

乗用車輸出の拡大を背景に 持ち直す日本の消費財収支

中井 邦彦 *Kunihiko Nakai*

(財)国際貿易投資研究所 主任研究員

2002年の日本の貿易黒字は98年以来4年ぶりに増加に転じ、9兆8,815億円となった。しかも前年比50.5%の大幅な増加であった。中国の台頭や日本の製造業の空洞化などから、日本の貿易黒字が減少していくのではないかと懸念もあるが、実際の収支の動きを見ると、このように増減を繰り返しており、黒字が減少局面に入ったのかどうか、にわかには判断しにくい。中国の台頭や空洞化の影響を受けるのは財の貿易であるが、貿易収支には、原油など財以外の品目も含まれている。これらの品目は価格変動が大きく、貿易収支のかく乱要因になっている(図1)。そこで本稿では、貿易収支から原油などの原料や食料を除いた財(資本財+消費財)収支に注目し、その推移を概観するとともに、変化の背景について乗用車、家電機器など主要な貿易品目にブレークダウンして検証していく。

ブラザ合意が分岐点

日本の輸出入総額のうち財(資本財+耐久消費財+非耐久消費財)の占める割合は、2002年の輸出で76%、輸入で45%である。また、財収支の黒字は貿易黒字の2.1倍であった。

財収支の推移を名目GDP比で見ると、85年のブラザ合意が分岐点になっていることがわかる(図2)。財収支の黒字はブラザ合意まで増加基調にあったが、ブラザ合意を境に減少に転じた。ブラザ合意後に急速に進んだ円高を背景に、日本企業が海外生産シフトを進めた結果であると言える。ただ

し、大幅な円高進行がなかった90年代後半以降、財収支の黒字は横這いとなっており、日本の貿易黒字の行方を判断するのが難しくなっている。

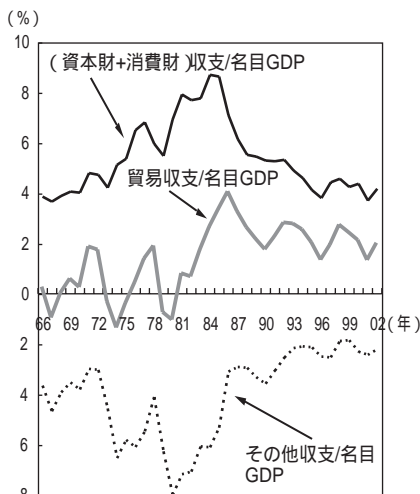
財収支の黒字は、85年のプラザ合意以降、総額では減少基調で推移してきたが、財別に見るとかなり異なっている。以下で財別に収支を見ていく。

消費財収支に持ち直しの動き

資本財、消費財（耐久消費財＋非耐久消費財）収支ともにプラザ合意までは黒字が増加基調にあり、プラザ合意を境に減少トレンドに入ったが、減少ペースは消費財が資本財を大きく上回った（図3）。プラザ合意直後から消費財貿易の黒字は急減し、90年代半ばには赤字化寸前までいった。このことはプラザ合意後に急激に進んだ円高に対応して乗用車や家電製品といった消費財で海外生産シフトが進んだ事実と合致する。

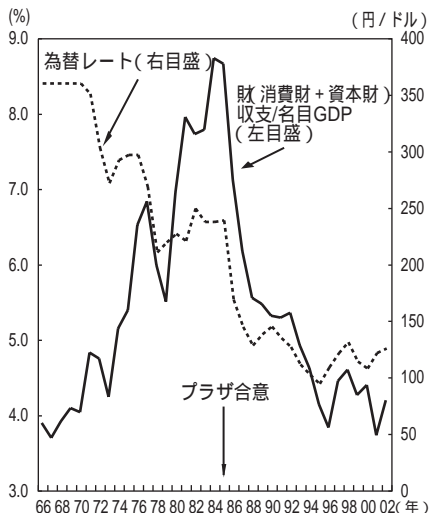
一方、資本財収支の黒字減少は消費財収支に比べて緩やかであった。このため、90年代半ばまでは資本財収支と消費財収支の黒字幅の格差は拡大する一方であった。ところが90年代後半以降、消費財収支に持ち直しの動き

