

## コロナ禍以降の中国・ASEANからの自動車部品調達 -貿易統計と出荷動向調査による分析の試考-

Procurement of Autoparts from China and ASEAN after COVID-19

機械振興協会経済研究所 特任フェロー

小林 哲也 (KOBAYASHI Tetsuya)

### 1. はじめに

世界の自動車生産の状況は回復の兆しを見せているものの、本格的な回復傾向に入ったとは言いがたい状況が続いている。国際自動車工業連合会 (OICA) によると、世界の自動車生産台数は、2019年には約9,218万台となっていたが、2020年に約7,771万台に落ち込んだ。2021年には約8,015万台に回復したものの、以前の状況までには回復していない<sup>1</sup>。その要因は、2019年から世界的な広がりを見せたコロナ2019 (COVID-19) のまん延や、中国とアメリカの間で本格化した対立関係による貿易問題などによるところが大きい。コロナ2019の影響は、都市の封鎖や経済・社会活動の停止などを引き起こし、自動車および部品の生産活動も一時的にストップする事態となった。2020年に入って以降は、経済活動に対する影響も徐々に低下し始め、自動車生産も回復傾向を示しつつあるものの、日本国内では多くの車種で納車までに相当の時間を要する状態が続いており、日本国内における自動車生産・販売の回復には未だ時間を要するものと見受けられる。

今回の自動車生産の停滞や納車の遅れの要因のひとつとして考えられているのが、グローバル・サプライチェーンの寸断である。特に半導体の供給の遅れが最大の要因として指摘されているが、それ以外の部品についても遅れの要因として指摘されているものも存在する。そこで、以下では、自動車部品の輸入統計をもとに、日本の輸入の状況を中国とASEANの主要自動車産業国からの金額を取り上げ、グローバル・サプライチェーンの動向を考えてみる。

### 2. 東アジアにおける自由貿易の枠組みと自動車部品貿易

近年の東アジアにおける自由貿易の枠組みは急速に進展している。これまで、「環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定 (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership : CPTPP)」や「地域的な包括的経済連携 (Regional Comprehensive Economic Partnership : RCEP) 協定」などを通じて、日本はアジア太平洋地域の各国・地域との経済関係の強化を進めており、この地域での活発な貿易・経済活動を展開してきた。この点に関して石川他 (2022) は、この地域における経済連携の枠組みの進展が貿易の拡大につながり、当地経済の発展に大きく貢献すると指

<sup>1</sup> OICA ホームページ「生産統計」 (<https://www.oica.net/wp-content/uploads/By-country-region-2021.pdf>) (2023年2月13日参照) ここでは、暦年データのための提供のため、他のデータとは異なり、暦年データの数字を用いている。

摘している<sup>2</sup>。自由な貿易の枠組みが拡大したことは、東アジアにおける国境を越えた分業体制の進展にもつながっている。製品製造において、生産工程をまとめた生産ブロックごとに分割し、それぞれの生産ブロックの製造に最も適した立地を選択する国際的な分業構造としてのフラグメンテーション理論は、国際分業を考える際のひとつの理論として広く取り上げられている<sup>3</sup>。東アジアを中心とした、自由貿易の拡大と経済連携の強化は、国境を越えた分業体制の構築を促進し、世界中に多様な製品を手ごろな価格で提供することを可能にしていると考えられている。この状況は、程度の違いはあるにせよ自動車産業でもいわゆる世界最適調達として進んでいる。しかし、近年の状況は、米中対立に伴う貿易問題の拡大やコロナ禍によって、自動車部品の輸入額は減少し、それ以降も低迷状態となり、サプライチェーンの寸断をもたらし、結果として、日本の自動車生産の停滞にもつながっていると考えられる。つまり、これまで自由貿易の恩恵の上に実現してきた海外からの自動車部品調達の構造は、近年の状況に直面することでマイナスの影響を受けていると考えられる。

