

2018年6月20日 全21頁

中国の輸入車関税引下げの日系企業への影響

欧州系、米系の現地生産及び輸出の拡大への対応が重要

経済調査部 主席研究員 金子 実
研究員 永井 寛之
研究員 中田 理恵

[要約]

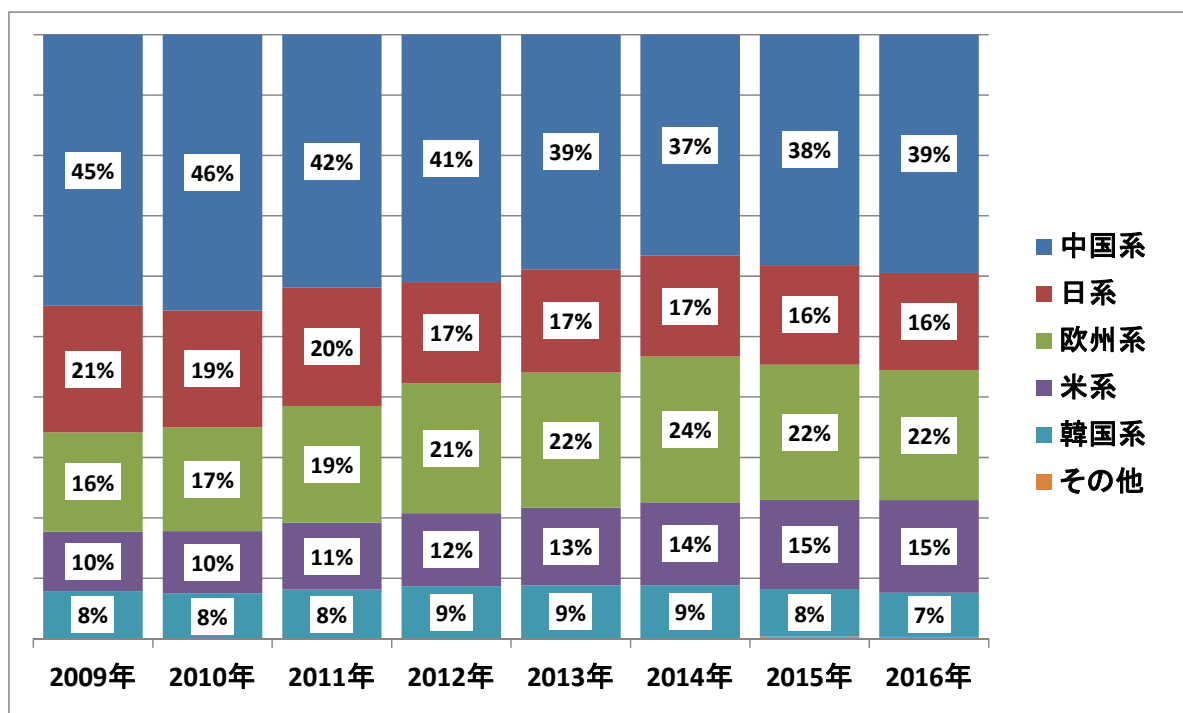
- 中国政府は、7月1日から、乗用車輸入に対する関税率を25%から15%に引き下げる等の輸入車関税の引下げを実施すると発表した。他の新興国・地域（台湾、マレーシア、インドネシア、メキシコ）の過去の関税引下げの経験では、特に生産規模の大きい国では輸入拡大の効果よりも中期的には現地生産拡大効果が大きいことがいえる。
- 中国で輸入車関税が輸入先を限らずに引き下げられた後には、外資系自動車メーカーは、中国における現地生産をむしろ増加させようとする可能性が高い。近年の中国の自動車生産において欧州系、米系メーカー・ブランド車のシェアが拡大傾向なのに対し、日系メーカー・ブランド車のシェアは縮小傾向となっていることの影響は、関税引下げ後も残る可能性がある。
- 関税引下げ後の中国では、外資系自動車メーカーの現地生産が増加することにより、自動車の輸入がむしろ縮小し、輸出が拡大する可能性がある。欧州系、米系自動車メーカーが、中国を周辺国・地域に食い込むための輸出拠点化しようとすることに對抗するためにも、日系自動車メーカーとしては、中国におけるシェアを維持、拡大することが重要である。

1. 輸入拡大策として発表された中国の輸入車関税の引下げ

中国政府は、7月1日から、乗用車輸入に対する関税率を25%から15%に引き下げる等の自動車関連の輸入関税の引下げを実施すると発表した。習近平国家主席は、4月10日に、ボアオ・アジアフォーラム開会式で、輸入を拡大し、経常勘定のバランスを取るための措置として、自動車の輸入関税を大幅に引き下げると宣言しており、7月1日からの関税引下げは、この習近平国家主席の宣言を実施に移すものである。

習近平国家主席が、自動車の輸入関税の引下げを、輸入を拡大し、経常勘定のバランスを取るための措置としたのは、米国政府が中国政府に対して対米経常収支黒字を減らすことを求めていることに対応してのことと思われる。ただ、中国で生産された乗用車のメーカー・ブランド国別シェアの推移を示した図表1に見られる通り、中国で生産される乗用車の6割前後は外資系メーカー・ブランド車が占める。そして、中国政府は、自動車の輸入関税の引下げと併せて、外資系メーカー・ブランドの完成車の生産に係る外資規制の緩和も実施することとしている。

図表1 中国で生産された乗用車のメーカー・ブランド国別シェアの推移



(出所) 一般社団法人日本自動車工業会「世界自動車統計年報」より大和総研作成

この外資規制の緩和は、外資系メーカー・ブランドの完成車の中国における生産を促進する措置と考えられる。一方、関税引下げや外資規制の緩和により中国の自動車需要の総量が大きく変化するとは思われない。従って、日系自動車メーカーを含む外資系自動車メーカーは、中国政府が実施する関税引下げや外資規制の緩和に対応して、中国向け完成車輸出の拡大と中国における現地生産の拡大との間で、それぞれにどの程度のプライオリティーを置くかの判断をすることが必要になるとと思われる。

本稿では、日本から輸入される完成車に対する関税が過去に引き下げられた他の新興国において、日系自動車メーカーが、日本からの完成車輸出と日系メーカー・ブランド車の現地生産とのバランスをどのように変化させたかを見ることにより、中国で7月1日に関税引下げが実施された後、日系を含む外資系自動車メーカーが、中国への完成車輸出と中国における現地生産とのバランスをどのように変化させるのかを検討し、中国の輸入車関税の引下げが日系自動車メーカーに与える影響について検討する一助とする。

2. 日本からの完成車輸入に対する関税が既に引き下げられた新興国・地域

日系自動車メーカーは、完成車の輸入に高い関税が設定された多くの新興国・地域で、現地生産すれば高い関税を徴収されることなくそれらの新興国・地域で自動車を販売することができるというインセンティブに引き寄せられて、現地生産を始めている。繊維産業や家電産業などの場合には、そのようにして外資系企業による現地生産が始められても、ある程度現地生産が行われてノウハウが蓄積した新興国・地域においては、人件費が先進国に比べて安いことによる生産の競争力が先進国よりも高まったと考えられて、関税が引き下げられている場合が多い。しかし、自動車産業においては、生産のために必要な部品や材料が多種多様で、規模や集積の利益が大きいこと、新興国・地域における現地生産がかなり行われても、先進国における生産よりも競争力が高まったとはなかなか考えられず、本格的な関税引下げがまだ行われていない場合が多い。

中国の乗用車輸入に対する関税率は、2001年のWTO加盟の際の約束に従って2006年に25%に引き下げられて以来引き下げられていなかったが、7月1日から15%に引き下げられることになった。そこで、日系自動車メーカーの完成四輪車工場が一定数以上ある国・地域の中で、2006年以降に、今回の中国の関税引下げよりも大きく日本からの完成車輸入に対する関税率が引き下げられた国・地域における経験を見ることとし、それらの国・地域をピックアップするために作成したのが図表2である。

まず、海外の国・地域別の日系自動車メーカーの完成四輪車工場の数については、一般社団法人日本自動車工業会の「日本の自動車工業」によって2010年以降のデータが時系列でとれるので、それを使って2010年から2016年まで工場が5つ以上ある国・地域をリストアップした。

次に、日本を含むWTO加盟国からの輸入に対して原則として等しく適用されるMFN関税率（最恵国関税率。MFNは、Most Favoured Nation Treatmentの略）ベースで、それらの国・地域における2007年と直近の乗用車輸入に対する最高関税率を比較して、中国における25%から15%への引下げよりも大きく関税が引き下げられている国・地域をピックアップした。ピックアップされたのは、2002年のWTO加盟の際の約束に従って2011年に乗用車輸入に対する関税率を30%から17.5%に引き下げた台湾だけだった。インドでは、100%から60%に引き下げられており、関税率の相対的な比較では中国の関税引下げと同程度の引下げと考えることもできるが、引き下げられた後の60%の関税率はなお高水準であり、ピックアップしないこととした。

MFN 関税率があまり下がっていない場合でも、日本との間で EPA（経済連携協定。EPA は、Economic Partnership Agreement の略）が締結されている場合には、EPA によって日本からの乗用車輸入関税率が引き下げられていることがある。そこで、EPA による日本からの乗用車輸入に係る最高関税率の引下げの状況を見た結果、インドネシア、マレーシア、メキシコが、中国における 25%から 15%への関税引下げより大きい関税引下げが行われた国としてピックアップされた。日本とインドネシアの間の EPA による日本からの乗用車輸入に対する関税引下げは、2022 年までの段階的な引下げで、まだ関税引下げが完了していないが、現時点で既に 15%程度まで下がっているため、インドネシアもピックアップすることとした。

図表 2 日系自動車メーカーの海外現地生産国における日本からの乗用車輸入に対する関税率

国・地域	日系完成四輪車工場数			乗用車MFN最高関税率			EPAによる日本からの乗用車輸入最高関税率の引下げ
	2010年	2016年	増減	2007年	直近	直近/2007年	
中国	22	23	(+1)	25%	15% (2018年)	0.6	日本とのEPAなし
米国	14	13	(-1)	2.5%	2.5% (2016年)	1	日本とのEPAなし
タイ	11	16	(+5)	80%	80% (2015年)	1	引き下げられない品目あり
インドネシア	10	15	(+5)	60%	50% (2016年)	0.83	2022年までに5% (2018年時点で14.06%)
フィリピン	10	6	(-4)	30%	30% (2017年)	1	2009年までに20%
マレーシア	7	12	(+5)	35%	35% (2016年)	1	2015年までに0%
ベトナム	7	10	(+3)	100%	70% (2016年)	0.7	引き下げられない品目あり
台湾	7	8	(+1)	30%	17.5% (2016年)	0.58	日本とのEPAなし
インド	6	12	(+6)	100%	60% (2016年)	0.6	引き下げられない品目あり
パキスタン	6	6	(±0)	90%	100% (2016年)	1.1	日本とのEPAなし
南アフリカ	6	5	(-1)	30%	25% (2016年)	0.83	日本とのEPAなし
メキシコ	5	8	(+3)	50%	50% (2017年)	1	2011年までに0%
ロシア	5	6	(+1)	25%	25% (2016年)	1	日本とのEPAなし