図1 日本の貿易収支とその内訳



(注) その他収支は貿易収支から(消費財+資本財)収支を除いたもの。
(資料) 財務省「貿易統計」、内閣府「国民経済計算」

図2 財収支と為替レート



(資料) 財務省「貿易統計」、内閣府「国民経済計算」、IMF「IFS」

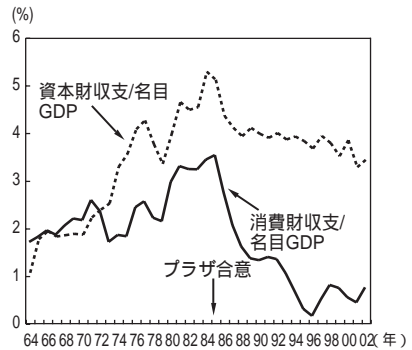
が見られるようになった。これは、乗用車の貿易黒字が95年を底に再び増加し始めたためである。この点については後述する。

消費財を輸出と輸入に分けて見ると、黒字の減少は、輸出の減少と輸入の増加の両面から進んだことがわかる(図4)。すなわち、これまで日本から輸出していたものが消費地での生産に切り替えられたり、日本企業が海外で生産したものを日本に輸入する、いわゆる逆輸入が増加したためである。一方、資本財の黒字減少は主に輸入の増加によるところが大きい(図5)。80年代までは名目GDP比1%弱で推移していた資本財輸入が90年代半ばから急増し、2000年代になって2%を超えている。消費財の輸入はブラザ合意直後から増え始めたが、資本財の輸入増加はそれから約10年遅れて始まった。

2002年の日本の消費財輸入で最大の品目は繊維製品でシェアは32%、資本財輸入は電気機器(同44%)と一般機械(同40%)が大半を占める。

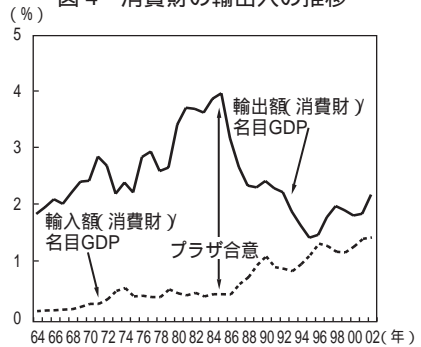
資本財輸入増加の要因を寄与度で見ると、「コンピュータ及び周辺機器とその部品」「集積回路」の寄与度が大きい(図6)。また、これら製品

図3 資本財収支と消費財収支の推移



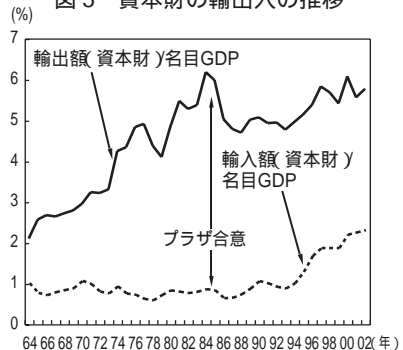
(資料) 財務省「貿易統計」、内閣府「国民経済計算」

図4 消費財の輸出入の推移



(資料) 図3に同じ

図5 資本財の輸出入の推移

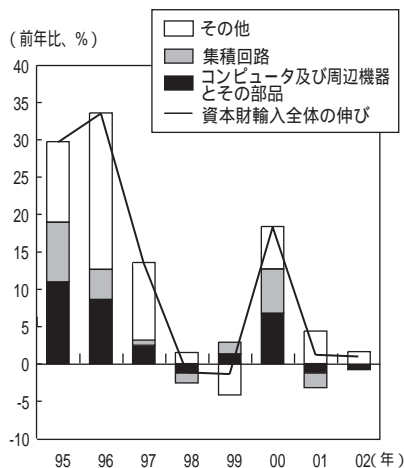


(資料) 図3に同じ

の輸入先シェアの推移を見ると、東アジア9カ国(アジアNIES、ASEAN4、中国)のシェアが上昇している(図7)、資本財輸入増加の背景にはIT製品供給基地としての東アジアの台頭がある。

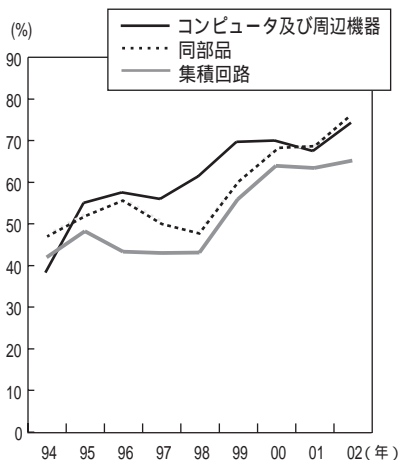
ところで、プラザ合意後の輸出の落ち込み幅は資本財と消費財で大きな差があるが(図4、図5)これはいかなる要因によるものだろうか。対ドルで円高が進むと、日本からの輸出品は(円ベース価格不変の場合)ドルベース価格が上昇し、他国製品と比べて日本製品が割高となる(すなわち、価格競争力が低下する)ので、日本製品への需要は減少する。しかし、他国製品にはない機能を有していたり、品質がよければ(つまり、非価格競争力があれば)価格が他国製品より高くても日本製品に対する需要が減少するとは限らない。プラザ合意後、消費財の輸出が大きく落ち込んだのに対し、資本財の落ち込みは小幅にとどまった。その後の推移を見ても、資本財は2000年代に入りプラザ合意前の水準まで回復したが、消費財はプラザ合意前の半分程度にとどまっている。プラザ合意後の資本財輸出の動きは、わが国の資本財の非価格競争力の高さを示している。