自動車部品の貿易構造に関する研究は、1990年代末ごろから増加してきた。その背景には、前述のように自由貿易の拡大が進展してきたこと、それとともに、自動車産業における世界最適調達の傾向が高まっていたことなどが背景にある。複数の国や二国間での貿易関係を分析する研究として、たとえば、藤川（2015）は、貿易に加え、海外に展開する日系拠点との関連性を分析しており、現地拠点の競争力の強化に伴い日本の自動車部品輸入が拡大する可能性を指摘しており、その中身も労働集約的な部品から量と質の拡大をもたらすと指摘している<sup>4</sup>。日本の自動車部品産業における自動車部品貿易はその重要性を増しており、電気・電子産業のレベルには達しないものの、国際分業の枠組みでの調達構造に変化していると考えられる。そこで、以下では、日本の貿易統計を利用して、中国とASEANからの部品輸入の状態が、今回のコロナ禍でどのようになっていたのかをみてみる。また、日本自動車部品工業会の出荷動向調査による統計も利用し、この間の調達の動向も見てみる。今回、統計データを用いる際には、一部を除いて年度データを用いる。これは、今回、対象とする統計を提供している日本自動車部品工業会の統計データが年度で計上されていることから、それ以外の統計データも年度データに揃えて、収集・分析を行った。

対象とする地域は、日本の自動車産業との関係性が深く、アジアの中でも自動車産業が進んでいる中国とASEANのタイ、マレーシア、フィリピン、インドネシア、ベトナムの合計6カ国を取り上げた。対象とする年度は、コロナが流行する前の2018年度から、コロナによる影響を受けた2019年度と2020年度、2021年度の4カ年度とした。対象となる品目であるが、日本の貿易統計において、「自動車部品」として分類される品目は比較的多い。どの品目を自動車部品としてカバーするのかについては、研究者等によって異

---

<sup>2</sup> 石川・清水・助川（2022）p.3。

<sup>3</sup> 例えば、Jones and Kierzkowski（1990）など。

<sup>4</sup> 藤川（2015）p.122。

図表 1. 日本の輸入額の推移（単位：百万円）

	輸入総額	中国	タイ	マレーシア	フィリピン	インドネシア	ベトナム
2018年度	82,318,969	19,207,066	2,793,485	2,048,895	1,150,147	2,286,003	2,361,440
2019年度	77,172,427	17,687,566	2,731,594	1,919,542	1,134,014	1,922,451	2,501,596
2020年度	68,486,846	18,420,561	2,584,292	1,701,414	1,011,159	1,665,647	2,363,357
2021年度	91,368,492	21,170,440	2,998,595	2,351,081	1,246,170	2,413,710	2,629,541

出所) 財務省貿易統計各年版。

なる。例えば、藤川（2015）は日本の貿易統計による分類である 9 桁分類から自動車部品を網羅的に取り上げ、大分類 9 品目、中分類 43 品目に取りまとめて分析をしている。拙稿では、これまで、日本自動車部品工業会がかつて発表していた貿易統計の枠組みを利用して、HS6 桁分類で取り上げてきた<sup>5</sup>。今回、本稿では、HS 品目分類における 8708 類（自動車部品）の 6 桁分類の 15 品目とワイヤーハーネス（854430010）の合計 16 品目を取り上げる<sup>6</sup>。

### 3. 中国・ASEAN5 か国からの自動車部品輸入の状況

自動車部品の輸入状況を見る前に、日本の輸入全体の状況を見てみる。2019 年度の日本の輸入総額は、77 兆 1,724 億円、翌 2020 年度は 68 兆 4,868 億円となっており、コロナ危機前の 2018 年度の 82 兆 3,190 億円から見ると大幅な減少となっている（図表 1）。この金額は、リーマン・ショックによる大幅な経済の停滞を経験した 2009 年度の約 53 兆円までいかないものの、翌年度の 2010 年度の約 64 兆円とほぼ同水準となっており、コロナ危機に伴う今回の経済停滞が、輸入額の大幅な減少に大きく影響したものと考えられる。

