

落ち込む対米輸出と急増する対中輸出

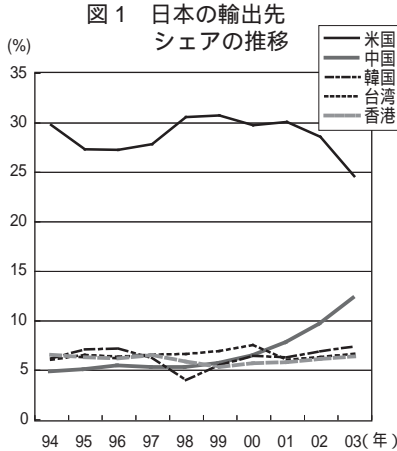
中井 邦彦 *Kunihiko Nakai*

(財)国際貿易投資研究所 主任研究員

日本の輸出先シェアが大きく変化している。日本の輸出先の中で最も輸出額が大きいのは米国であり、これには変化がない。しかし、日本の総輸出額に占める米国のシェアが近年低下し始めている(図1)。2001年に30.0%あったシェアが2003年には24.6%まで落ち込んだ。替わって中国向け輸出のシェアが急上昇している。2001年の7.7%から2003年には12.2%まで上昇した。2001年には対米輸出の約4分の1に過ぎなかった対中輸出が、わずか2年のあいだに対米輸出の2分の1に迫る規模にまで成長した。対中輸出は2001年に台湾を抜いて2位になったばかりだが、対米輸出の減少と対中輸出の増加が現在のペースで続けば中国が日本にとって最大の輸出相手国になる日もそう遠くないかもしれない。本稿では対米輸出の減少と対中輸出増加の背景について考察していく。

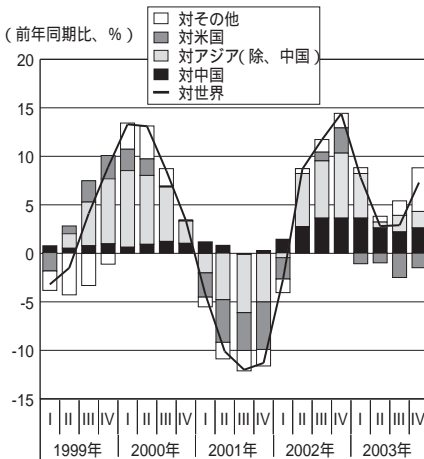
総輸出額に占める対米シェアの低下、対中シェアの上昇は、近年の輸出数量の動きを反映している。日本の輸出数量の増減率を貿易統計の輸出数量指数を使って輸出先別に寄与度分解してみると、対米はマイナスの寄与度となっている四半期が多く、プラスになってもその寄与度は小さい(図2)。

一方、対中輸出は2002年以降、プラスの寄与度が大きくなっている。2002年は中国がWTOに加盟した年である。2000～2002年にかけて、中国製品が急速に日本に流入し、中国脅威論が高まったが、最近の対中輸出の寄与度は当時の対中輸入の寄与度を大きく上回るものである(図2・図3)。



(資料) 財務省「貿易統計」

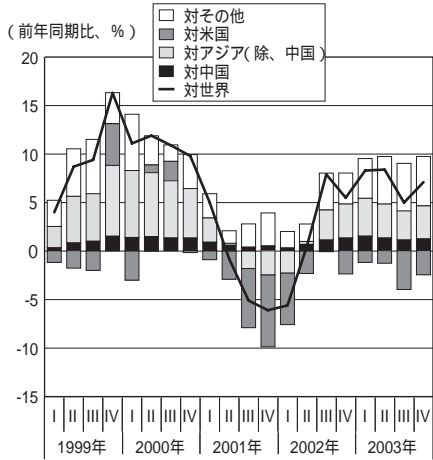
図2 日本の輸出数量増減率の国別寄与度



(注) 貿易統計の輸出数量指数を使い、2000年の輸出額を基準ウェイトとして寄与度を計算した。

(資料) 財務省「貿易統計」

図3 日本の輸入数量増減率の国別寄与度



(注) 貿易統計の輸入数量指数を使い、2000年の輸入額を基準ウェイトとして寄与度を計算した。

(資料) 財務省「貿易統計」

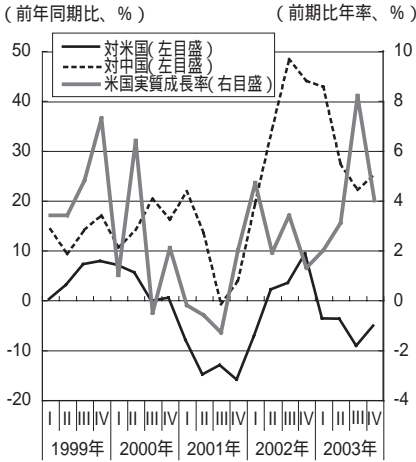
このように対米輸出と対中輸出は対照的な動きを見せている。そこで次節以降では、対米輸出減少と対中輸出増加の背景について考えてみたい。