(注1) 2010年から2016年まで日系自動車メーカーの完成四輪車工場が5つ以上ある国・地域を、2010年時点の工場数が多い順にリストアップした。

(注2) 乗用車は、この表では、HSコード8703（乗用自動車その他の自動車）からHSコード870310（雪上走行用に特に設計した車両及びゴルフカーその他これに類する車両）を除いた品目。

(注3) MFN関税率は、WTO加盟国からの輸入に対して、原則として等しく適用される関税率。ただし、EPA等を締結してより低い税率の特恵関税を適用することは、WTO協定で認められている。

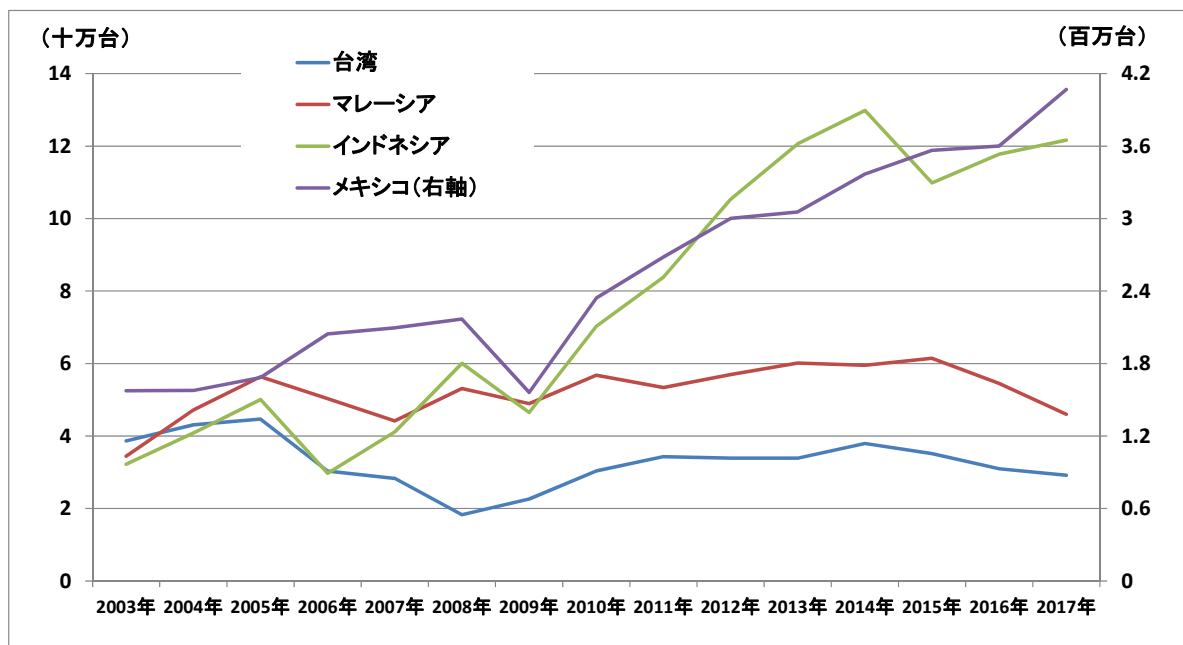
(出所) 一般社団法人日本自動車工業会「日本の自動車工業」、WITSデータベース、日本が締結したEPAより大和総研作成

以上の理由によりピックアップされた4つの国・地域における日系自動車メーカーの現地生産や日本からの完成車輸出の状況等を、以下において順次見る。見る順序については、自動車産業において新興国・地域の生産の国際競争力を高めることが難しい理由の一つとして、自動車産業においては規模や集積の利益が大きいためにあげられることから、自動車生産台数が少なく、規模や集積の利益が働きにくいと考えられる国・地域から順に見る。図表3は、ピックアップされた4つの国・地域における自動車生産台数の推移を見たものであるが、2010年以降は、台湾の生産台数が最も少なく、次いでマレーシア、インドネシア、メキシコの順に生産台数が多くなっていることから、この順に見る。

また、これら4つの国・地域のうち、マレーシアとインドネシアはASEAN加盟国で、ASEAN域内から輸入される完成車の最高関税率も、2010年に5%から0%に引き下げられている。ASEAN域内で生産されている自動車における日系メーカー・ブランド車のシェアは高く、これら2ヶ国のASEAN域内からの完成車輸入と日本からの完成車輸入との間に代替性がある可能性も考え

られる。この可能性も考慮するため、日本及び ASEAN 域内からこれら 2 ヶ国への完成車輸出についての推計も行う。

図表 3 台湾、マレーシア、インドネシア、メキシコにおける自動車生産台数の推移



(出所) 国際自動車工業連合会 (OICA) 統計より大和総研作成

3. 台湾における日系自動車メーカーの現地生産と日本からの輸出

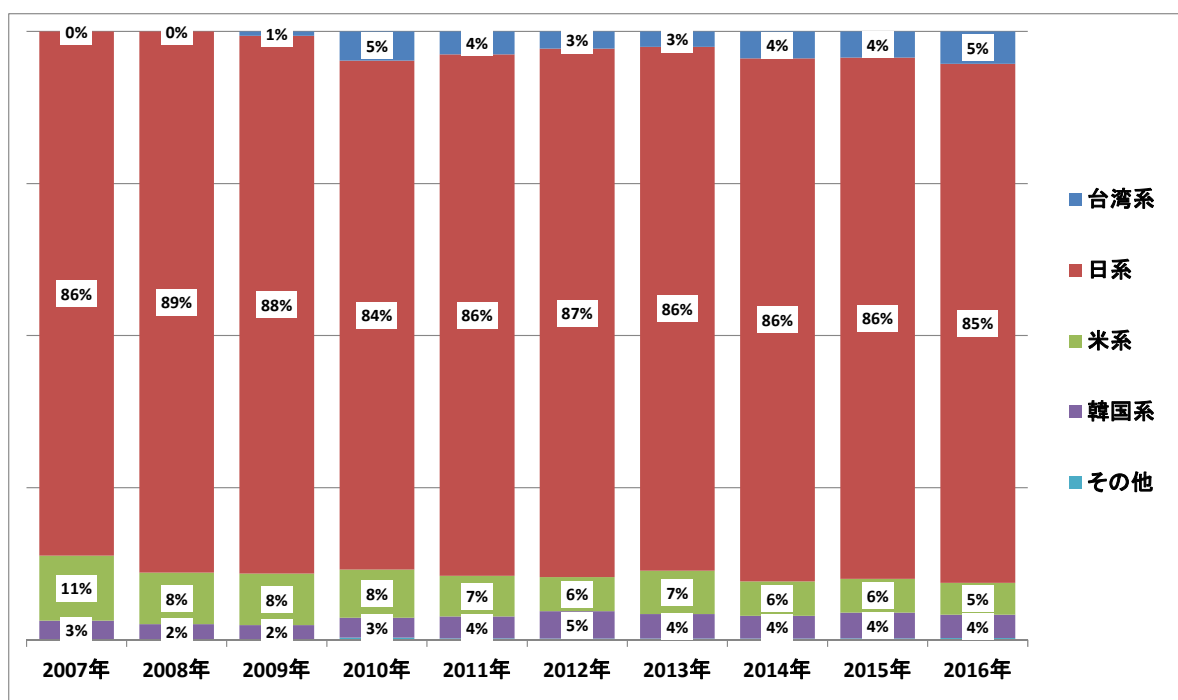
台湾において生産された自動車においては、日系メーカー・ブランド車が大きなシェアを占めている。図表 4 は、台湾で生産された自動車のメーカー・ブランド国（地域）別のシェアの 2007 年以降の推移を見たものであるが、日系メーカー・ブランド車が 80%以上のシェアを占め続けている。

このような状況において、2011 年に、台湾の乗用車輸入に対する関税率が、原則として日本を含むすべての WTO 加盟国からの輸入について、30%から 17.5%に引き下げられた。図表 5 は、この関税引下げの前後における、日本から台湾への完成車輸出台数と、台湾における日系メーカー・ブランド車の生産台数の推移を見たものである。

まず日本から台湾への完成車輸出台数の推移を見ると、2011 年に関税が引き下げられた後、2013 年から急激に増加しており、関税引下げが影響した変化であると考えられる。

次に、台湾における日系メーカー・ブランド車の生産台数の推移を見ると、関税が引き下げられた 2011 年まで 3 年連続で急激に増加したが、2011 年を過ぎると急激な増加が止まり、2015 年からは、減少に転じている。2015 年から減少に転じたこと背景には、2013 年から日本から台湾への完成車輸出台数の増加がより急激となり、現地生産による供給が日本からの輸入による供給により代替される傾向が出てきた可能性が考えられ、やはり関税引下げが影響していると考えられる。

図表4 台湾で生産された自動車のメーカー・ブランド国（地域）別シェアの推移



(注) 台湾で生産された自動車のメーカー・ブランドがどこの国（地域）のものかについては、以下のように想定して、自動車生産台数のメーカー・ブランド国（地域）別シェアを算出した。

Tobe, Yulon, Luxgen : 台湾系メーカー・ブランド

Mitsubishi, Honda, Toyota, Nissan, Mazda, Hino, Suzuki, Isuzu : 日系メーカー・ブランド

Ford, GM, Chrysler : 米系メーカー・ブランド

Hyundai, Kia, Daewoo : 韓国系メーカー・ブランド

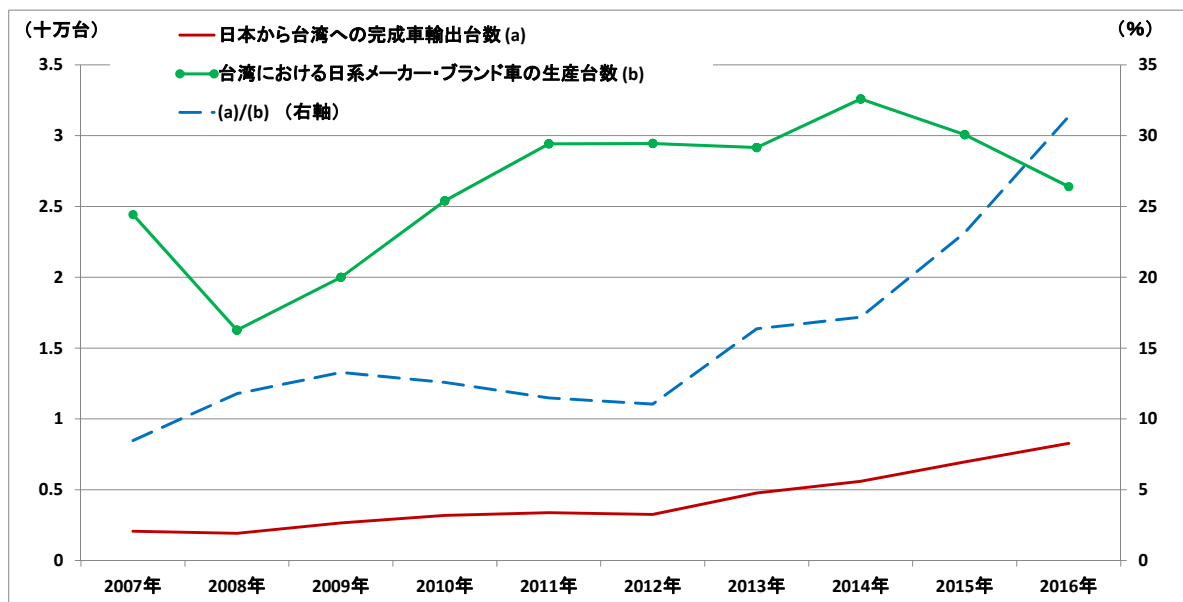
(出所) Ward's "World Motor Vehicle Data" より大和総研作成

