資本参加など 90 年代半ばより投資が盛んになっている。

南アは右ハンドル車の輸出拠点として位置づけられて来たことから、トヨタ、日産、いすゞ、マツダ、三菱や、VW、フォード、BMW、GM、メルセデス、フィアットなどが現地生産を行っている。<sup>6</sup>

90 年代の南ア自動車産業の問題点は、「多品種少量生産」が挙げられる。30 数万台規模の市場に対して、日米欧のアセンブラー7社が 18 ブランド、30 モデル以上を組み立てており、1 モデル当たりの生産台数が 1 万台前後と規模の経済が働かない状況であった。<sup>7</sup>また、南ア自動車部品工業会 (Naacam) によると、自動車メーカー7社という全体の産業規模に対し、1 次下請けは 200 社、2 次下請けは 100 社、3 次・4 次下請けは 200 社と、全体で 500 社程度しか存在していない。<sup>8</sup>このため、現在でも国内自動車生産のために多くの部品を輸入に依存せざる得ない状況にある。

政府は、小規模生産車種を輸入に置き換え、輸出を拡大することを含め生産規模を拡大し、効率的な生産体制に同産業を移行させるべく、94 年自動車産業振興計画 (MIDP: Motor Industry Development Program) を策定した。同プログラムは 95 年に導入され 1999 年、2007 年と 2 度の見直しを経て、現在は 2012 年まで実施されることになっている。内容は、輸入関税の削減、自動車および部品の輸出額に応じて輸入関税と相殺可能なクレジットの発行である。<sup>9 10</sup>

さらに、2002 年には投資額に応じた輸入クレジット発給制度 (PAA) も導入された。

以下、統計をみながら検証してみる。

### 自動車の生産・輸出・輸入状況

表 8、9 は南アの自動車生産・輸出・輸入の状況およびその構成をみたものである。これより、95 年以降、乗用車の輸入比率、輸出比率共に上昇していることが分かる。

自動車生産各社は輸出を拡大することにより輸入部品課税を相殺し、生産コストを引き下げるために政策

を有効に利用したと考えられる。

表 11 によると、乗用車の輸出比率は 99 年に大きく上昇している。そして、2005 年からは小型商業車の輸出比率が上昇している。

なお、輸出クレジットは完成車のみならず、関連部品も対象である。

表 12 は 2006 年の部品輸出額である。

南アはプラチナなどのレアメタルおよびステンレス鋼の入手が容易なことから、自動車用触媒の生産に適している。このため、輸出クレジットを得るため自動車メーカーが触媒調達先を欧州から南アにシフトする動きもあり、触媒生産会社が現地進出した。現在、南アは世界有数の触媒コンバーター供給元である。

表 8 南アの自動車生産・輸出・輸入の現況

(単位:台)

	生産台数	乗用車				小型商用車			
		需要	生産	輸入	輸出	需要	生産	輸入	輸出
1995	376,207	255,817	242,488	22,305	8,976	131,397	133,719	4,034	6,356
1996	371,000	273,384	235,359	41,768	3,743	133,075	135,641	4,559	7,125
1997	347,446	267,762	226,242	51,978	10,458	117,754	121,204	4,550	8,000
1998	298,074	234,821	193,212	59,951	18,342	103,178	104,862	5,122	6,806
1999	314,198	214,370	212,291	54,426	52,347	99,669	101,907	4,343	6,581
2000	343,846	234,122	230,577	61,749	58,204	108,235	113,269	4,114	9,148
2001	392,991	251,560	269,651	79,508	97,599	117,646	123,340	4,535	10,229
2002	390,154	241,602	276,499	78,128	113,025	107,247	113,655	5,291	11,699
2003	404,539	258,259	291,249	81,919	114,909	107,384	113,290	5,377	11,283
2004	433,790	327,651	300,963	127,389	100,699	132,405	132,827	8,938	9,360
2005	497,397	419,868	324,875	208,892	113,899	170,132	172,522	23,199	25,589
2006	554,100	481,558	334,482	266,247	119,171	199,677	219,618	40,208	60,149
2007	491,383	439,431	270,630	269,873	101,072	216,218	220,753	59,592	64,127
2008	580,000	430,000	345,000	265,000	180,000	216,000	235,000	56,000	75,000

注. 需要=生産+輸入-輸出

2008 年は暫定値

MEDIUM & HEAVY COMMERCIALS は含まず

(出所) *The Authority of the South African Automotive Components Industry*

[http://naacam.bluebox.co.za/?figures\\_vehicle\\_sales\\_export\\_importdata](http://naacam.bluebox.co.za/?figures_vehicle_sales_export_importdata)

表9 南アの自動車生産に対する輸出・輸入等の構成比

(単位:%)