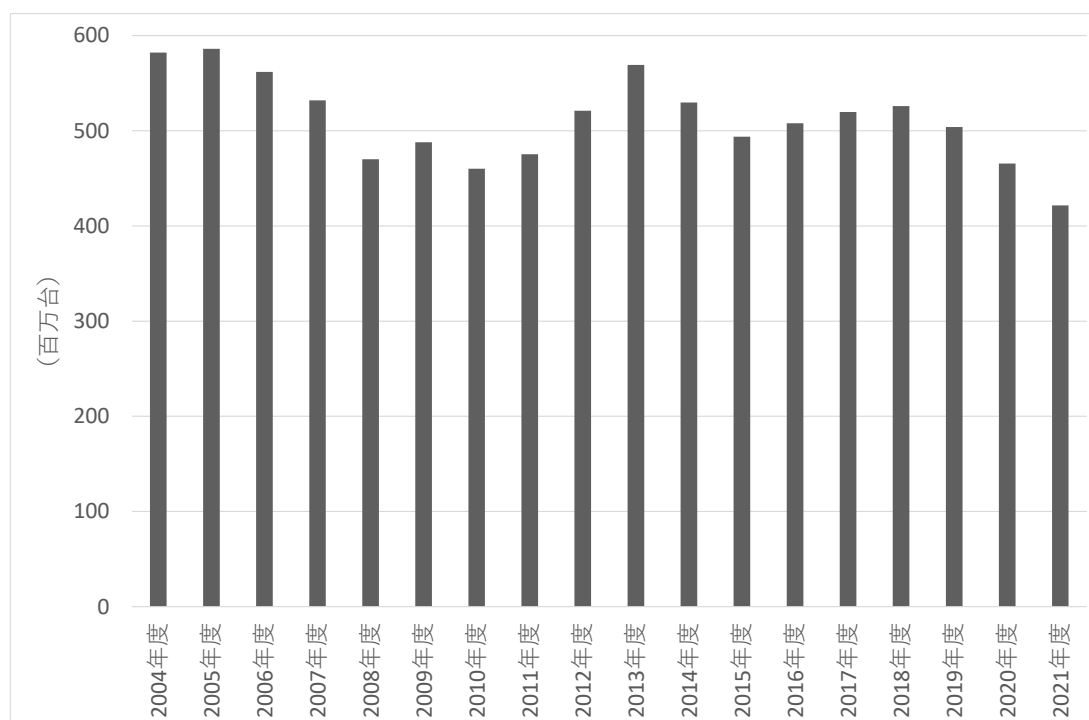
しかし、今回取り上げる中国と ASEAN 5 カ国からの輸入額を見てみると、輸入総額ほどの変化を示しているとは考えにくい。例えば、中国からの輸入額は、2018 年度の約 19 兆円と比較して、2019 年度には 18 兆円へと減少しているものの、2020 年度には若干の回復を見せたのち、2021 年度には 2018 年度の金額を上回る約 21 兆円を計上している。ASEAN 諸国では、輸入総額と同じような傾向を示しているが、ベトナムは、2019 年度にも増加傾向を示し、2020 年度には減少したものの、その額は、2018 年度とほぼ同じ水準である。このように、中国と ASEAN 5 カ国からの日本の輸入額は、すべての国が輸入総額と同じ動きをしているというわけではなく、国によってまちまちの状況である。

自動車産業の状況を見てみると、日本の自動車販売の状況は、輸入総額の動向とは異

<sup>5</sup> 例えば、小林（2013）p.17。

<sup>6</sup> ここでの品目名は一般によく知られている品目名を用いている。HS 品目分類における 854430010 の品目名（「号」の定義）は、「点火用配線セットその他の配線セット（車両、航空機または船舶に使用する種類のものに限る）」となっている。以下の品目でも同様。また、ワイヤーハーネスのみ分離可能のため、HS 9 桁分類で取り上げた。

図表 2. 日本の自動車販売台数の推移



出所) 一般社団法人日本自動車工業会統計データより作成。

なる傾向を示している。日本自動車工業会による統計基準の最後の変更があった 2004 年以降の統計データから見てみると、日本国内の自動車販売台数は、リーマン・ショック後の日本の景気低迷期によって最も落ち込んだ 2010 年度の約 460 万台よりも少なく、2021 年度には約 422 万台となっている（図表 2）。この間、2018 年度の約 529 万台から減少傾向がつづいており、2019 年度は約 504 万台、2020 年度は約 466 万台へと減少する中で、2021 年度も減少傾向に歯止めがかかっていない。