台湾で生産された自動車に占める日系メーカー・ブランド車のシェアは高く、2011年の関税引下げ後の日系自動車メーカーの台湾における現地生産と日本から台湾への輸出のトレンドの変化は、台湾の自動車の輸出額、輸入額の全体のトレンドにも影響を与えている。図表6は、台湾における自動車の輸出入額の推移及び輸入額から輸出額を差し引いた自動車貿易赤字額の推移を見たものであるが、2014年までは、自動車の輸入額と輸出額の双方が増加傾向であったが、2015年以降、自動車輸出額は減少に転じたのに対して、自動車輸入額は増加を続けており、自動車貿易赤字額の増加傾向がより顕著となっている。

中国の習近平国家主席は、輸入を拡大し、経常勘定のバランスを取るための措置として、自動車の輸入関税を大幅に引き下げると宣言した。台湾においては、2011年の関税引下げの後、おおむねこの宣言に沿ったことが起きている。

しかし、台湾は、本稿においてピックアップすることとした4つの国・地域の中では、最も自動車の生産台数が少なく、規模や集積の利益が最も働かない地域である。今日における中国の自動車の生産台数は、台湾の約100倍もある。中国の自動車の生産台数には及ばないものの、台湾よりは自動車の生産台数の多い残り3ヶ国の経験も見ることにより、関税引下げが日系自動車メーカーの現地生産や完成車輸出に与える影響についての検討を、さらに行う。

図表5 日本から台湾への完成車輸出台数及び台湾における日系メーカー・ブランド車の生産台数の推移

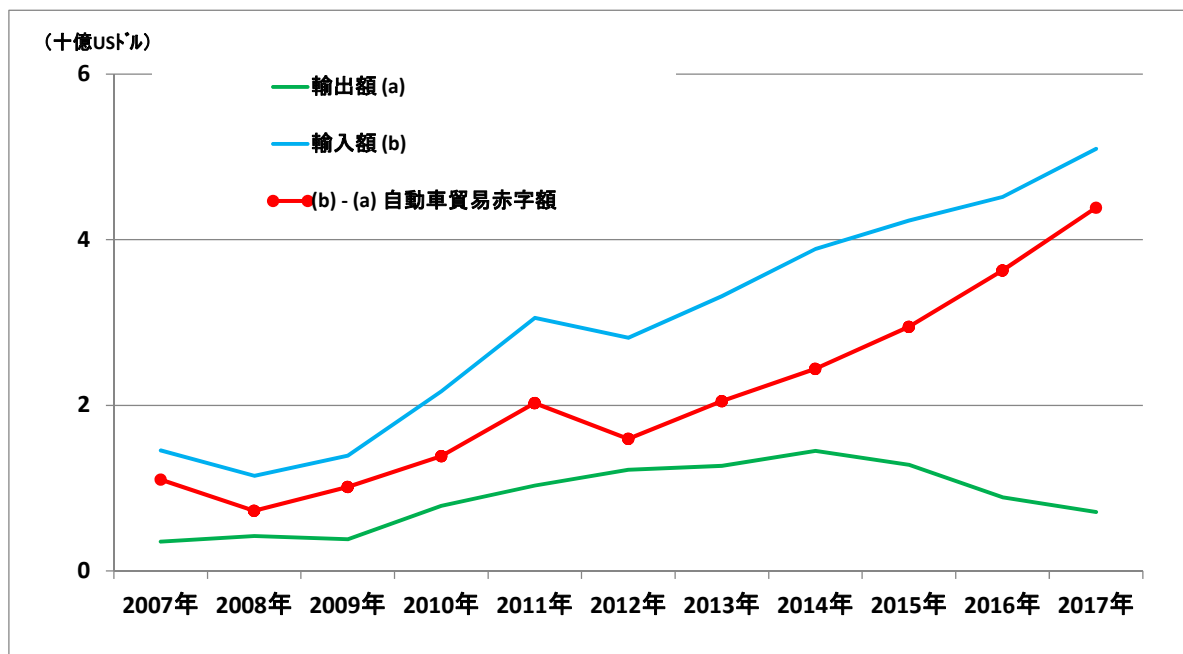


(注1) 日本から台湾への完成車輸出台数は、HSコード8703（乗用自動車その他の自動車）とHSコード8704（貨物自動車）に分類される品目のうち、「ノックダウンのもの」を除いた製品の輸出数量。「ノックダウンのもの」とは、部品のセットとして輸出して、現地で組み立てる方式の製品。

(注2) 台湾における日系メーカー・ブランド車の生産台数の算出方法については、図表4の（注）参照。

(出所) Global Trade Atlas、Ward's "World Motor Vehicle Data" より大和総研作成

図表6 台湾における自動車の輸出入額及び自動車貿易赤字額の推移



(注) 自動車は、HSコード8703（乗用自動車その他の自動車）とHSコード8704（貨物自動車）の合計。

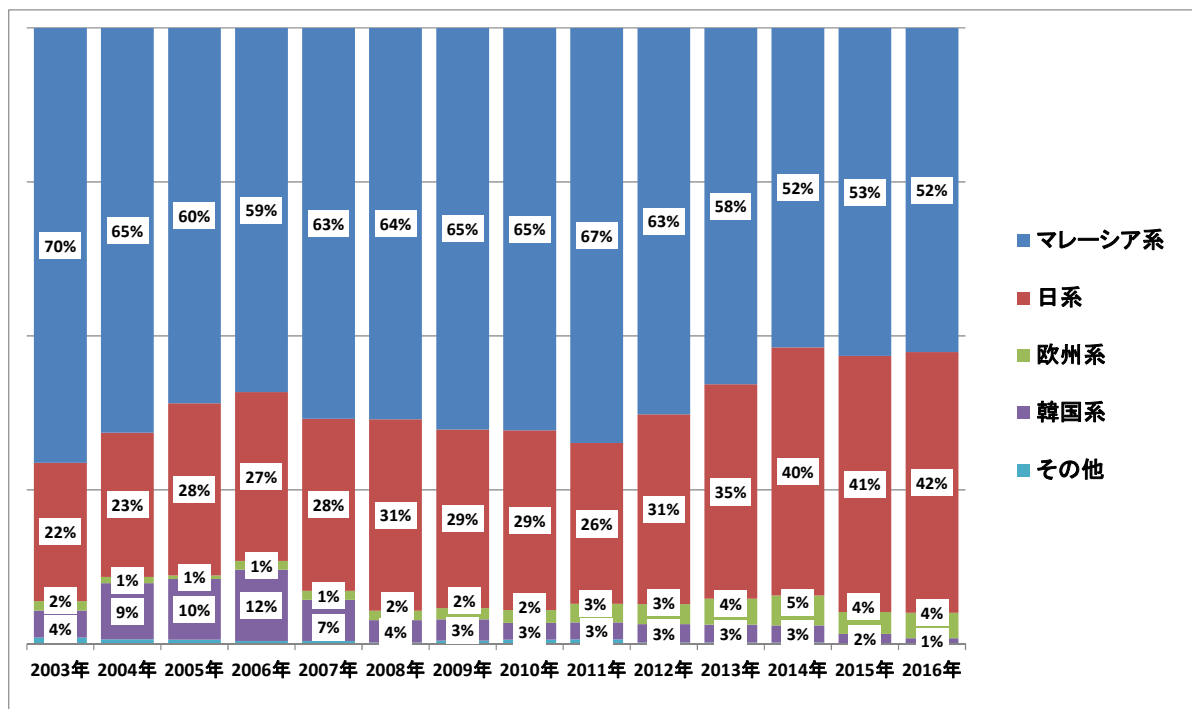
(出所) Global Trade Atlas より大和総研作成

4. マレーシアにおける日系自動車メーカーの現地生産と日本からの輸出

マレーシアと日本とのEPAは2006年7月に発効し、日本から輸入される完成車に対するマレーシアの最高関税率は、2015年まで毎年段階的に引き下げられて無税となった。また、マレーシアはASEAN加盟国であり、ASEAN加盟国の自由貿易協定であるAFTA（ASEAN自由貿易地域。AFTAは、ASEAN Free Trade Areaの略）により、ASEAN域内からの完成車の輸入関税率が、2010年に5%から0%に引き下げられた。日系メーカー・ブランド車は、ASEAN域内で生産されている自動車において大きなシェアを占めており、ASEAN域内からマレーシアに輸入される完成車においても、日系メーカー・ブランド車のシェアが大きいと考えられる。

図表7は、これらの関税引下げの前後におけるマレーシアで生産された自動車のメーカー・ブランド国別シェアの推移を見たものである。

図表7 マレーシアで生産された自動車のメーカー・ブランド国別シェアの推移



(注) マレーシアで生産された自動車のメーカー・ブランドがどこの国のものかについては、以下のように想定して、自動車生産台数のメーカー・ブランド国別シェアを算出した。

Proton, Perodua : マレーシア系メーカー・ブランド

Honda, Mazda, Nissan, Toyota, Suzuki, Mitsubishi, Subaru, Isuzu, Hicom : 日系メーカー・ブランド

BMW, Audi, Volkswagen, Volvo, Mercedes-Benz, PSA, Renault, Land Rover, Scania, GAZ (LDV), BMC : 欧州系メーカー・ブランド