落ち込む対米輸出

対米輸出はITバブルが崩壊した2001年に大きく落ち込んだ後、2002年になって持ち直していたが、2003年に再び減少に転じた(図4)。

米国景気は2001年にマイナス成長に陥り、その影響で対米輸出も減少し

図4 米国の成長率と日本の対米・対中輸出（数量ベース）



(資料) 財務省「貿易統計」
米国商務省経済分析局 HP

たが、その後の米国景気の回復にもなって対米輸出も回復した。このように2002年までの対米輸出は概ね米国の景気動向を反映した動きとなっていた。2003年に入っても米国景気は引き続き堅調であり、年央以降、成長率はむしろ高まる傾向にある。しかし、対米輸出は落ち込むばかりである。

日本の対米輸出額における減少寄与率上位品目は表1のとおりである。「乗用車」が減少要因の半分近くを占めており、「コンピュータ」「集積回路」がこれに続く。日本から米国への「コ

表1 日本の対米輸出額における減少寄与率上位品目（2003年）

HS 番号	品目	寄与率(%)
8703	乗用車	44.8
8471	コンピュータ	14.4
0000	再輸出品	4.3
8542	集積回路	4.1
8407	エンジン	3.7

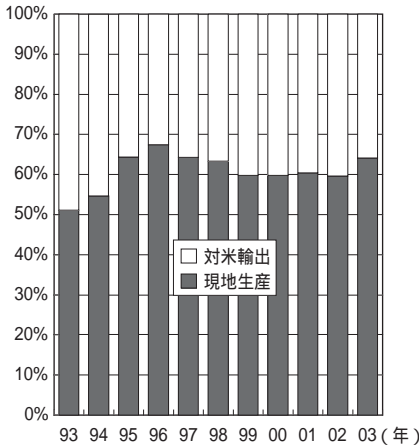
(注)「再輸出品」は、輸入した商品に手を加えることなく、輸入後(通常)1年以内に輸出するもので、品目が分散しているため、代表的品目を特定するのは困難。

(資料) 財務省「貿易統計」

ンピュータ」「集積回路」の輸出が減少する一方で日本から中国への「集積回路」の輸出が増え(後出表3参照)。米国では中国から「コンピュータ」の輸入が増えている。生産拠点の中国シフトによって貿易の流れが変わり始めている。

米国景気が好調であるにもかかわらず対米輸出が減少している背景には、自動車の現地生産拡大と円高の進行がある。日本自動車工業会の輸出統計と海外生産統計から算出した米国における現地生産比率{現地生産台数/(現地生産台数+輸出台数)}は90年代前半に上昇した後96年をピークに低

図5 米国における日本メーカーの自動車現地生産比率の推移



- (注) 1. 数字は四輪車(乗用車+トラック+バス)のもので二輪車は含まない。
 2. 対米輸出台数+現地生産台数を100%としてそれぞれのシェアを計算。
 3. 2003年10~12月期の現地生産台数が未公表のため、2003年の数字は販売統計の伸び率から筆者が推計したもの。
 (資料)(社)日本自動車工業会の統計より作成

下、2000年代は横ばいで推移していたが、2003年は再び上昇に転じている(図5)。

米国における日本車販売台数を見ると、日本から輸出したものと、日本メーカーが現地生産したものを合わせた2003年の販売台数は2.3%の増加であった(表2)。このうち、現地生産分は6.5%増加したが、日本からの輸出分は4.7%の減少となった。現地生産の増加が大きかったのは「トラック・バス(ピックアップトラック等も含まれ、バスはわずか)」で、「乗用車」は微増にとどまった。一方、日本からの輸出は「トラック・バス」が3.2%増加したものの、「乗用車」は11.5%減と大きく落ち込んだ。

表2 米国における日本車販売台数

	米国における日本車販売台数(+)								
		現地生産分			日本からの輸出分			(別掲)現地生産分+輸出分	
		乗用車	トラック・バス		乗用車	トラック・バス		乗用車	トラック・バス
2002	4,603	2,884	1,927	957	1,719	923	796	2,850	1,753
2003	4,711	3,072	1,941	1,131	1,639	817	822	2,758	1,953
前年比・%	2.3	6.5	0.7	18.2	4.7	11.5	3.2	3.2	11.4