これまでも述べてきたが、自動車販売の低迷の最大の要因と考えられているのが、世界的な半導体不足に端を発した自動車向け半導体の供給遅れにあるといわれているが、すでに、半導体の供給不足の状況は改善しつつあるとの論調<sup>7</sup>もある。だが、国内の自動車販売店では、依然として納期に長期の時間を要している車種が多く見られる<sup>8</sup>。自動車部品の世界最適調達の見え方が進展する中で、特にアジアからの自動車部品調達は、国内自動車産業において重要な役割を果たしつつあるとも考えられる。そこで、中国と ASEAN 5 カ国からの自動車部品輸入の状況を見てみる。日本における自動車部品の輸入状況の通り、2018 年度から 2020 年度にかけて、今回取り上げた自動車部品の全体の輸入額は減少しており、日本の自動車産業の販売台数の傾向と同じ状況となっている（図表 3）。しか

<sup>7</sup> 例えば、三井住友 DS アセットマネジメント、2022 年 10 月 27 日。

<sup>8</sup> 例えば、本田技研工業『工場出荷時期目処につきまして』（<https://www.honda.co.jp/info/20210825.html>）では、2023 年 2 月 27 日時点で、工場出荷までに 1 年以上を要する車種も存在する。（2023 年 2 月 28 日参照）

図表 3. 日本の主要自動車部品輸入額の推移と中国・ASEAN 5 の輸入割合

	2018年度							2019年度						
	中国	タイ	マレーシア	フィリピン	インドネシア	ベトナム	全輸入額 (百万円)	中国	タイ	マレーシア	フィリピン	インドネシア	ベトナム	全輸入額 (百万円)
854430010	15.2%	5.2%	0.0%	22.6%	17.3%	37.3%	536,042	13.0%	5.0%	0.0%	23.0%	16.6%	37.9%	526,288
870810	32.4%	6.9%	0.0%	1.0%	0.5%	0.5%	15,415	34.9%	6.0%	0.0%	1.1%	0.8%	0.5%	13,711
870821	15.2%	64.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	19,650	12.5%	73.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21,131
870822	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
870829	44.3%	14.7%	0.6%	0.7%	0.9%	1.4%	147,702	43.6%	15.4%	1.2%	0.9%	0.9%	1.9%	131,714
870830	45.0%	9.1%	0.1%	0.3%	0.3%	1.5%	77,161	47.7%	10.2%	0.1%	0.4%	0.4%	1.7%	69,820
870840	6.7%	6.5%	0.0%	1.3%	1.2%	17.2%	134,477	6.2%	8.1%	0.0%	1.4%	1.6%	15.0%	110,060
870850	42.3%	5.8%	0.1%	1.8%	3.1%	0.7%	24,583	37.8%	6.5%	0.1%	2.1%	2.8%	0.8%	19,911
870870	66.0%	3.5%	0.0%	0.0%	12.0%	0.2%	159,543	66.7%	3.1%	0.0%	0.4%	13.3%	0.2%	138,999
870880	21.3%	11.0%	0.3%	0.1%	0.5%	0.1%	48,652	24.8%	11.0%	0.2%	0.1%	0.8%	0.1%	39,247
870891	28.7%	8.3%	0.2%	0.0%	15.9%	0.0%	13,912	28.4%	11.1%	0.1%	0.0%	16.7%	0.0%	12,903
870892	30.5%	8.8%	0.0%	2.2%	0.2%	0.5%	20,818	30.2%	15.4%	0.0%	1.3%	0.2%	0.5%	17,159
870893	23.0%	8.3%	0.0%	0.7%	6.2%	3.6%	32,477	25.3%	8.4%	0.0%	0.6%	7.3%	2.5%	30,240
870894	27.6%	14.2%	7.3%	9.2%	1.5%	14.6%	49,378	26.2%	11.1%	8.8%	9.8%	1.0%	18.6%	44,552
870895	31.2%	11.1%	0.8%	11.2%	0.1%	17.9%	105,980	31.6%	13.9%	1.8%	6.8%	0.1%	25.8%	81,488
870899	37.5%	11.5%	0.3%	2.2%	3.4%	1.6%	125,286	37.0%	13.4%	0.3%	2.6%	3.2%	1.2%	119,612