Kia, Hyundai, Inokom, Daewoo, Ssangyong : 韓国系メーカー・ブランド

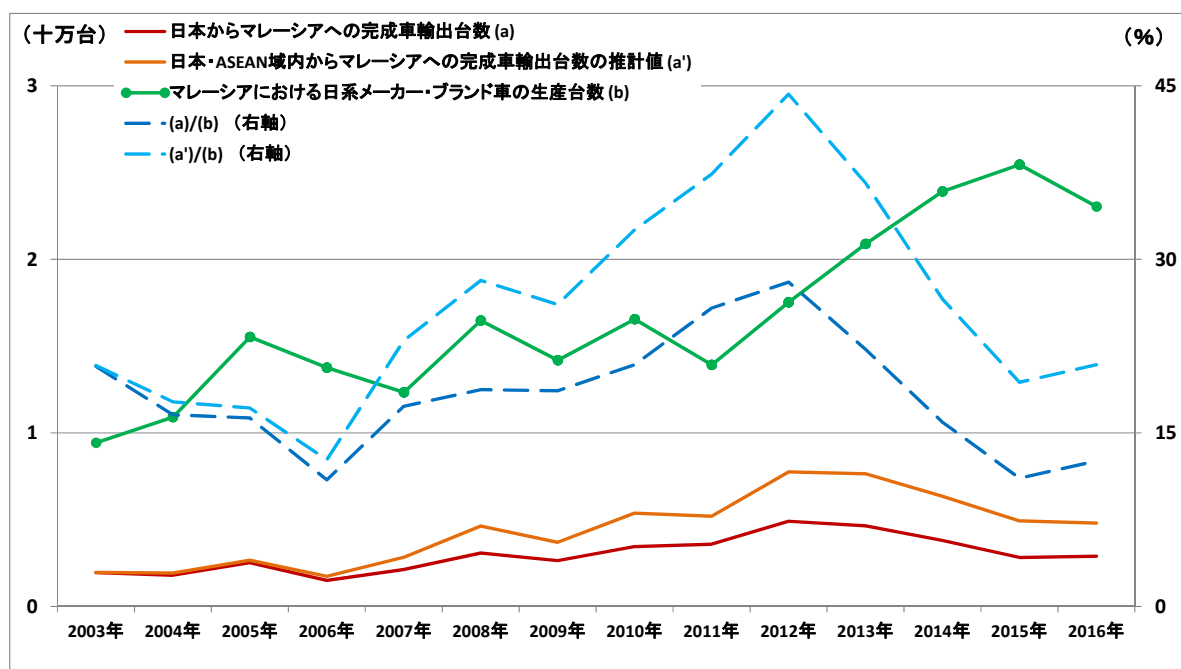
(出所) Ward's "World Motor Vehicle Data" より大和総研作成

この図表7を見ると、台湾に比べて、地場メーカー・ブランド車のシェアが高く、日系メーカー・ブランドのシェアが低い。これは、マレーシアでは、1980年代に当時のマハティール首相により開始された国民車構想により、政府が地場メーカー・ブランド車（Proton、Perodua）の育成に力を入れてきたためと考えられる。そして、関税引下げに伴うシェアの変化を見ると、

2011年以降、かなり顕著に日系メーカー・ブランド車のシェアが拡大し、マレーシア系メーカー・ブランド車のシェアが縮小している。

図表8は、関税引下げの前後における、日本からマレーシアへの完成車輸出台数、日本・ASEAN域内からマレーシアへの完成車輸出台数の推計値、及びマレーシアにおける日系メーカー・ブランド車の生産台数の推移を見たものである。日本・ASEAN域内からマレーシアへの完成車輸出台数の推計値は、マレーシアの輸入先別の自動車輸入額を使って算出した。AFTAによる関税引下げの前後にマレーシアと日本の間のEPAによる関税引下げが実施されており、日本からマレーシアへの完成車輸出の変化が、ASEAN域内からの日系メーカー・ブランド車の輸入との代替性により起こっている可能性を考慮した。

図表8 日本からマレーシアへの完成車輸出台数、日本・ASEAN域内からマレーシアへの完成車輸出台数の推計値、及びマレーシアにおける日系メーカー・ブランド車の生産台数の推移



(注1) 日本からマレーシアへの完成車輸出台数は、HSコード8703（乗用自動車その他の自動車）とHSコード8704（貨物自動車）に分類される品目のうち、「ノックダウンのもの」を除いた製品の輸出数量。「ノックダウンのもの」とは、部品のセットとして輸出して、現地で組み立てる方式の製品。

(注2) 日本・ASEAN域内からマレーシアへの完成車輸出台数の推計値は、「日本からマレーシアへの完成車輸出台数」に「(マレーシアの日本及びASEAN域内からの自動車輸入額) / (マレーシアの日本からの自動車輸入額)」を乗じた値。なお、この場合の自動車は、HSコード8703（乗用自動車その他の自動車）とHSコード8704（貨物自動車）の合計。

(注3) マレーシアにおける日系メーカー・ブランド車の生産台数の算出方法については、図表7の(注)参照。

(出所) Global Trade Atlas、Ward's "World Motor Vehicle Data" より大和総研作成

この図表8により、まず日本からマレーシアへの完成車輸出台数と日本・ASEAN域内からマレーシアへの完成車輸出台数の推計値の推移を見ると、ともに2012年までは増加しているが、その後は減少傾向になっている。次に、マレーシアにおける日系メーカー・ブランド車の生産台数の推移を見ると、2011年ごろまでは、増減を繰り返しているが、その後は顕著な増加傾向となっている。この生産台数の顕著な増加傾向は、日本からマレーシアへの完成車輸出台数と日

本・ASEAN 域内からマレーシアへの完成車輸出台数の推計値がともに減少傾向となった時期に見られ、需要の変化だけによって起こったとは考えられない。

以上見てきたことは、日系自動車メーカーが、マレーシアにおける関税引下げが始まった後しばらくの間は、日本からマレーシアへの完成車輸出の増加にプライオリティーを置いたが、その後しばらくたってからは、完成車輸出の拡大よりも現地生産の拡大にプライオリティーを置くようになったことを示している。このような日系自動車メーカーのプライオリティー付けの変化は、以下のような一連の流れとして説明することができると考えられる。

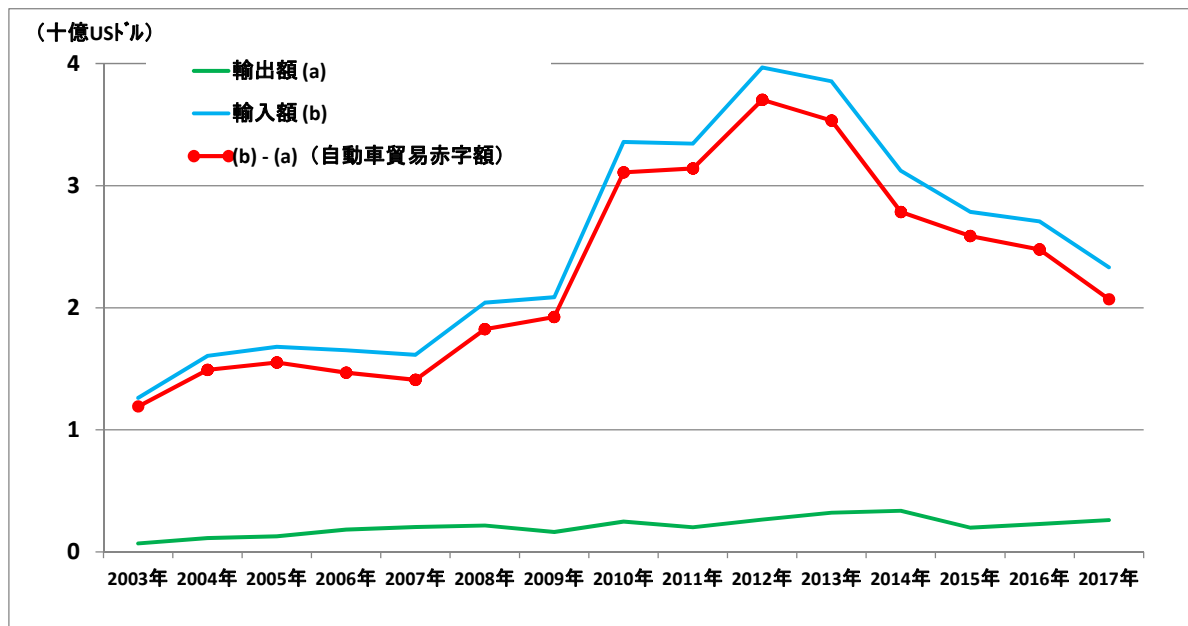
各日系自動車メーカーは、多様な車種を生産・販売しているが、その中でマレーシア国内において需要のあるすべての車種を最初から多品種少量で現地生産すると、生産コストが大きくなり過ぎる。従って、マレーシア国内で現地生産する車種は一部の車種に限り、それ以外の車種に対する需要に対しては輸入により対応するが、輸入車に対して高い関税がかけられている状況においては、輸入により販売する車種の価格はマレーシアの消費者の手の届きにくい高い価格となる。そうすると、各日系自動車メーカーがマレーシアの消費者に提示する車種構成の実質的な多様性は低くなり、その全体としての魅力は低くなる。

輸入車に対する関税が引き下げられると、まず関税引下げにより販売価格を引き下げることが可能になった車種の販売数量が増加し、輸入が増加する。しかし、そのような状況がしばらく続くと、各日系自動車メーカーがマレーシアの消費者に提示する車種構成の実質的な多様性が上がり、その全体としての魅力が高まる。そうすると、各日系自動車メーカーがマレーシアで販売する自動車の競争力が全体として高まり、輸入の一部を現地生産に切り替えて現地生産を拡大する可能性が出てくる。

マレーシアにおける関税引下げが始まった後しばらく時間がたってから、日系自動車メーカーがマレーシアへの完成車輸出の拡大よりもマレーシアにおける現地生産の拡大にプライオリティーを置くようになったことは、マレーシアの自動車の輸出額、輸入額の全体のトレンドにも影響を与えているとみられる。図表9は、マレーシアにおける自動車の輸出入額の推移及び輸入額から輸出額を差し引いた自動車貿易赤字額の推移を見たものであるが、関税引下げが始まった後2012年までは輸入額が増加し自動車貿易赤字額も増加したが、その後は輸入額が減少し自動車貿易赤字額も減少している。

台湾では、関税引下げの後、輸入が拡大し自動車貿易赤字が拡大したが、マレーシアでは、関税引下げの後、短期的にしかそのようなことが起こらなかった。このような違いが発生した背景には、台湾に比べてマレーシアの方が自動車の生産台数が多く、国・地域全体としての自動車生産の規模や集積の利益が大きかったことがあると考えられる。以下においては、マレーシアよりもさらに自動車の生産台数が多いインドネシアとメキシコにおいて、日本からの完成車輸入に対する関税が引き下げられる中で、各国における自動車生産の規模や集積の利益が、日系自動車メーカーの現地生産や完成車輸出にどのように影響したのを見る。

図表9 マレーシアにおける自動車の輸出入額及び自動車貿易赤字額の推移



(注) 自動車は、HSコード8703（乗用自動車その他の自動車）とHSコード8704（貨物自動車）の合計。
 (出所) Global Trade Atlas より大和総研作成