	生産 台数	乗用車				小型商用車			
		需要	生産	輸入	輸出	需要	生産	輸入	輸出
1995	100.0	68.0	64.5	5.9	2.4	34.9	35.5	1.1	1.7
1996	100.0	73.7	63.4	11.3	1.0	35.9	36.6	1.2	1.9
1997	100.0	77.1	65.1	15.0	3.0	33.9	34.9	1.3	2.3
1998	100.0	78.8	64.8	20.1	6.2	34.6	35.2	1.7	2.3
1999	100.0	68.2	67.6	17.3	16.7	31.7	32.4	1.4	2.1
2000	100.0	68.1	67.1	18.0	16.9	31.5	32.9	1.2	2.7
2001	100.0	64.0	68.6	20.2	24.8	29.9	31.4	1.2	2.6
2002	100.0	61.9	70.9	20.0	29.0	27.5	29.1	1.4	3.0
2003	100.0	63.8	72.0	20.2	28.4	26.5	28.0	1.3	2.8
2004	100.0	75.5	69.4	29.4	23.2	30.5	30.6	2.1	2.2
2005	100.0	84.4	65.3	42.0	22.9	34.2	34.7	4.7	5.1
2006	100.0	86.9	60.4	48.1	21.5	36.0	39.6	7.3	10.9
2007	100.0	89.4	55.1	54.9	20.6	44.0	44.9	12.1	13.1
2008	100.0	74.1	59.5	45.7	31.0	37.2	40.5	9.7	12.9

(出所)表8より計算

表10 南アの輸入車比率

(単位:%)

	乗用車	小型商用車
1995	8.7	3.1
1996	15.3	3.4
1997	19.4	3.9
1998	25.5	5.0
1999	25.4	4.4
2000	26.4	3.8
2001	31.6	3.9
2002	32.3	4.9
2003	31.7	5.0
2004	38.9	6.8
2005	49.8	13.6
2006	55.3	20.1
2007	61.4	27.6
2008	61.6	25.9

注. 需要に対する輸入車の比率

(出所)表8より計算

表 11 南アの国内自動車生産に占める輸出の割合

(単位: %)

	乗用車 (国産)	乗用車 (輸出)	小型商用車 (国産)	小型商用車 (輸出)
1995	62.1	2.4	33.9	1.7
1996	62.4	1.0	34.6	1.9
1997	62.1	3.0	32.6	2.3
1998	58.7	6.2	32.9	2.3
1999	50.9	16.7	30.3	2.1
2000	50.1	16.9	30.3	2.7
2001	43.8	24.8	28.8	2.6
2002	41.9	29.0	26.1	3.0
2003	43.6	28.4	25.2	2.8
2004	46.2	23.2	28.5	2.2
2005	42.4	22.9	29.5	5.1
2006	38.9	21.5	28.8	10.9
2007	34.5	20.6	31.9	13.1
2008	28.4	31.0	27.6	12.9

(出所)表 8 より計算

表 12 自動車部品輸出の内訳 (2006 年)

(単位: 100 万ランド、%)

部品名	05年	06年	シェア
触媒コンバーター	9,935	15,810	51.8
皮製部品	2,693	2,549	8.4
タイヤ	1,183	1,220	4.0
エンジン	781	1,216	4.0
エンジン部品	1,000	984	3.2
マフラー、排気ダクト	492	880	2.9
主車輪、主車輪部品	738	681	2.2
カーラジオ	268	377	1.2
アクセル	201	375	1.2
ラジエーター	220	365	1.2
伝動軸、クランク	553	351	1.1
自動車用ガラス	359	321	1.1
自動車用工具	332	272	0.9
フィルター	174	218	0.7
ワイヤーハーネス	258	208	0.7
計測器、計器、計器部品	161	184	0.6
点火装置、起動装置	185	174	0.6
ブレーキ部品	120	120	0.4
車体部品・パネル	78	115	0.4
ギアボックス	82	113	0.4
その他部品	3,464	3,970	13.0
合計(FOB価格)	23,277	30,503	100.0

(出所)南ア貿易産業省、AIEC

通商弘報 2008 年 4 月 7 日

自動車メーカーの動向をみると、トヨタは南アをアフリカ市場だけでなく欧州市場向けの重要な輸出拠点と位置付け、05年に新興国向け戦略車「IMV」シリーズの生産を開始し、さらに07年末からは新型「カローラ」の生産を始めた。また、生産能力を13万台から22万台に増強した。BMWも、新型の「3シリーズ」の生産準備を進めており、生産規模も6万台まで拡大するとしている。フォードも、09年から15億ランドを投じて新型モデルのコンパクトピックアップトラックとディーゼルエンジンの生産を開始すると発表。メルセデス・ベンツも、生産設備の拡張に20億ランドを投じて、これまでの右ハンドル生産に加え、左ハンドルの最新の「Cクラス」の生産を開始した。<sup>11</sup>