図6 資本財輸入における寄与度



(資料)財務省「貿易統計」

図7 東アジアからの輸入比率



(資料)財務省「貿易統計」

このため、資本財の輸出は今後も増加していくと考えられる。ただし、輸入の増加ペースが輸出を上回っているため、収支で見ると黒字は今後も緩やかな減少傾向をたどると考えられる。一方、消費財収支には持ち直しの動きがみられることから、資本財と消費財を合わせた財収支は今後しばらく横ばい圏内で推移するものと考えられる。

乗用車輸出に特異な動き

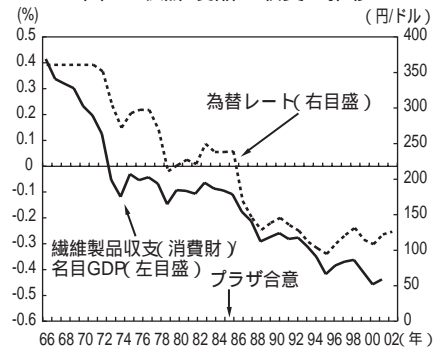
プラザ合意後の急速な円高により、消費財収支は黒字が急減したが、内訳を見ると黒字減少の時期やペースは品目別に異なる。

繊維製品の収支を見ると、プラザ合意よりかなり前から黒字が減少し始めており、73年にはすでに赤字に転落していた(図8)。プラザ合意の前も後も一貫して減少を続けているのが繊維製品の収支の特徴である。これを輸出と輸入に分けて見ると、70年代に輸出が急減、輸入が急増した後、しばらく横ばいで推移し、プラザ合意後から再び輸入が急増した。