5. インドネシアにおける日系自動車メーカーの現地生産と日本からの輸出

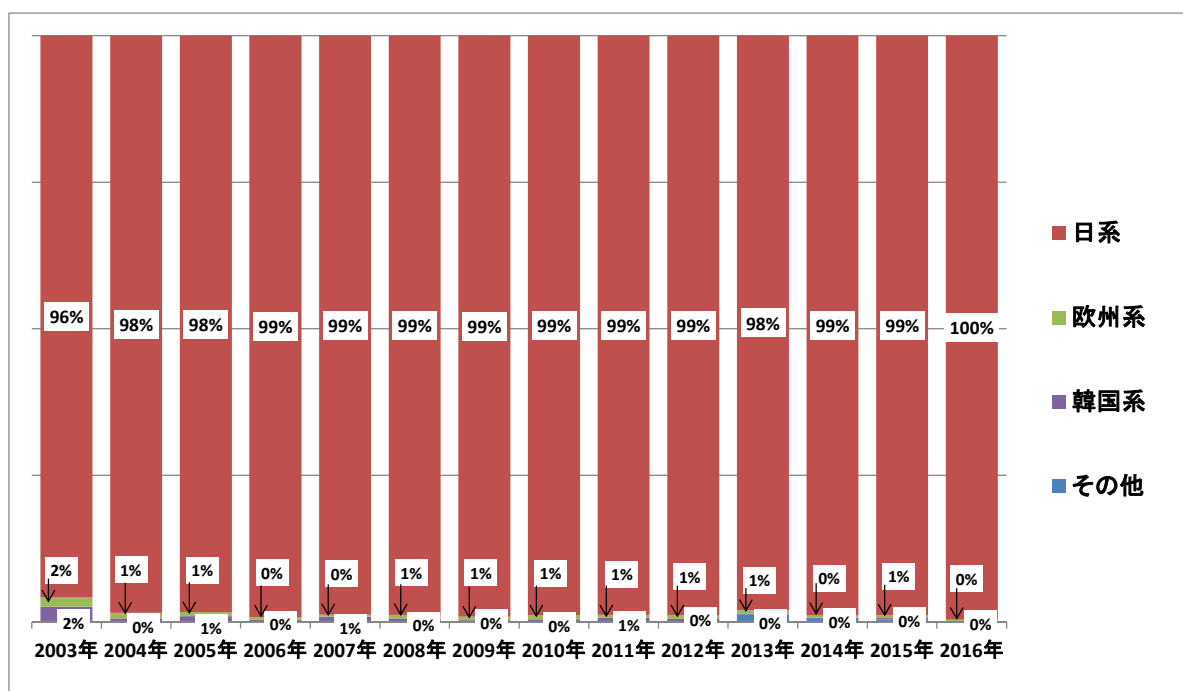
インドネシアと日本の間のEPAは2008年7月に発効し、日本から輸入される完成車に対するインドネシアの最高関税率は、2022年まで毎年段階的に引き下げられることとなっており、現時点で15%程度にまで下がっている。また、インドネシアはマレーシアと同様にASEAN加盟国であり、AFTAにより、ASEAN域内からの完成車の輸入関税率が、2010年に5%から0%に引き下げられた。マレーシアについての検討において既に見た通り、日系メーカー・ブランド車は、ASEAN域内で生産されている自動車において大きなシェアを占めており、ASEAN域内からインドネシアに輸入される完成車においても、日系メーカー・ブランド車のシェアが高いと考えられる。

図表10は、これらの関税引下げの前後におけるインドネシアで生産された自動車のメーカー・ブランド別シェアの推移を見たものである。この図表10を見ると、日系メーカー・ブランド車が90%台後半のシェアを占め続けていて、台湾以上に日系メーカー・ブランド車のシェアが高いことがわかる。インドネシアでは、国民車構想が出されたこともあったが、マレーシアの国民車構想のように持続性のあるものにはならず、外資系自動車メーカー中心に自動車産業が発展し、その中で日系自動車メーカーが高いシェアを占めてきた。

図表11は、関税引下げの前後における、日本からインドネシアへの完成車輸出台数、日本・ASEAN域内からインドネシアへの完成車輸出台数の推計値、インドネシアにおける日系メーカー・ブランド車の生産台数、及びインドネシアにおける自動車総販売台数の推移を見たものである。日本・ASEAN域内からインドネシアへの完成車輸出台数の推計値は、マレーシアについての検討において算出したのと同様に、インドネシアの輸入先別の自動車輸入額を使って算出し

た。AFTA による関税引下げの前後にインドネシアと日本の間の EPA による関税引下げが実施されており、日本からインドネシアへの完成車輸出の変化が、ASEAN 域内からの日系メーカー・ブランド車の輸入との代替性により起こっている可能性を考慮した。また、台湾、マレーシアにおいては見なかったインドネシアにおける自動車総販売台数も見ているが、これはインドネシアにおいて生産される自動車に占める日系メーカー・ブランド車のシェアが高く、日系メーカー・ブランド車の生産がインドネシアにおける自動車総販売台数の影響を強く受けているためである。

図表 10 インドネシアで生産された自動車のメーカー・ブランド国別シェアの推移



(注) インドネシアで生産された自動車のメーカー・ブランドがどこの国のものかについては、以下のように想定して、自動車生産台数のメーカー・ブランド国別シェアを算出した。

Toyota, Honda, Mitsubishi, Suzuki, Isuzu, Mazda, Nissan : 日系メーカー・ブランド

BMW, Mercedes-Benz, Volkswagen, Peugeot, Renault : 欧州系メーカー・ブランド

Hyundai : 韓国系メーカー・ブランド

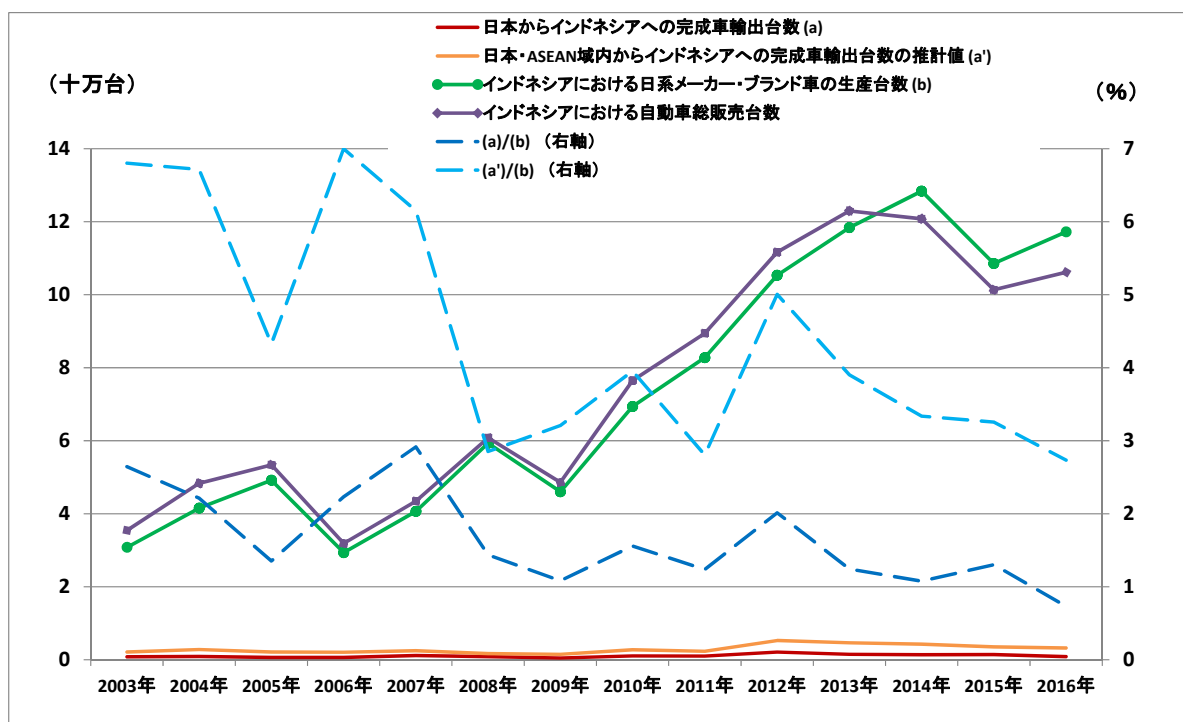
(出所) Ward's "World Motor Vehicle Data" より大和総研作成

この図表 11 により、まず日本からインドネシアへの完成車輸出台数と日本・ASEAN 域内からインドネシアへの完成車輸出台数の推計値の推移を見ると、2012 年まではわずかに増加傾向となっており、関税引下げの影響を受けた可能性も考えられるが、その後は減少傾向となっている（総じて低水準で推移しており、図表 11 で観察できる増減はわずかだが、この増減は、図表 12 で見るインドネシアにおける自動車輸入額の推移にも表れていると考えられる）。

他方、インドネシアにおける日系メーカー・ブランド車の生産台数の推移を見ると、関税引下げが始まった後顕著に増加している。同じ時期に、インドネシアにおける自動車の総販売台数も増加しており、この日系メーカー・ブランド車の生産の増加は、主として自動車販売の増加に牽引されて起こったとみられる。そして、日系メーカー・ブランド車の生産台数の推移と

インドネシアにおける自動車総販売台数の推移の関係は、2012年までとそれ以降とで、若干異なっている。

図表 11 日本からインドネシアへの完成車輸出台数、日本・ASEAN 域内からインドネシアへの完成車輸出台数の推計値、インドネシアにおける日系メーカー・ブランド車の生産台数、及びインドネシアにおける自動車総販売台数の推移



(注1) 日本からインドネシアへの完成車輸出台数は、HSコード8703（乗用自動車その他の自動車）とHSコード8704（貨物自動車）に分類される品目のうち、「ノックダウンのもの」を除いた製品の輸出数量。「ノックダウンのもの」とは、部品のセットとして輸出して、現地で組み立てる方式の製品。

(注2) 日本・ASEAN域内からインドネシアへの完成車輸出台数の推計値は、「日本からインドネシアへの完成車輸出台数」に「(インドネシアの日本及びASEAN域内からの自動車輸入額) / (インドネシアの日本からの自動車輸入額)」を乗じた値。なお、この場合の自動車は、HSコード8703（乗用自動車その他の自動車）とHSコード8704（貨物自動車）の合計。

(注3) インドネシアにおける日系メーカー・ブランド車の生産台数の算出方法については、図表10の(注)参照。

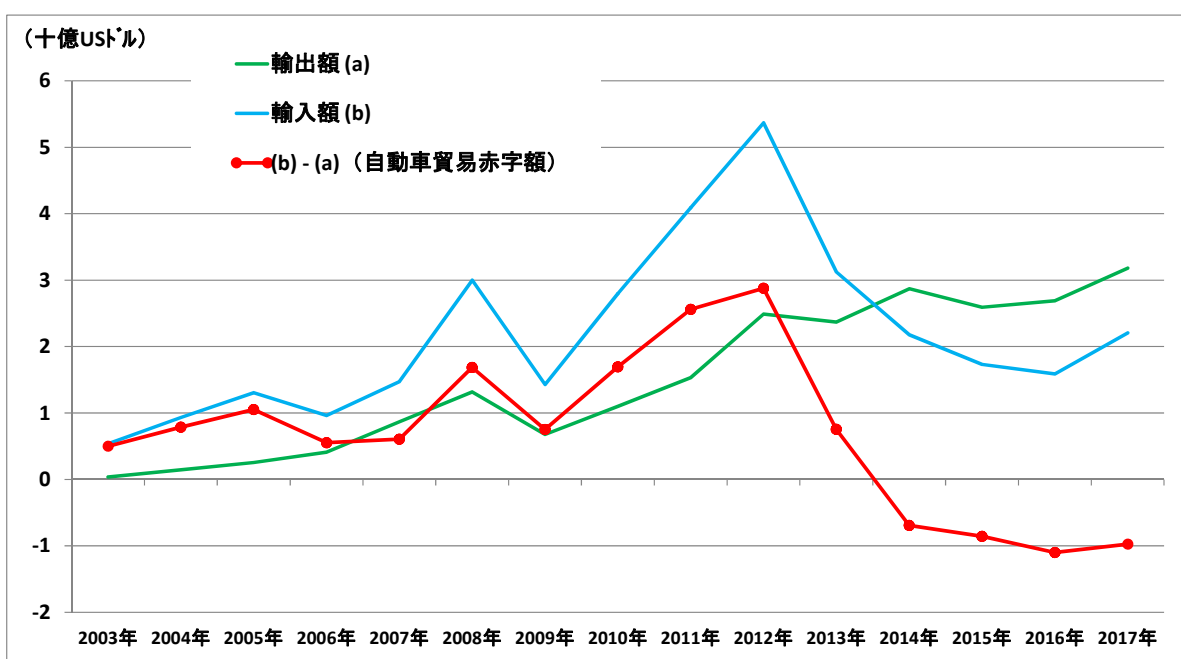
(出所) Global Trade Atlas、Ward's "World Motor Vehicle Data" より大和総研作成