- (注) 1. 現地生産分は、「乗用車」が北米産、「トラック・バス」が米国産。
 2. 日本メーカーが第三国(乗用車については北米、日本以外。トラック、バスについては米国、日本以外)で生産し、米国で販売している台数は含まない。
 (資料)(社)日本自動車工業会「VOL. 37 NO. 10 自動車統計月報 2004年1月号」

車種別の販売台数（日本からの輸出分＋日本メーカーの現地生産分）は乗用車が3.2%減となったが、トラックは11.4%増加しており、トラック系車種への需要シフトが目立つ。こうした売れ筋車種の変化に対し日本の自動車メーカーは、乗用車の販売減少には日本からの輸出削減で対応し、現地生産は微増を維持した。また、トラックの販売増加には現地生産の増加で対応し、日本からの輸出増加は微増にとどめている。このように、日本の自動車メーカーは需要増加には現地生産の増加で対応し、需要減少には日本からの輸出削減で対応している。折からの

円高ドル安もこの傾向に拍車をかけてきた。

急増する対中輸出

一方、2002年以降、日本の輸出増加をけん引しているのは対中輸出である（前出図2）。対中輸出は集中豪雨的と言っていいほどの勢いで増えているが、今のところこれが日中間で問題になる気配はない。その理由は、対中貿易が赤字であることもあるが、日本からの輸出が中国にとって不可欠であるということにもある。

対中輸出においてHS4桁ベースで

品目別増加寄与率を見てもみると、トップは「集積回路」で、2番目が「テレビ・携帯電話・デジタルカメラ等の部品」である（表3）。「集積回路」はHS4桁ベースで品目別対中輸出額トップであり、「テレビ・携帯電話・デジタルカメラ等の部品」は6位である（表4）。

中国向けに「集積回路」や「テレビ・携帯

表3 日本の対中輸出額における増加寄与率上位品目（2003年）

HS番号	品目	寄与率(%)
8542	集積回路	9.1
8529	テレビ・携帯電話・デジタルカメラ等の部品	6.8
8708	自動車部品	5.9
8473	電子計算機の部分品及び付属品	4.3
0000	再輸出品	4.3
9013	液晶デバイス、レーザーおよびその他の光学機器	3.7
8479	機械類	3.4
2902	環式炭化水素	2.9
8541	ダイオード、トランジスター、発光ダイオード	2.4
8429	ブルドーザー	2.1

（資料）財務省「貿易統計」

表 4 日本の対中輸出額上位品目（2003年）

HS番号	品目	輸出額 (10億円)	対中輸出総額に 占めるシェア(%)
8542	集積回路	512	7.7
0000	再輸出品	266	4.0
8708	自動車部品	207	3.1
8473	電子計算機の部分品および付属品	203	3.1
8479	機械類	201	3.0
8529	テレビ・携帯電話・デジタルカメラ等の部品	191	2.9
8703	乗用車	168	2.5
8541	ダイオード、トランジスター、発光ダイオード	145	2.2
9013	液晶デバイス、レーザーおよびその他の光学機器	122	1.8
2902	環式炭化水素	118	1.8

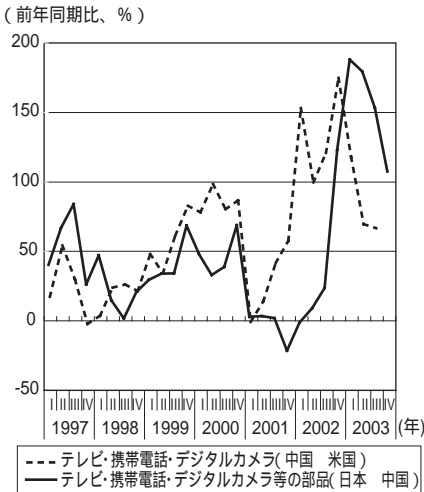
(資料) 財務省「貿易統計」

電話・デジタルカメラ等の部品」の輸出が伸びている要因は何であろうか。中国の経済成長にともなって中国での需要が伸びていることもあるが、米国の対中輸入が急増している点に注目したい。2002年に中国は米国の輸入相手国として日本を抜いて3位になったが、2003年はさらにメキシコを抜いて2位に浮上した(1位カナダ2,242億ドル、2位中国1,524億ドル、3位メキシコ1,381億ドル)。米国の中国からの輸入で増えているのは、「コンピュータ」や「携帯電話」「デジタルカメラ」「テレビ」などである。