	2020年度							2021年度						
	中国	タイ	マレーシア	フィリピン	インドネシア	ベトナム	全輸入額 (百万円)	中国	タイ	マレーシア	フィリピン	インドネシア	ベトナム	全輸入額 (百万円)
854430010	12.2%	6.1%	0.0%	22.8%	15.6%	38.9%	490,581	13.1%	5.5%	0.0%	25.0%	14.9%	36.8%	575,579
870810	31.8%	4.1%	0.0%	1.1%	1.0%	0.7%	11,606	33.2%	5.7%	0.0%	1.2%	0.9%	0.6%	13,295
870821	15.3%	78.1%	5.0%	0.0%	0.0%	0.1%	18,769	14.0%	78.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20,119
870822	-	-	-	-	-	-	-	56.5%	1.3%	0.3%	0.0%	0.2%	0.0%	567
870829	45.6%	13.3%	0.0%	0.8%	0.7%	2.1%	117,299	44.1%	14.3%	1.3%	1.1%	3.1%	1.9%	128,186
870830	48.0%	10.5%	0.0%	0.4%	0.8%	2.4%	55,367	44.6%	10.9%	0.0%	0.3%	0.5%	2.0%	66,909
870840	9.5%	6.4%	0.0%	1.0%	1.3%	15.8%	84,642	10.1%	5.6%	0.5%	0.8%	1.9%	12.7%	105,066
870850	37.9%	3.6%	0.0%	1.5%	1.8%	2.9%	21,341	43.7%	5.9%	0.0%	1.3%	1.9%	1.9%	32,322
870870	66.7%	2.4%	0.1%	0.3%	13.4%	1.0%	117,245	67.3%	3.1%	0.1%	0.6%	13.8%	0.7%	162,576
870880	32.9%	9.5%	0.3%	0.1%	1.0%	0.1%	31,452	32.2%	8.0%	0.2%	0.2%	2.0%	0.1%	36,360
870891	31.3%	12.3%	0.0%	0.0%	16.3%	0.0%	10,182	35.8%	9.4%	0.0%	0.0%	13.8%	0.0%	12,141
870892	32.0%	15.2%	0.0%	1.5%	0.3%	0.7%	14,145	39.7%	15.2%	0.0%	1.0%	1.2%	0.6%	16,901
870893	25.9%	8.0%	0.0%	2.2%	8.2%	2.7%	21,919	26.5%	8.0%	0.0%	0.6%	10.4%	2.3%	25,487
870894	24.6%	9.1%	8.4%	10.5%	0.9%	27.4%	36,343	20.8%	7.5%	6.4%	11.6%	4.9%	22.4%	44,478
870895	31.4%	15.5%	1.3%	5.2%	0.1%	29.4%	63,810	31.8%	15.6%	1.4%	4.7%	0.1%	27.9%	67,213
870899	40.0%	12.8%	0.4%	1.8%	3.5%	2.3%	84,835	43.9%	12.4%	0.5%	1.5%	2.5%	1.9%	103,557

出所) 財務省貿易統計より作成。

し、2021年度には、輸入額は増加に転じており、2020年度までの厳しい状況からは改善の兆しが見えつつあるように思われる。今回取り上げた自動車部品の中で、最も輸入額が大きいのはワイヤーハーネスである。ワイヤーハーネスは、自動車部品において労働集約的な製品として知られており、人件費の安い海外に早い段階から移管されていたことでも知られている。特に、今回取り上げた地域では、フィリピンがワイヤーハーネス製造の拠点として知られてきたが、人件費の安さからベトナムへの進出も拡大しており、これを証明するように、現在では、ベトナムからの輸入が最も高い割合を示している。それ以外の品目では、中国の占める割合が高い。全体に占める割合でも40%から60%と非常に高い

割合を示す品目もあり、自動車部品の輸入全体に占める中国からの輸入の高さが目立っている。タイについては、シートベルト（870821）で非常に高い割合を示しているものの、多くの品目は10%程度のうちに収まっており、それ以外の国では、ワイヤーハーネスを除くとほとんどの品目で非常に低い水準にあることがわかる。

これらの点から見てみると、日本の自動車部品輸入において、少なくとも中国とASEAN 5カ国において、年度単位で大幅に輸入が減少し、その割合が大きく減ったという品目は2021年度までの間には観察することはできなかった。ただし、月単位で減少した可能性は否定できないことから、今回取り上げた部品において海外からの供給不足が発生して、日本国内における自動車生産の停滞に影響を与えた可能性は考えられるものの、年度単位でその状況が示されたとは考えにくい状況である。