インドネシアにおける自動車総販売台数が急激に増加し続けた2012年までは、日系メーカー・ブランド車の生産台数の増加が自動車総販売台数の増加に追いつかず、日系自動車メーカーのインドネシア向け完成車輸出の増加は、その差を補うことに寄与していたものと見られる。しかし、2013年以降、インドネシアにおける自動車総販売台数の増加が鈍化し減少に転じた過程においては、日系メーカー・ブランド車の生産台数は、同程度には増加が鈍化したり減少したりせず、2014年以降は、日系メーカー・ブランド車の生産台数が、インドネシアにおける自動車総販売台数を上回るようになっている。

このような日系メーカー・ブランド車の生産台数とインドネシアにおける自動車総販売台数の関係は、インドネシアにおける自動車の輸出入額の推移及び輸入額から輸出額を差し引いた自動車貿易赤字額の推移を見た図表12にも表れている。図表12を見ると、2012年までは、自

動車の輸入額が増加し、自動車貿易赤字額が増加しているが、このことは、2012年までは、インドネシアにおける自動車総販売台数の増加に日系メーカー・ブランド車の生産の増加が追いつかず、日系自動車メーカーの完成車輸出の増加がその差を補うことに寄与していたことに対応していると考えられる。2013年以降は、自動車の輸入額が減少し、自動車貿易収支は赤字が縮小した後黒字化している。このことは、インドネシアにおける自動車総販売台数の増加が鈍化し、減少に転じた後にも、日系メーカー・ブランド車の生産は、それと同程度には増加が鈍化したり、減少したりしなかったことに対応していると考えられる。

図表 12 インドネシアにおける自動車の輸出入額及び自動車貿易赤字額の推移



(注1) 自動車は、HSコード8703（乗用自動車その他の自動車）とHSコード8704（貨物自動車）の合計。

(注2) 自動車貿易赤字額が負となるのは、輸出額が輸入額を上回って貿易黒字となっている場合で、負の貿易赤字額の絶対値が貿易黒字額。

(出所) Global Trade Atlas より大和総研作成

以上において見たインドネシアにおける関税引下げ後の日系メーカー・ブランド車の生産台数と日系自動車メーカーのインドネシア向け完成車輸出の推移は、同時期にインドネシアにおける自動車総販売台数が急激に増加したことから、インドネシア向け完成車輸出の増加よりインドネシアにおける現地生産の増加にプライオリティーが置かれたことを示していると考えられる。台湾とマレーシアを比較した際、台湾に比べマレーシアの自動車生産台数が多く、規模や集積の利益が大きいために、台湾では関税を引き下げると単純に輸入が増加し現地生産が減少したが、マレーシアでは、そのようなことが持続的には起こらなかったという見方を示した。インドネシアの経験は、自動車産業においては規模や集積の利益が重要であることをやはり示していると考えられる。

また、関税引下げが始まった後、日系自動車メーカーのインドネシア向け完成車輸出は、わずかに増加した後、減少傾向となった。このような推移の主たる要因は、同時期にインドネシ

アにおける自動車総販売台数が急激に増加し、日系自動車メーカーの現地生産台数との間にズレが生じたことであるとみられる。ただ、このような推移は、マレーシアの経験についての検討において見た、関税引下げが（当該国への）完成車輸出を容易にすることが、しばらくたってから現地生産の拡大に寄与するという見方とも整合的であり、そのような要因もより小さい要因として働いた可能性が考えられる。

6. メキシコにおける日系自動車メーカーの現地生産と日本からの輸出

メキシコと日本間の EPA は、2005 年 4 月に発効し、日本から輸入される完成車に対するメキシコの最高関税率は、2011 年まで毎年段階的に引き下げられて無税となった。以下においては、この関税引下げに対応して、日系自動車メーカーが、日本からメキシコへの完成車輸出とメキシコにおける現地生産とのバランスをどのように変化させたかを検討するが、メキシコにおいては、日本との EPA による関税引下げが始まる前の状況が、既に検討した台湾、マレーシア、インドネシアとは異なっており、若干検討方法を変える必要がある。

台湾、マレーシア、インドネシアでは、関税引下げが始まる前においては、各国・地域の中で関税を徴収されることなく自動車を販売することを主たる目的として現地生産が行われており、現地生産された自動車は、ほとんど輸出されていなかった。しかし、メキシコにおいては、日本との EPA による関税引下げが始まる前に、NAFTA（北米自由貿易協定。NAFTA は、North American Free Trade Agreement の略）により米国、カナダとの間の貿易、投資が自由化されており、現地生産された自動車の一部は、メキシコ国内で販売されるだけでなく、米国等への輸出にも向けられていた。

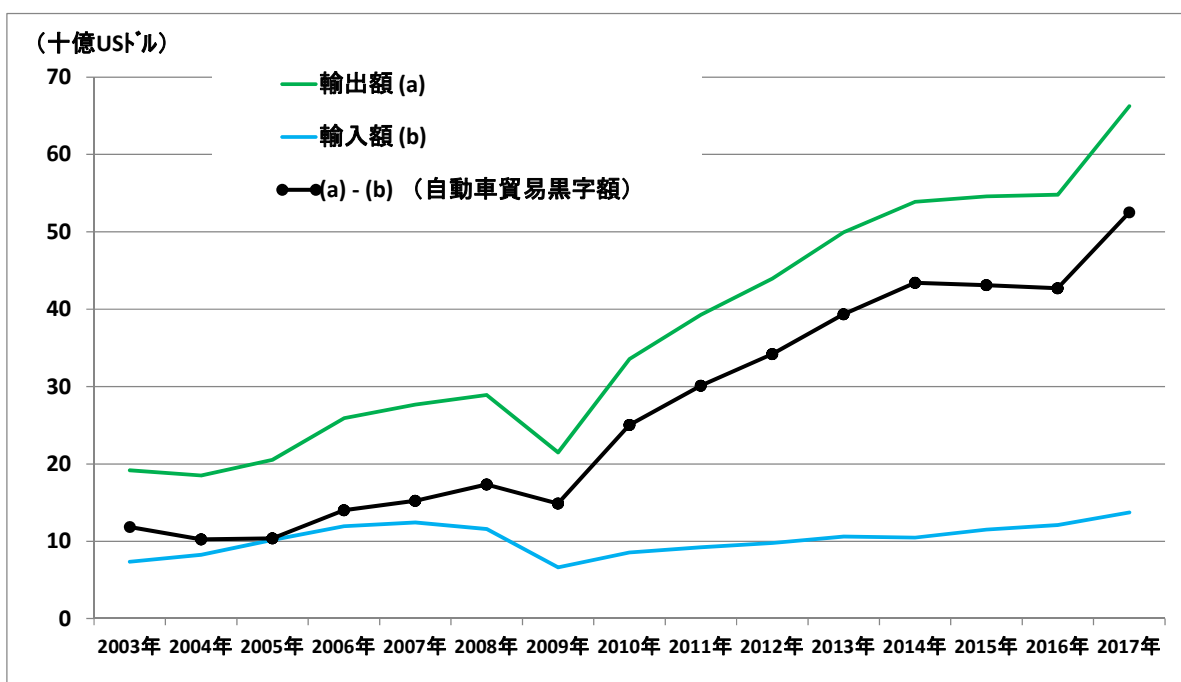
図表 13 は、メキシコにおける、日本との EPA による関税引下げ前後の、自動車の輸出入額及び自動車貿易黒字額の推移を見たものである。この図表 13 を見ると、2005 年に関税引下げが始まる前から、輸出額が輸入額を上回っており、自動車貿易収支が黒字であったことがわかる。これは、NAFTA により米国、カナダとの間の貿易、投資が自由化されている中で、米系自動車メーカーを中心とした外資系自動車メーカーが、米国等に輸出するための自動車の生産を、人件費が相対的に安いメキシコでかなりの規模で行っていたためで、日系自動車メーカーも、メキシコで生産した自動車の一部を、米国等に輸出していた。

輸出向けの日系メーカー・ブランド車のメキシコにおける生産と、日本との EPA によるメキシコの関税引下げの対象となる日系自動車メーカーのメキシコ向け完成車輸出との間には、直接の代替関係がない。他方、輸出向けの日系メーカー・ブランド車の生産は、米国等の輸出先国の経済情勢の影響を強く受ける。従って、輸出向けを含んだメキシコにおける日系メーカー・ブランド車の生産台数の推移と日本からメキシコへの完成車輸出台数の推移を比較しても、日系自動車メーカーの関税引下げへの対応を見ることはできない可能性がある。

そこで、メキシコについては、日系メーカー・ブランド車のメキシコにおける生産台数の推移ではなく、日系メーカー・ブランド車のメキシコにおける販売台数の推移と、日本からの完

成車の輸出台数の推移を比較することにする。メキシコで販売された日系メーカー・ブランド車で、日本から輸出されたものでないもののほとんどは、メキシコで生産された日系メーカー・ブランド車であると考えられ、メキシコで販売するための日系メーカー・ブランド車のメキシコにおける生産と、日系自動車メーカーのメキシコ向け完成車輸出との間には、直接の代替関係があると考えられるからである。

