

ASEANと中国が牽引する東アジアの貿易 (特集 東アジア物流新時代 -- グローバル化への対応と課題)

著者	石川 幸一
権利	Copyrights 日本貿易振興機構 (ジェトロ) アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	148
ページ	4-7
発行年	2008-01
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00005088

ASEANと中国が牽引する東アジアの貿易

石川幸一

●はじめに

国際物流を創出しているのは、基本的に物品の貿易（以下、貿易）である。本稿は、東アジアにおける域内貿易の発展と現状を検討することにより、東アジアにおける物流の現状と課題を論じるための前提となる情報を提供することを目的としている。そのため、東アジアの主要国・地域および主要貿易品目を取りあげ、主要国・地域間の貿易を分析するとともに発展の要因を探ることにする。

●東アジア域内貿易を牽引した ASEANと中国

東アジアの域内貿易は、一九八五年の二二・三億ドルから二〇〇五年には一兆四二八億ドルに一一・五倍に拡大し、世界貿易に占めるシェアは六・七％から一三・七％にほぼ倍増した。世界貿易の拡大の倍のペースで東アジアの域内貿易は拡大したことになる。域内貿易比率は一九八五年の三四・七％から二〇〇五年には五二・〇％に上昇している。域内貿易はどの国が牽引し

たのか、東アジア域内貿易を主要国・地域間の貿易額の変化に着目して推移をみてみよう。

日本は一九六〇年代以降、東アジア各国への機械設備、素材、部品など資本財と中間財の供給国として、また、東アジア各国から資源だけでなく工業製品を輸入する市場として、各国の経済発展を支えてきた。日本をのぞく東アジアの諸国が経済発展を加速したのは、円安から円高への為替レート調整の起点となった一九八五年のプラザ合意以降である。一九八五年、一九九五年、二〇〇五年の東アジアの域内貿易の変化を貿易マトリックスにより概観しよう。

一九八五年は、日本とASEANの貿易およびASEANの域内貿易が東アジア域内貿易の中心となっている（表1）。最も大きな流れはASEANから日本への輸出で域内輸出の一四・四％を占めている。また、ASEANの域内貿易が一一・三％を占め、日本からASEANへの輸出が九・三％を占めている。日中貿易は往復額で七・四％を占め、日本とASEANの往復貿易額の一一・八％に比べるとまだ小さい。

一九九五年になると、日本のシェアが低下し、中国、香港、韓国、台湾のシェアが上昇している（表2）。シェアは一九八五年の輸出三四・〇％、輸入二六・六％から一九九五年には輸出二八・八％、輸入一七・八％に低下した。ASEANのシェアは輸入で増加、輸出で減少している。域内貿易で最もシェアが高いのは、ASEAN域内貿易で一二・六％となっている。日本とASEANの貿易のシェアは依然として大きく、日本の対ASEAN輸出が一二・〇％、輸入が七・二％となっている。

日本からASEANへの輸出志向型の製造業投資が急増したのは一九八七年以降であり、日本からの部品と材料（部材）輸出が増加したことが貿易額の急増の要因である。中国と香港間の貿易は一九八五年から一九九五年の時期に急増している。一九七八年の改革・開放以降、香港から華南地域への企業進出が急増し、香港を中継した部材の中国への輸入、製品の中国からの輸出が増加したことが理由である。

二〇〇五年になると中国が急浮上し、日本がさらに後退している（表3）。中国の

表1 1985年の東アジア域内貿易（シェア）

（単位：％）

輸出国→輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア
日本		10.0	5.2	5.8	3.9	9.3	34.0
中国	4.9		5.7			2.2	12.8
香港	1.0	6.3		0.4	0.2	1.6	9.5
韓国	3.6		1.2		0.1	1.3	6.2
台湾	2.7		2.0	0.2		1.4	6.3
ASEAN	14.4	0.7	2.0	1.7	1.1	11.3	31.2
東アジア	26.6	17.0	16.1	8.1	5.3	27.1	100.0

（出所）日本貿易振興機構国際経済研究課作成の世界貿易マトリックスにより作成。

表2 1995年の東アジア域内貿易（シェア）

（単位：％）

輸出国→輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア
日本		3.4	4.4	4.8	4.2	12.0	28.8
中国	4.4		5.6	1.0	0.4	1.6	13.0
香港	1.6	8.9		0.4	0.3	1.9	13.1
韓国	2.6	1.4	1.6		0.6	2.9	9.1
台湾	2.0	0.1	4.0	0.4		2.3	8.8
ASEAN	7.2	1.3	3.0	1.6	1.5	12.6	27.2
東アジア	17.8	15.1	18.6	8.2	7.0	33.3	100.0