一方、プラザ合意の前後で大きく変化したのが家電機器と乗用車である。

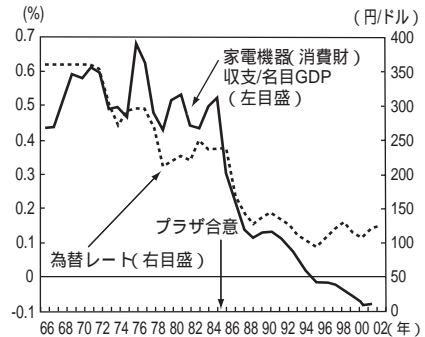
家電機器はプラザ合意前までは名目

図8 繊維製品の収支の推移



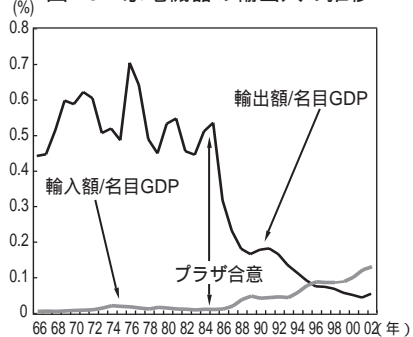
(資料) 財務省「貿易統計」、内閣府「国民経済計算」、IMF「IFS」

図9 家電機器の収支の推移



(資料) 図8に同じ

図10 家電機器の輸出入の推移

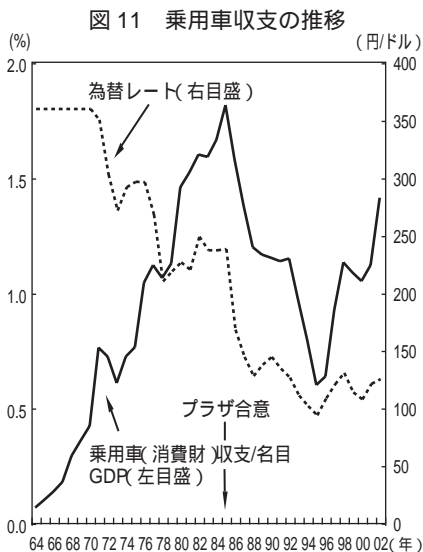


(資料) 図8に同じ

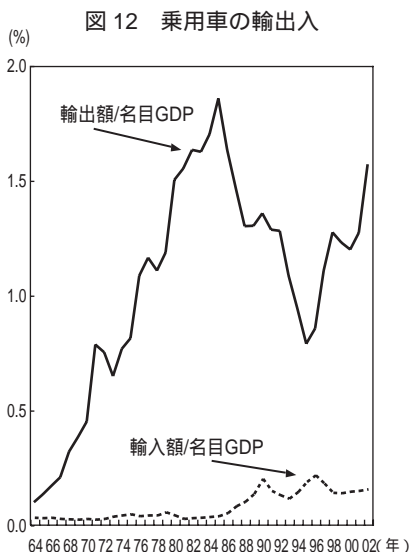
GDP 比 0.5 % 前後の安定した黒字を稼いでいたが、プラザ合意直後に黒字が急減した(図9)。輸出と輸入に分けて見ると、プラザ合意後の黒字の減少は、主に輸出の減少によってもたらされており、輸入の増加は輸出の減少と比べると小さい(図10)。

乗用車はプラザ合意までは黒字が増加、プラザ合意後は黒字が減少、90年代後半から再び増加とN字型を描いている(図11)。輸出と輸入に分けて見ると、プラザ合意後の黒字の減少と再増加は主に輸出の増減によるものであった(図12)。これを輸出台数と平均輸出単価(円ベース輸出金額「貿易統計」を輸出台数「日本自動車工業会統計」で除したものの)動きから見ると、まず、平均輸出単価がプラザ合意直後から88年にかけて下落(図13)。その後、93年から96年にかけて輸出台数が減少した(図15)。この結果、輸出金額は、89年から92年を踊り場にプラザ合意後から95年まで減少を続けることになる(図12)。

平均輸出単価は89~90年に上昇した後、95年まで横ばいで推移、96年以降再び上昇に転じた(図13)。一方、輸出台数も97年以降増加に転じた(図15)。こうして90年代後半以降は、



(資料) 財務省「貿易統計」、内閣府「国民経済計算」、IMF「IFS」



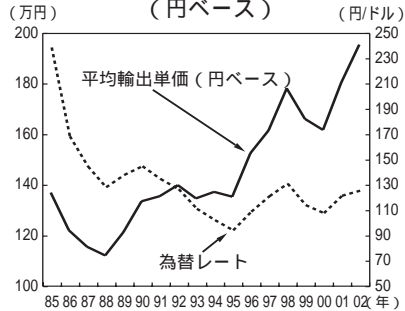
(資料) 図11に同じ

輸出単価の上昇と輸出台数の増加の双方によって輸出金額が急増したのであった。こうした単価、台数の動きから以下のようなことが言えるだろう。

まず、プラザ合意直後の円高局面では、輸出台数よりも価格面に影響が表れた。日本の自動車メーカーは、円高による円ベース価格の目減りを防ぐためドルベース価格を引き上げたが(図14)、円高進行分の一部を転嫁するにとどまり、円ベースの平均輸出単価が急低下した(図13)。円高進行分のドルベース価格への転嫁があまり進まなかったのは、輸出台数の確保を優先したためとみられ、プラザ合意後の輸出台数はほぼ横ばいで推移した(図15)。

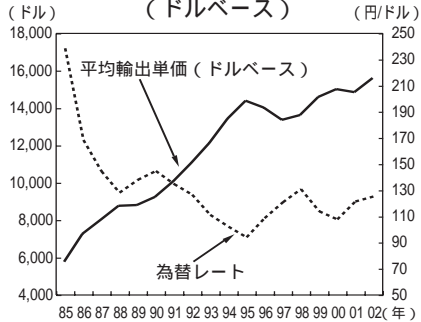
80年代後半以降、北米を中心に日本メーカーの海外生産拠点の生産能力が大幅に拡充され、再び円高が進行し始めた93年から95年にかけて日本からの輸出台数が激減した。こうして輸出から海外生産へのシフトが大きく進んだ。この間、日本からの平均輸出単価は、ドルベース価格の引き上げによって(図14)円ベースでは横ばいで推移し(図13)、円ベースで下落した前回の円高時(プラザ合意後)とは異なる様相を示した。これは円高進行分のドルベース価格への転嫁が前回の円

図13 乗用車の平均輸出単価の推移 (円ベース) (円/ドル)