図表 13 メキシコにおける自動車の輸出入額及び自動車貿易黒字額の推移



(注) 自動車は、HSコード 8703 (乗用自動車その他の自動車) と HSコード 8704 (貨物自動車) の合計。

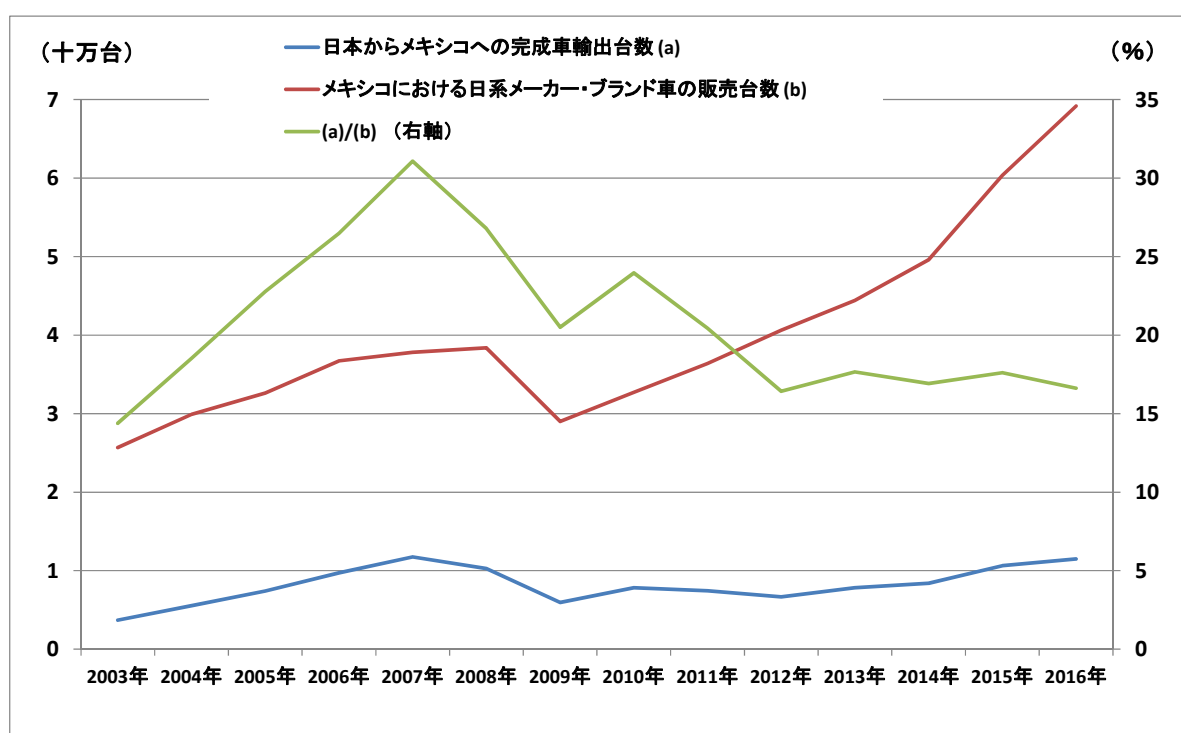
(出所) Global Trade Atlas より大和総研作成

図表 14 は、メキシコにおける関税引下げ前後における、日本からメキシコへの完成車輸出台数と、メキシコにおける日系メーカー・ブランド車の販売台数の推移を見たものである。この図表 14 を見ると、関税引下げが始まった後しばらくの間は、日本からメキシコへの完成車輸出台数の増加率が、メキシコにおける日系メーカー・ブランド車の販売台数の増加率を上回っており、日系自動車メーカーが、関税引下げに対応して、現地生産の増加より完成車輸出の増加にプライオリティーを置いていたことを示している。しかし、その後リーマン・ショックが発生してメキシコにおける日系メーカー・ブランド車販売台数が減少した際には、日本からメキシコへの完成車輸出台数の方がより大幅に減少した。そして、リーマン・ショックからの回復過程において日系メーカー・ブランド車の販売台数が再度増加した際には、日本からメキシコへの完成車輸出台数の増加率は、日系メーカー・ブランド車の販売台数の増加率をなお下回ることが多く、日系自動車メーカーの完成車輸出と現地生産との間のプライオリティー付けは、関税引下げ前の状況に戻ったと思われる。

このような日系自動車メーカーのプライオリティー付けの変化については、マレーシアについての検討において行ったのと同様の説明が可能であると思われる。すなわち、輸入車に対す

る関税が引き下げられると、まずは、関税引下げにより販売価格を引き下げることが可能となった車種の販売台数が増加し、輸入が増加する。しかし、そのような状況がしばらく続くと、日系自動車メーカーが消費者に提示する車種構成の魅力が上がって、輸入される日系メーカー・ブランド車のみならず、現地生産される日系メーカー・ブランド車の競争力も向上するのである。このようなことが台湾においては起こらなかったがマレーシアにおいては起こった理由として、マレーシアにおいては、台湾においてよりも自動車生産台数が多く、自動車生産に係る規模や集積の利益が大きいことをあげたが、メキシコにおける自動車生産台数は、マレーシアにおいてよりもさらに多い。

図表 14 日本からメキシコへの完成車輸出台数及びメキシコにおける日系メーカー・ブランド車の販売台数の推移



(注1) 日本からメキシコへの完成車輸出台数は、HSコード8703(乗用自動車その他の自動車)とHSコード8704(貨物自動車)に分類される品目のうち、「ノックダウンのもの」を除いた製品の輸出数量。「ノックダウンのもの」とは、部品のセットとして輸出して、現地で組み立てる方式の製品。

(注2) 以下のメーカー・ブランドの自動車(バスを含まない。)を日系として、日系メーカー・ブランド車の販売台数を集計した。

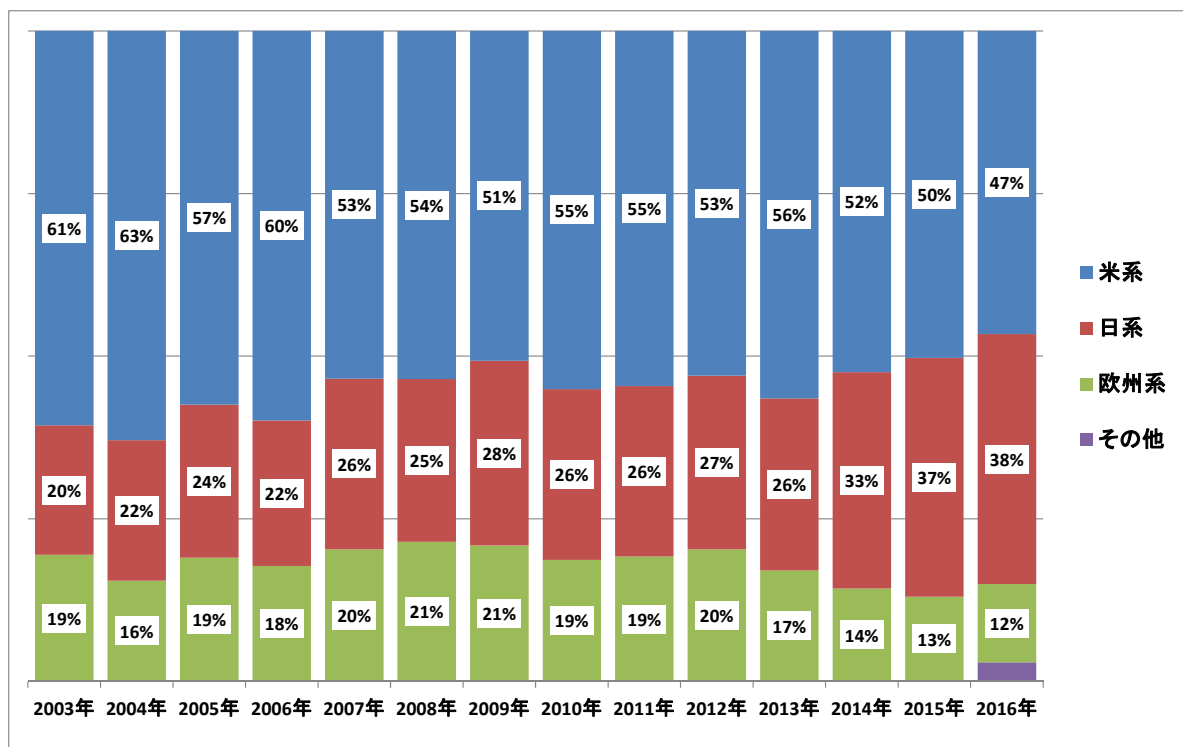
Nissan, Toyota, Hino, Honda, Mazda, Mitsubishi, Suzuki, Subaru, Isuzu

(出所) Global Trade Atlas, Ward's "World Motor Vehicle Data" より大和総研作成

図表 15 は、メキシコにおける日本からの完成車輸入に対する関税の引下げ前後における日系メーカー・ブランド車の現地生産の競争力の変化を見るために、メキシコで生産された自動車のメーカー・ブランド国別の推移を見たものである。この図表 15 を見ると、2005年に日本からの完成車の輸入に対する関税の引下げが始まった後、しばらくしてから日系メーカー・ブランド車のシェアが顕著に拡大しており、完成車輸入に対する関税の引下げがしばらくの間完成車の輸入を増加させた後、現地生産される日系メーカー・ブランド車の競争力が高まったと見ることができる。また、この図表 15 と、マレーシアで生産された自動車のメーカー・ブランド国

別シェアの関税引下げ前後の推移を見た図表 7 とを比較すると、日系メーカー・ブランド車のシェアの推移は似たトレンドとなっており、メキシコにおける関税引下げに対する日系自動車メーカーの対応について、マレーシアについてと同様に説明できる可能性を示唆している。

図表 15 メキシコで生産された自動車のメーカー・ブランド国別シェアの推移



(注) メキシコで生産された自動車のメーカー・ブランドがどこの国のものかについては、以下のように想定して、自動車生産台数（バスを含まない。）のメーカー・ブランド国別シェアを算出した。

Ford, GM, Chrysler, Freightliner, International, PACCAR, Kenworth: 米系メーカー・ブランド

Nissan, Toyota, Scion, Hino, Mazda, Honda: 日系メーカー・ブランド

Volkswagen, Audi, MAN, Renault, BMW, Mercedes-Benz, Scania, Volvo: 欧州系メーカー・ブランド

(出所) Ward's "World Motor Vehicle Data" より大和総研作成

マレーシアにおいては、関税引下げの後しばらくたってから日系メーカー・ブランド車のシェアが拡大した一方で、主としてシェアが縮小したのは、それまで最大のシェアを占めていたマレーシア系メーカー・ブランド車であった。これに対し、メキシコにおいては、関税引下げの後しばらくたってから日系メーカー・ブランド車のシェアが拡大した一方で、主としてシェアが縮小したのは、それまで最大のシェアを占めていた米系メーカー・ブランド車であった。マレーシア及びメキシコにおける関税引下げの経験は、ある国の自動車生産において大きなシェアを占めているのがどこの国の自動車メーカーであったとしても、それ以外の国の自動車メーカーの完成車の輸入に対する関税が引き下げられると、完成車の輸入に対する関税が引き下げられた国の自動車メーカーの現地生産の競争力が向上し、完成車の輸入に対する関税引下げの対象にならなかった自動車メーカーの競争力は相対的に低下する傾向があることを示している。

7. 他の新興国・地域の経験から考えられる中国の輸入車関税引下げの影響

以上4つの新興国・地域における輸入車関税の引下げの経験から考えると、7月1日から実施される予定の中国の輸入車関税の日系自動車メーカーへの影響を検討するにあたっては、まず中国における自動車生産の規模や集積の利益の大きさを考慮することが重要であると考えられる。中国における自動車生産台数は、以上4つの国・地域の中で自動車生産台数の最も多いメキシコと比べても7倍以上であり、中国で完成車の輸入に対する関税が引き下げられた後、日系を含む外資系自動車メーカーは、台湾における経験に見られるように、完成車輸出を増加させて、現地生産を減少させるだけの対応をするのではなく、マレーシア、インドネシア、メキシコにおける経験に見られるように、短期的には完成車輸出を増加させたとしても、中長期的には現地生産を増加させようとする可能性が高い。