ここで、中国が「コンピュータ」や「携帯電話」「デジタルカメラ」「テレビ」の対米輸出を増やすと、その部品である「集積回路」や「テレビ・携帯電話・デジタルカメラ等の部品」の対日輸入が増えるという構図が浮かび上がる。米国の中国からの「テレビ」「携帯電話」「デジタルカメラ」の輸入と、日本から中国への「テレビ・携帯電話・デジタルカメラ等の部

品」の輸出の動きを並べてみると、日本の輸出が米国の輸入にやや遅行して連動していることがわかる(図6)。やや遅行しているのは、米国の需要動向を見極めたうえで部品を発注する必要があることや、部品の発注から実際に輸入されるまでにタイムラグがあるためと考えられる。対中輸出と言っても間接的には米国の需要動向の影響を受けていることになる。ITバブルが崩壊した2001年に米国経済はマイナス成長に陥り、日本の対米輸出は大きく落ち込んだが、対中輸出も同時に落ち込んだ(前出図4)。このことは対中

図6 部品輸出と完成品輸出の関係



(資料) 財務省「貿易統計」、米国商務省「貿易統計」から作成

輸出といえども、中国の対米輸出品に組み込まれる部品も多く含まれるため、米国景気の影響からは逃れられないことを示唆している。2003年は、日本の対米輸出は減少したものの、米国経済自体は堅調であったため、中国からの輸入が大きく伸び、それが日本の対中輸出を誘発する結果になった。

こうしたことから日本の輸出において対米ウェイトが下がり、対中ウェイトが上がったとしても依然として米国経済に依存していることには変わりがない。ただし、2003年になって変化の兆しも見られる。対中輸出において

HS4 桁ベースでの品目別増加寄与率の3番目に「自動車部品」が急浮上した(前出表3)。2002年には1.5%に過ぎなかった寄与率が2003年は5.9%にまで上昇した。輸出額でもHS4 桁ベースで第3位に浮上した(前出表4)。これは日本メーカーの中国での現地生産増加に呼応したものであるが、「集積回路」や「テレビ・携帯電話・デジタルカメラ等の部品」の輸出増加とは異なる意味を持つ。日本メーカーの中国での自動車生産は中国市場を主なターゲットとしており、中国の内需向けである。「集積回路」や「テレビ・携帯電話・デジタルカメラ等の部品」の対中輸出が米国景気の影響を受けるのに対し、「自動車部品」はむしろ中国の内需の影響を受ける。中国の所得水準が向上して購買力が高まれば、このような中国の内需向け輸出が今後増えることが予想される。そうなると、日本の輸出の先行きを予測するには米国経済だけでなく中国経済の動向もウォッチする必要があるだろう。

進む輸出入先の分散

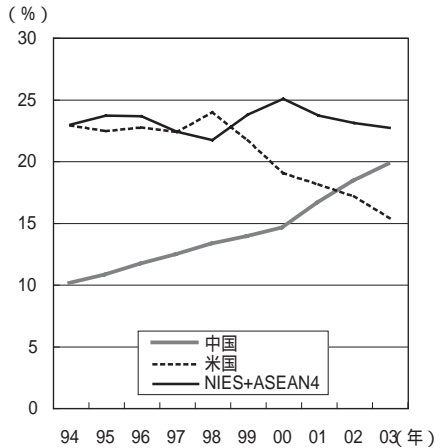
現在は破竹の勢いの中国経済も先行

きにリスクがないわけではない。したがって、中国依存を過度に進めることにはリスクが伴う。

中国依存が高まっているのは輸出だけではない。輸入においても中国依存は急速に高まっている（図7）。日本の輸入に占める対中輸入のシェアは年々上昇しており、2002年に対中輸入のシェアが対米輸入のシェアを上回ったのは記憶に新しい。また、アジアNIES+ASEAN4からの輸入シェアが2000年をピークに低下しているので、2003年には対中輸入がアジアNIES+ASEAN4からの輸入に肉薄した。早ければ2004年にも両者が逆転する可能性が出てきた。こうした事実は生産拠点の中国シフトを意味している。

このように日本の輸出入両面において対米依存度が低下し、対中依存度が上昇している。中国への依存が過度に進むことには警戒も必要だが、米国一辺倒からの脱却が急速に進んでいる。

図7 日本の輸入先シェアの推移



(資料) 財務省「貿易統計」