（出所）表1と同じ。

表3 2005年の東アジア域内貿易（シェア）

（単位：％）

輸出国→輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア
日本		5.6	2.5	3.3	2.9	5.3	19.6
中国	5.9		8.7	2.5	1.3	3.9	22.3
香港	1.1	9.1		0.4	0.1	1.2	11.9
韓国	1.6	4.9	0.8		0.8	2.0	10.1
台湾	1.0	2.9	2.1	0.4		2.0	8.4
ASEAN	5.1	4.8	2.9	1.7	1.3	11.9	27.7
東アジア	14.7	27.3	17.0	8.3	6.4	26.3	100.0

（出所）表1と同じ。

シェアは、輸出では二二・三％、輸入は二七・三％となり、輸出入とも日本を超えている。なお、中国は世界貿易におけるシェアは輸出入とも日本を超え、世界三位の貿易国となっている。香港の中継貿易港としての役割は低下しているが、香港の対中輸出は域内輸出の九・一％、輸入は同じく八・七％を占めている。これは、最大であるASEAN域内貿易の一・九％に次いでおり、重要性は失われていない。

ASEANは、域内輸出の二七・七％、域内輸入の二六・三％を占めており、域内貿易においては重要な位置を引き続き占めている。従来、東アジアの域内貿易を主導してきた日本とASEANの貿易は、輸出が五・三％、輸入が五・一％と一九八五年に比べると輸出のシェアは半分、輸入のシェアは三分の一に縮小している。一方、ASEANと中国の貿易は急拡大しており、日本とASEANの貿易を急追している。

これら主要国・地域の一九八五年から二〇〇五年の域内貿易の拡大に対する寄与率をみると、輸出ではASEANが二七・四％と最大で二三・一％の中国がそれに続き、輸入では二八・二％の中国が最大でASEANが二六・三％と僅差で続いている。日本は、輸出が一八・一％で比較的大きいものの、輸入は二三・五％でASEANと中国の半分以下である。このように、東アジア域内貿易は中国とASEANが牽引しており、中国の台頭のみが注目されているが、

ASEANの重要性は変わっていない。

●主要製品の東アジア域内貿易

本節では、輸送機械とIT機器をとりあげ、主要製造業品目別に東アジア域内諸国間の貿易の現状を概観する。紙幅の都合で取り上げられなかったその他の主要製品は参考文献①を参照願いたい。

①輸送機器

・自動車

自動車は、日本からASEANへの輸出、ASEAN域内貿易、韓国からASEANへの輸出が大きい。日本からASEANへの輸出は域内輸出の五三・七％を占めている。日韓ともASEANの中では自動車を生産していないシンガポールが最大の輸出先となっている。ASEANの域内貿易は、タイからインドネシア、フィリピンへの輸出が大きい。中国は輸出国としての比重はまだ小さいが、今後ASEAN向けが増加すると考えられる。自動車の域内輸出は対世界輸出の九・〇％と小さい。その要因は各国で輸入代替型産業として育成され、貿易障壁が維持されていたためであり、また主要市場が米国、欧州など域外だったためである。

・自動車部品

自動車部品は、日本と韓国からの対中輸出が大きい。最大の流れは域内輸出の一八・九％を占める日本からASEANへの輸

出である一方、日本から中国への輸出は一六・一%を占めている。中国の輸入額はASEANの輸入規模に近づいており、日韓の自動車メーカーが中国で現地生産を行うための部品輸出が増加している。日本のASEANへの輸出ではタイが五割を占めており、タイが東南アジアの自動車生産輸出基地となっていることを裏付けている。ASEAN域内貿易では、タイが最大の輸出国であり、マレーシアが最大の輸入国となっている。韓国は日本とは対照的に、ASEANへの部品輸出は小さい。自動車と異なり、自動車部品では中国は輸出国として頭角を現しており日本向けが大きい。

② IT関連機器

HS分類では、コンピュータ・周辺機器は一般機械(HS八四)、電子部品などは電気機械(HS八五)に分類されるため、ここでは電気機械にコンピュータ・周辺機器および同部品を加えてIT関連機器としてまとめた。

・コンピュータ・周辺機器

IT機器は、中国と香港間の貿易が極めて大きいという特徴がある。コンピュータ・周辺機器では、中国の対香港輸出が域内輸出の二五・〇%を占めており、コンピュータ部品では中国の香港からの輸入が二一・四%を占め、最大の取引となっている。これはIT機器の世界的集積地である中国華南地域に香港経由で部品が輸出され、製