このように、各社とも設備投資を増強している。

## 結論

南アは、輸入関税相殺政策により、新規に輸出市場を開拓し、世界市場の中で自国を水平分業体制に組み込むことに成功したといえる。

一方で、MIPPによる輸入関税相殺制度は、輸出補助金制度でその費用を南ア消費者に課し国民に不利益を与えているとかWTO違反という批判もある。<sup>12</sup>

これらの真偽については、別途詳細な分析が必要であるが、同制度の導入がなければ、国内市場が狭隘で、自動車関連裾野産業が未発達な同国の自動車産業が、地理的に孤立していることもあり日米欧系の自動車生産会社の生産ネットワークに組み込まれることは困難であったと考えられる。

これも、関税政策が貿易、投資に上手く作用した例といえる。

## 注

- 1 自動車年鑑 2007-2008年版 p-149
- 2 ジェトロセンサー 2000年6月号 p-61
- 3 自動車情報プラットフォーム 2002.01.0109:00 No.034
- 4 国際貿易投資研究所 季刊 No.47 2002年春号 p-38
- 5 自動車年鑑 1993年版 p-394
- 6 日本自動車工業会 JAMAGAZINE 2008年6月号

- 7 ジェトロセンサー 1999年6月号、pp.80-81
- 8 通商弘報 2008年4月7日 自動車部品見本市「automechanika」を09年3月に開催  
<http://www5.jetro.go.jp/jet-bin/pro1.cgi/report-p.html?50+47f99dde1ee4>
- 9 ジェトロ 海外のビジネス情報 南アフリカ共和国、外資に関する奨励  
[http://www.jetro.go.jp/biz/world/africa/za/invest\\_03/](http://www.jetro.go.jp/biz/world/africa/za/invest_03/)  
 自動車部品輸入の関税免除:自動車産業開発プログラム(MIDP)に基づき、2012年まで南ア自動車製造業者は国内で組み立てて販売した卸売額の27%に相当するCKD部品輸入が免税となる。2003年以降は、リベートの発給割合は毎年減少し、2009年には輸出額の70%となり

70%のまま2012年まで継続される。2001年1月から2006年まで自動車および部品の製造に関する投資額の20%にあたる完成車の輸入が免除となるリベートクレジットが発給される。

- 10 ●南アフリカの自動車産業発展プログラムの内容(下記参照)  
<http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200806/05.html> より転載
- 11 通商弘報 2008年4月7日 「自動車部品見本市「automechanika」を09年3月に開催」  
<http://www5.jetro.go.jp/jet-bin/pro1.cgi/report-p.html?50+47f99dde1ee4>
- 12 The Economics of MIDP and the South African Motor Industry.  
<http://www.tips.org.za/node/830>

### ●南アフリカの自動車産業発展プログラムの内容

		07年	08年	09年	10年	11年	12年
関税免除率	乗用車・小型商用車	30%	29%	28%	27%	26%	25%
	部品	25%	24%	23%	22%	21%	20%
輸出評価額算定率		78%	74%	70%			▶
白金族金属算定率		40%					▶
クレジット発行率	部品・大型車両・工具 → 輸入完成車	60%					▶
	部品・車両・工具 → 輸入大型車両・工具	100%					▶

出所) 南アフリカ自動車工業会、『2007年次報告』より作成。  
<http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200806/05.html> より転載



参考文献

1. アフリカ諸国 日刊自動車新聞社／日本自動車会議所編 「自動車年鑑」1993年版
2. 櫻井美穂子 「転機に立つ自動車産業」日本貿易振興会「ジェットロセンサー」1999年6月号
3. 小野充人 「自由貿易協定が日系企業生産活動に及ぼす影響」日本貿易振興会「ジェットロセンサー」2000年6月号
4. 小野充人 「米国のアフリカ成長機会法の効果と展望」(財)国際貿易投資研究所 季刊 No.47 2002年春号
5. 自動車情報プラットフォーム 2002.01.0109:00 No.034 「欧州への供給拠点化が進行するトルコの自動車産業」  
[http://www.marklines.com/ja/amreport/rep034\\_200201.jsp](http://www.marklines.com/ja/amreport/rep034_200201.jsp)
6. Flank Flatters, “The Economics of MIDP and the South African Motor Industry” 5 November 2005  
<http://www.tips.org.za/node/830>
7. 各国レポート 17.トルコ 日刊自動車新聞社／日本自動車会議所編「自動車年鑑」2007-2008年版
8. トルコ自工会：General and Statistical Information Bulletin Of Automotive Manufacturers 2008-1  
<http://www.osd.org.tr/cata2008.pdf>
9. 杉浦光 「南アフリカとエジプトを中心とするアフリカの自動車市場と経済・社会」日本自動車工業会 JAMAGAZINE 2008年6月号  
<http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/2008/06/05.html>