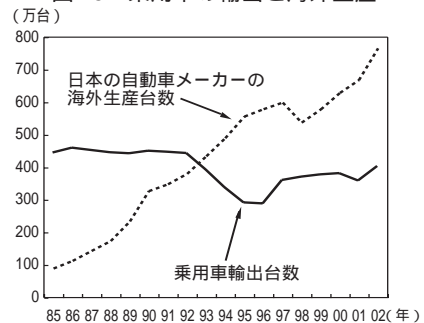
(注) 平均輸出単価(円ベース)は、貿易統計の輸出金額を自工会調の輸出台数で除して算出、ドルベースは、円ベースを為替レート(円/ドル)で除して算出。
(資料) 財務省「貿易統計」、(社)日本自動車工業会資料(輸出台数)、IMF「IFS」

図14 乗用車の平均輸出単価の推移 (ドルベース) (ドル)



(注) 資料) 図13に同じ

図15 乗用車の輸出と海外生産



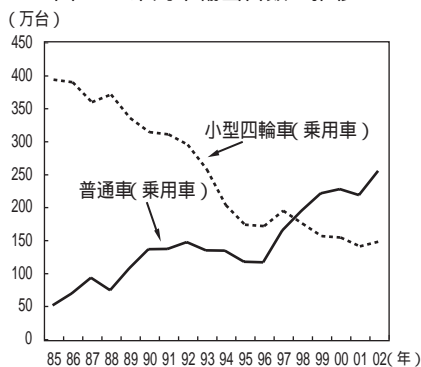
(出所) (社)日本自動車工業会資料より作成

高時よりも進んだためである。平成7年版、平成8年版の通商白書においても、プラザ合意後の円高時よりも93年からの円高時の方が転嫁率が高かったという指摘がなされている。

90年代後半以降は輸出価格を引き上げながら輸出台数も増やしてきた(図13~15)。輸出から海外生産への流れが逆流し始めたのかというと、そうでもない。輸出が再び増加を始めた90年代後半以降も海外生産は増加し続けている(図15)。98年に一度落ち込んでいるのは、アジア経済危機でアジアでの生産が大幅に減少したためである。乗用車においては、輸出が海外生産によって代替されるという従来の流れから、海外生産も輸出も増えるという方向に流れが変わってきた。なぜそのようなことが可能になったのか、輸出の中身の変化を見ながら考えていくことにする。

日本自動車工業会の統計で乗用車の輸出台数の推移を見ると、小型四輪車の輸出台数が減少してきているのに対し、普通車の輸出台数は増加傾向にある(図16)。特に97年頃から急増しており、98年には小型四輪車を追い抜いた。近年の乗用車輸出増加のけん引役は普通車となっている。

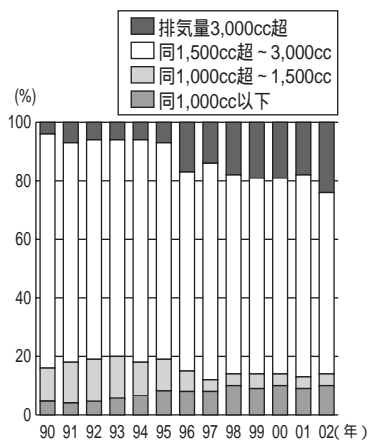
図16 乗用車輸出台数の推移



(注) 軽は輸出台数が少ないので省略した。

(出所) (社)日本自動車工業会資料より作成

図17 米国が日本から輸入している乗用車の排気量別台数シェア



(資料) 米国商務省センサス局「貿易統計」

こうした輸出品の高級化傾向によりドルベースの平均輸出単価が押し上げられ(図14)、円安も手伝って円ペー

スの平均単価が大幅に上昇してきている（図13）。乗用車の貿易収支黒字がN字型回復を遂げた背景には、輸出数量の増加に加え、価格の上昇があった。

さらに、米国の貿易統計で、日本から米国への乗用車輸出を排気量別に見てみると、90年代後半以降、排気量3,000cc超のシェアが目立って増えていることがわかる（図17）。1,000cc以下もわずかながら増えており、その間の1,000cc超～3,000cc以下クラスのシェアが低下している。日本メーカーが米国で生産している車種は排気量1,000cc超～3,000cc以下クラスの車種が多く、米国で生産していない車種の輸出が増えている。従来、輸出と海

外生産は代替関係にあると考えられてきたが、乗用車においては輸出と海外生産が棲み分けながら両方が増加するという好循環が見られる。これは海外生産の増加 輸出の減少 国内の空洞化、という従来の方式を覆すものであり、海外生産の増加は必ずしも国内の空洞化をもたらすものではないと言える。ただし、海外生産増加と輸出増加両立の背景には日本の自動車産業の高い技術力と生産性がある。したがって、他の産業においても同様の対応が可能であるとは限らないが、日本の製造業空洞化が懸念される状況の中で、これを打開していくための方向性のひとつを示していると言えるだろう。