中国で生産された乗用車のメーカー・ブランド国別シェアの推移を図表1で既に見たが、外資系自動車メーカーが中長期的には現地生産を増加させようとする可能性が高いということは、この図表1の中の外資系メーカー・ブランド車のシェアのトレンドの影響が、長く残る可能性があることを意味していると考えられる。中国の関税引下げは、日本とのEPAによるものではなく、MFN関税率についてのものなので、日系自動車メーカーのみならず、外資系自動車メーカーすべてに同じように適用され、いずれの国の外資系自動車メーカーも、中国の輸入車関税の引下げ後中国における現地生産を拡大しようとするのが、関税引下げ前のトレンドを持続させる要因になると考えられるのである。図表1により外資系メーカー・ブランド車のシェアの推移を見ると、近年欧州系メーカー・ブランド車や米系メーカー・ブランド車のシェアが拡大している一方で、日系メーカー・ブランド車のシェアが縮小しており、このトレンドが持続すると、日系自動車メーカーは、欧州系自動車メーカーや米系自動車メーカーに対して不利である。

また、中国における外資系メーカー・ブランド車の今後の現地生産には、外資系自動車メーカーのこれまでの中国向け自動車輸出も影響を与える可能性があると考えられる。従来多くの自動車を中国に輸出してきた自動車メーカーほど、中国の輸入車関税の引下げにより大きなメリットを享受し、それを中国における現地生産の競争力の強化に結びつける可能性が高いと考えられるからである。

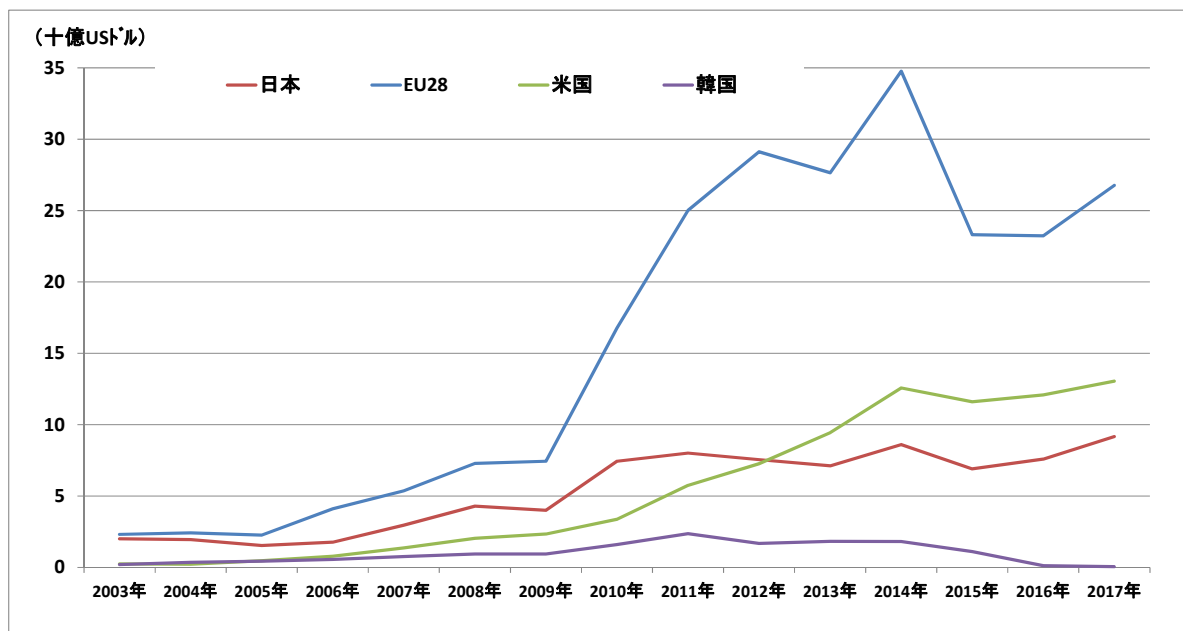
図表16は、中国の自動車輸入額の輸入先国・地域別の推移を見たものであるが、近年EU28や米国からの輸入額が日本からの輸入額より急激に増加しており、2013年以降は、EU28からの自動車輸入額だけでなく米国からの自動車輸入額も、日本からの自動車輸入額を上回っている。各国・地域の外資系自動車メーカーの中国向け自動車輸出は、中国の各国・地域からの自動車輸入額と類似のトレンドで推移していると考えられる。中国の自動車輸入額の輸入先国・地域別の推移も、日系自動車メーカーは、欧州系自動車メーカーや米系自動車メーカーに比べ、中国の関税引下げにより受けるメリットが小さい可能性が高いことを示していると考えられる。

他方、中国系自動車メーカーは、外資系自動車メーカーのように関税引下げのメリットを受けられないと考えられる。中国系自動車メーカーが中国に自動車を輸出することは、ほとん

どないからである。従って、マレーシアやメキシコの経験において見られたように、中国の関税引下げは、自動車生産における外資系自動車メーカーのシェアを拡大し、中国系自動車メーカーの自動車生産のシェアを縮小させる方向に働く可能性が高い。

中国系自動車メーカーへの技術流出を警戒して、中国系自動車メーカーとの協力を慎重であるべきだという見方があるが、中国の関税引下げの影響という観点だけから見れば、日系自動車メーカーよりも大きなメリットを受ける可能性が高いのは、中国系自動車メーカーではなく、欧州系自動車メーカーや米系自動車メーカーである。従って、中国市場において欧州系自動車メーカーや米系自動車メーカーと競争する上で日系自動車メーカーに有利に働くのであれば、日系自動車メーカーは中国系自動車メーカーとの協力を慎重になり過ぎるべきではないという見方もあり得る。

図表 16 中国の自動車輸入額の輸入先国・地域別の推移



(注1) 自動車は、HSコード8703(乗用自動車その他の自動車)とHSコード8704(貨物自動車)の合計。

(注2) 2003年以降にEUに加盟した国は、EU28に遡及して加えている。

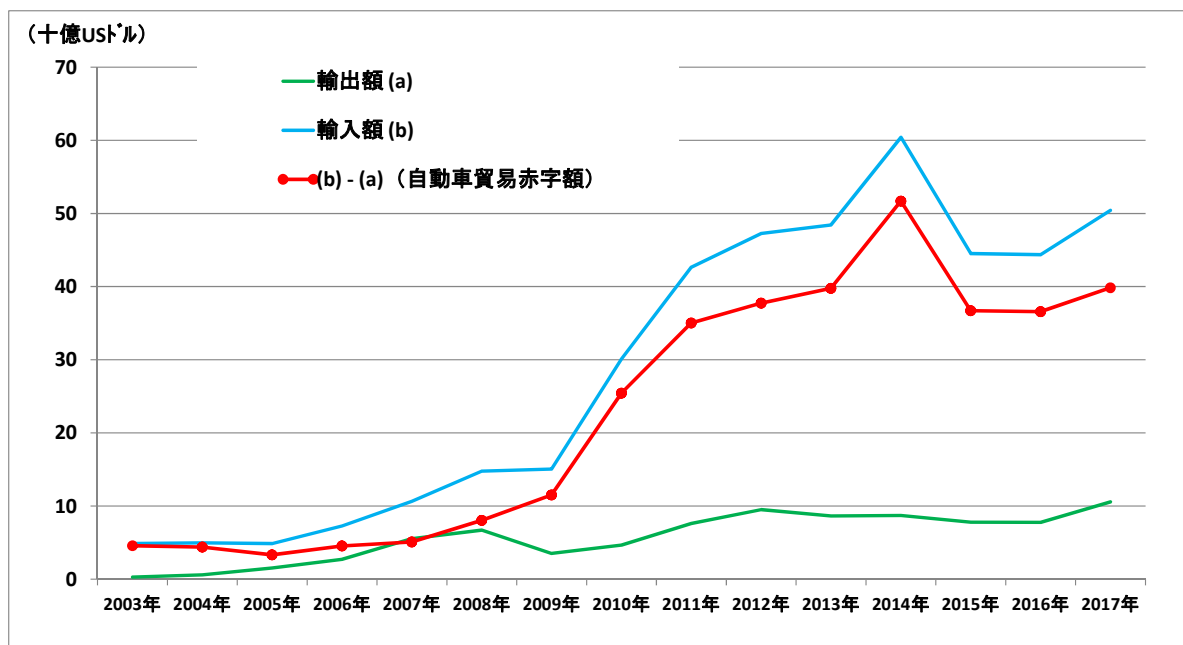
(出所) Global Trade Atlas より大和総研作成

最後に、中国の輸入車関税の引下げが中国の自動車輸入額や自動車貿易収支に与える影響を検討するために、中国における自動車輸出入額及び自動車貿易赤字額の近年の推移を見たものが図表17である。この図表17を見ると、中国の自動車輸入額及び自動車貿易赤字額は、リーマン・ショック以降顕著に拡大し、今日まで中国の経常収支黒字を縮小する要因になっている。

習近平国家主席の宣言の通りになるとすれば、7月1日から中国の輸入車関税の引下げが行われた後、中国の自動車輸入額や自動車貿易赤字額がさらに増加し続けることになる。しかしながら、マレーシア、インドネシア、メキシコにおける経験から考えると、関税引下げ後しばらくたつと、外資系自動車メーカーの中国における現地生産が増加することにより、中国の自動車輸入額が減少し、自動車貿易収支が赤字から黒字に転換し、自動車輸出額が増加する可能性

がある。中国からの自動車輸出が増加すると、中国における自動車生産の規模や集積の利益が、中国国内における自動車販売に限定されることなくさらに拡大し、外資系自動車メーカーの中国における現地生産を一層引き付ける可能性がある。

図表 17 中国における自動車の輸出入額及び自動車貿易赤字額の推移



(注) 自動車は、HS コード 8703 (乗用自動車その他の自動車) と HS コード 8704 (貨物自動車) の合計。
(出所) Global Trade Atlas より大和総研作成

中国周辺のアジアの国・地域においては、台湾、マレーシア、インドネシアに見られるように、自動車生産における日系メーカー・ブランド車のシェアが欧州系メーカー・ブランド車や米系メーカー・ブランド車のシェアを大きく上回っている国・地域が多い。しかし、中国においては、日系メーカー・ブランド車のシェアは、欧州系メーカー・ブランド車のシェアを下回っており、米系メーカー・ブランド車のシェアにも追いつかれそうな状況にある。

このような状況において、欧州系自動車メーカーや米系自動車メーカーが中国で生産する自動車の輸出を増加させると、中国は、日系自動車メーカーのシェアの高い中国周辺のアジアの国・地域に欧州自動車メーカーや米系自動車メーカーが食い込むための、輸出拠点となる可能性がある。日系自動車メーカーとしては、中国の関税引下げがそのような状況を生じさせることがないようにするためにも、中国の自動車生産におけるシェアの維持、拡大に注力することが重要なのではないかと思われる。