#### 4. 国内出荷の状況

次に、今回取り上げた自動車部品の国内出荷との関係を見てみる。自動車部品の国内出荷の状況は、自動車部品工業会の「自動車部品出荷動向調査」をもとに取りまとめ、このデータを元に試行した。ただし、自動車部品出荷動向調査の品目分類は、貿易統計の品目分類とは合致しないことから、貿易統計と出荷動向調査のデータを直接比較することは不可能である。そのため、ある程度類似している品目の経年での傾向を掴むことを目的に、貿易統計の品目分類をもとに、出荷動向調査の品目のすり合わせ作業を行なった<sup>9</sup>。また、金額で比較しているため、製品特性を無視していることも考慮しなければならない。例えば、労働コストなどの問題から、輸入品は付加価値の低い製品、国産品は付加価値の高い製品としてすみ分けているケースが考えられる。そのため、単純に国内出荷額が大きいからといっても数量が大きく輸入品を上回っているとは限らない。また、この間、日本の貿易統計を利用したため、金額は円ベースでの表示になっており、比較的安定的に推移していたとはいえ、輸入品の場合、為替による影響が考えられる。しかし、この点についても考慮していない。本稿では、貿易額と出荷額はそれぞれ分離して、その経年での傾向を掴むことを目的とし、貿易と出荷について直接比較分析はしない。

そのうえで、国内出荷の状況と輸入の状況を見てみると、前述の通り、輸入については大きく変化している品目はそれほどない（図表4）。全体の減少とともにそれぞれの品目の減少が示されており、どこかひとつの品目や国で輸入額が大きく減少したという品目を見ることはできない。また、2020年度に大きく減少した品目であっても、2021年度には輸入額は回復しているケースがほとんどで、一時的な停滞はあったものの、回復傾向になっていると考えられる。一方で、国内出荷額を見てみると、輸入同様に2020年度に大きく減少した品目が数多く存在しているが、2021年度になってもその額が、2019年度

<sup>9</sup> 貿易統計における品目分類と自動車部品出荷動向調査における品番はそのカバーする範囲や中身が異なっていることもあり、直接比較することは不可能である。そのため、それぞれの品目の経年での傾向を掴むことを目的にしている。よって、貿易額と出荷額から比較をすることはしない。そのため、今回は試行とした。

図表 4. 日本の主要自動車部品出荷額と輸入額の推移（百万円）

	分類番号	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	品目名	分類番号	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
	HSコード						HSコード				
ワイヤーハーネス	3420	930,679	951,313	490,473	529,036	懸架装置	5030~5060	236,373	221,571	158,692	166,899
	854430010	536,042	526,288	490,581	575,579		870880	48,652	39,247	31,452	36,360
バンパー	6060	63,794	59,256	46,164	39,522	ラジエーター	1630	116,365	161,796	169,434	179,916
	870810	15,415	13,711	11,606	13,295		870891	13,912	12,903	10,182	12,141
シートベルト	6400	54,886	37,347	48,668	47,030	マフラー類	1710~1750	566,481	560,864	540,891	615,469
	870821	19,650	21,131	18,769	20,119		870892	20,818	17,159	14,145	16,901
ブレーキ類	5100~5320	486,288	361,664	365,121	480,520	クラッチ類	4010~4030	70,308	81,314	70,308	85,361
	870830	77,161	69,820	55,367	66,909		870893	32,477	30,240	21,919	25,487
トランスミッション (ギアボックス)	4100+4150	1,522,308	750,188	604,493	584,287	ステアリング類	4200~4240	363,876	467,415	363,876	382,747
	870840	134,477	110,060	84,642	105,066		870894	49,378	44,552	36,343	44,478
駆動軸・非駆動軸	4300~4451	196,105	215,819	181,992	174,628	エアバッグ	6420	199,751	247,514	229,565	232,357
	870850	24,583	19,911	21,341	32,322		870895	105,980	81,488	63,810	67,213
車輪類	4500~4600	283,420	366,781	283,420	314,801						
	870870	159,543	138,999	117,245	162,576						

注) 上段が自動車部品工業会による自動車部品出荷額、下段が貿易統計による輸入額。  
出所) 財務省貿易統計及び一般社団法人日本自動車部品工業会『自動車部品出荷動向調査』各年度版より抜粋して作成。

や 2018 年度の金額にまで回復しているとは言い難い品目がいくつか見られる。例えば、ワイヤーハーネスの国内出荷額は 2018 年度には約 9,307 億円を計上していたものが、2020 年度に約 4,905 億円に大幅に減少した。2021 年度には約 5,290 億円に増加したが、2018 年度の水準にまでは回復していない。対照的に輸入額は、コロナ危機前の 2018 年度では約 5,360 億円であったものが、2020 年度に約 4,906 億円にまで減少した。2021 年度には約 5,756 億円にまで増加しており、2018 年度の輸入額を上回っている。輸入額の動向と同じ推移を示す品目もあるため一概には指摘できないが、少なくとも年度単位では、グローバル・サプライチェーンにおいて唯ひとつの国・地域ないしは特定の製品の輸入が滞ることで、完成車生産の遅れをもたらしているとは考えにくく、他方で、国内出荷の遅れが続いている品目が存在していることがうかがえる。

## 5. まとめ

以上の点から見てみると、今回取り上げた主な自動車部品の輸入に関して、特定の国や地域、品目において、少なくとも年度単位でサプライチェーンの寸断の状況を示すようなデータを見ることはできなかった。一方で、国内出荷については、一部でコロナ危機前の水準にまでは回復していない品目も見受けられ、国内出荷の回復の遅れの方が、課題の要因ではないかとも思える品目も存在している。しかし、この間の日本の完成車販売は低迷しているため、そのバッファとして国内出荷量を減らすことで輸入も含めた供給量を調整している可能性は否定できない。調達におけるボトルネックが発生した場合、その影響は全体にも波及するが、問題を早期に解決するためには、在庫を増やすかバックアップ機能を充実させる必要がある。在庫の増加は、短期的解決策としては考えられるが、「在庫のムダを無くす」という「日本的な生産システム」の基本的な概念から考えると、現実的な解決策とは考えにくい。そのため問題が発生した場合、早急な代替が求められる。この

際課題となるのは、「代替可能性の程度」にある。標準品など代替可能性が高ければ、市場から調達するなど代替は容易である。しかし、調達部品が特殊な製品である場合や、部品サプライヤーの特殊な生産機能や能力に依存している場合には、製品の代替可能性は低下し、他の供給先を見つけることは困難となる。たとえ、複数のサプライヤーから調達しているとしても、1社の生産能力を短期で大幅に拡大させることは難しい。今回のように納車までに時間を要している背景は、調達部品の代替可能性が低く、部品の調達が困難になったためと考えられる。

ただし、今回取り上げた品目の代替可能性の低さについては、輸入量の減少が継続していないことから指摘することはできない。また、今回の分析は限定された品目を年度単位で見たものであり、このデータだけで結論づけることは難しい。しかしながら、代表的な自動車部品の輸入については、サプライチェーンの寸断による影響が起きていたとは考えにくく、仮に存在していたとしても、その影響はすでに低下しているものと考えられる。国内における生産の遅れの要因のひとつである部品調達の遅れに関しては、今回取り上げた品目以外の輸入の遅れなどが影響しているものと考えられる。一方で、国内出荷については、一部に依然としてコロナ危機前の水準にまで回復していない品目も見られ、完成車の生産の遅れとの間で相互に影響しあっている可能性が考えられる。

本稿の課題としては、第一に年度単位の分析では浮き彫りにできない短期の影響を考慮していない点である。日本の自動車部品調達は、リーン生産方式に代表されるように「在庫の削減」が重要な要因のひとつとなっている。このため、一時的な調達の停止でも、完成車全体の生産に影響しやすい点が指摘できる。今回は年度データを利用したため、この点は考察できていない。第二に、今回取り上げた品目の範囲が非常に狭いことにある。一般的に、1台の自動車に採用される部品点数は3万点にのぼるともいわれている。その中で、今回は、主要自動車部品16品目<sup>10</sup>のみの分析で、全体像を語ることはできない。第三の課題は、冒頭でも指摘したが、為替の問題と付加価値の違いを全く考慮せず、金額のみで分析を行なっている点である。これについては、統計データの特性から解決は難しい。この点を考慮するために、追加的な調査手法を採用することが必要となると考えられる。これらの点は今後の課題としたい。

## 参考文献

- 石川幸一・清水一史・助川成也（2022）『RCEPと東アジア』文眞堂。
- 木村福成（2003）「国際貿易理論の新たな潮流と東アジア」『開発金融研究所報』第14号、pp.106-116。
- 小林哲也（2013）「貿易統計からみた日・タイ自動車部品分業に関する考察」『城西大学大学院研究年報』第26号、pp.1-17。

---

<sup>10</sup> 今回取り上げた主要自動車部品のうち、2020年度までは15品目、国内出荷との関係でみると13品目となる。



藤川昇悟 (2015) 「日本の自動車部品貿易と企業のグローバル立地」『阪南論集 社会科学編』 vol.51、No.1、pp.107-125

三井住友 DS アセットマネジメント 『収束に向かう自動車業界の半導体不足。半導体を制する者が自動車業界を制す?』 2022 年 10 月 27 日 (<https://www.smd-am.co.jp/market/daily/focus/2022/focus221027gl.pdf>) 2023 年 2 月 28 日参照。

Jones,R.W. and Kierzkowski, Henryk.(1990) “The Role of Services in Production and International Trade: A Theoretical Framework,” in Ronald W. Jones and Anne O. Krueger,eds., *The Political Economy of International Trade: Essays in Honor of Robert E. Baldwin*, Oxford, Basil Blackwell.

一般社団法人日本自動車工業会 「統計データ」 (<https://jamaserv.jama.or.jp/newdb/>)  
2023 年 2 月 28 日参照

一般社団法人日本自動車部品工業会 『自動車部品出荷動向調査』 各年度版

財務省 『貿易統計』 <https://www.customs.go.jp/toukei/srch/index.htm?M=01&P=0>)  
2023 年 2 月 28 日参照

(参考) 今回取り上げた主要自動車部品の品目分類

貿易統計(輸入)から取り上げた自動車部品

品目番号	品目名
8544.30-010	点火用配線セットその他の配線セット(車両、航空機または船舶に使用する種類のものに限る)
8708.10	バンパー及びその部分品
8708.21	シートベルト
8708.22	フロントガラス(風防)、後部の窓及びその他の窓
8708.29	その他の車体の部分品
8708.30	ブレーキ及びサーボブレーキ並びにこれらの部分品
8708.40	ギアボックス及びその部分品
8708.50	駆動軸及び非駆動軸並びにこれらの部分品
8708.70	車輪並びにその部分品及び付属品
8708.80	懸架装置及びその部分品
8708.91	ラジエーター及びその部分品
8708.92	消音装置(マフラー)及び排気管並びにこれらの部分品
8708.93	クラッチ及びその部分品
8708.94	ハンドル、ステアリングコラム及びステアリングボックス並びにこれらの部分品
8708.95	安全エアバッグ及びその部分品
8708.99	その他のもの

自動車部品出荷統計から取り上げた自動車部品

分類番号	部品名
1630	ラジエーター
1710	触媒装置
1720	その他廃棄浄化装置部品
1750	エキゾーストパイプ、マニホールド及びマフラ
4010	クラッチ・カバー
4020	クラッチ・ディスク
4030	クラッチ・フェーシング
4100	手動トランスミッション
4110	トランスミッション用部品
4150	自動トランスミッション
4200	ステアリング・シャフト、チューブ及びリンク機構部品
4210	ステアリング・ホイール
4220	ステアリング倍力装置(油圧式)
4230	ステアリング倍力装置(電気式)
4240	タイロッド・エンド
4300	フロント・アクスル
4350	等速ジョイント
4400	プロペラ・シャフト
4410	ユニバーサル・ジョイント
4440	ディファレンシャル・ギア
4450	アクスル
4451	デフ
4500	車輪(鋼製)
4510	車輪(軽金属製)
4600	ハブ・ボルト及びナット
5030	ショック・アブソーバ
5040	ストラット式サスペンション
5041	ウィッシュボーン(Aアーム)、及びアップライト
5050	トーションバー及びスタビライザ
5100	ドラム・ブレーキ装置
5110	ディスク・ブレーキ装置
5120	エアブレーキ装置
5130	ブレーキ倍力装置
5140	ブレーキ・シリンダ
5150	ゴムカップ
5190	ブレーキ・ホース
5200	ブレーキ・パイプ
5210	ブレーキ用バルブ
5320	その他ブレーキ装置付属部品
6060	パンパ
6400	シートベルト
6420	エアバッグモジュール及び同付属部品

出所：財務省貿易統計及び日本自動車部品工業会『自動車部品出荷統計調査』より抜粋