品が世界に再輸出されているためである。

部品を無税で輸入し、製成品を全量輸出する委託加工貿易の場合、製成品(部品を含む)は中国国内に販売できないため、香港を通して中国に再輸出し中国内の企業に部品などを販売しているのである。また、書類上で直接取引される転廠と呼ばれる形態がある。コンピュータ・周辺機器では、中国から日本への輸出も大きい。また、シンガポール、タイなどASEANから中国をはじめ、域内の各国にかなりの規模で輸出が行われている。日本および台湾からの輸出額は小さく、生産拠点が中国、ASEANへ移管しているためである。

・コンピュータ部品

コンピュータ部品では、ASEANが最大の輸出国・地域であり、ASEAN域内貿易が東アジアの域内貿易の一六・〇%を占める。マレーシアからシンガポールとタイ、シンガポールからインドネシア、マレーシア、タイからシンガポールへの輸出が一〇億ドルを超えている。ASEAN域内貿易に占めるシンガポールからの再輸出額は二一・九%である。中国は輸出では第三位、輸入では最大である一方、香港からの再輸出が六二・三%を占めている。日本および台湾からの輸出は、製品に比べ大きく、台湾は香港向けを合計すると二〇億ドルを超える。

・通信機器と映像機器類

通信機器(携帯電話など)は中国が域内輸出の四三・八%を占めて最大の輸出国となっており、日本の輸出は東アジアで最も小さい。中国の最大の輸出先は香港であり、大半は再輸出と思われる。中国はASEAN向けも大きく、日本への輸出も一〇億ドルを超えている。

テレビなど映像機器も、中国が域内輸出の四三・三%を占め、最大の輸出国である。最大の流れは中国から香港であり、域内貿易の二三・一%を占めている。香港を除くと最大の輸入先は日本であり、中国からの輸入が最も大きい。ASEANではマレーシアが最大の輸出国であり、ASEANの対日輸出の五六・三%、域内輸出の四七・三%を占めている。

・電子部品類

電子部品類は中国と香港間の貿易の比重が大きい。ただし、半導体など電子部品類はASEANが最大の輸出国・地域であり、ASEANの域内貿易が二二・四%を占める。中国および香港向けも大きく、香港向けは中国に再輸出されていることから、ASEANから中国への輸出が最大の流れである。ASEANでは、シンガポール、マレーシア、フィリピンが三大輸出国であり、域内ではシンガポールとマレーシア間の取引が大きな比重を占める。日本からは、ASEANをはじめ各国に輸出されている。台湾と韓国の輸出額は中国より大きく、台

湾の中国向け輸出額と香港向け輸出額を合計すると一四億ドルとなり、日本の中国、香港向け輸出を超えている。

●東アジア域内貿易の特徴

域内で最も取引額が大きな品目はIT関連機器で域内輸出の三七・二%を占めている。電子部品が域内輸出の一四・三%、コンピュータ・周辺機器とコンピュータ部品を合計すると一一・四%を占めている。続いて、化学品が一・一%となっている。鉱物性燃料と鉄鋼が5%前後となっており、これら六品目で域内輸出の六〇%を占めている。

世界輸出に占める東アジア域内輸出額の比率（域内輸出比率）をみると、五〇%を超えるのは、鉱物性燃料、食品、鉄鋼、化学品、コンピュータ・周辺機器、コンピュータ部品、電子部品、IT機器、合成繊維・織物である。とくに、電子部品は八〇・六%であり、極めて高い。一方、自動車は九・一%、二輪車は九・四%と非常に低い。自動車と二輪車は日本を除くと貿易障壁が依然として高く、ASEAN域内では関税障壁は低くなったとはいえ非関税障壁が残っているためである。東アジアは事実上の市場統合が進んでいるといわれているが、IT関連機器を中心に進んでいる一方、輸送機器では遅れている。

域内輸出比率は部品・素材で高く、製品では低い。輸送機器でも自動車部品は三四

・九%と自動車に比べるとはるかに高い。IT関連機器を部品と最終財に分けると、部品は七一・二%、最終財は三六・〇%とほぼ倍の差がある。東アジア域内では素材・部品の貿易が大きく、製品の市場は欧米など東アジア域外の比重が高いという構造が現在でも続いている。

●おわりに

中国は二〇〇三年に日本を抜き世界三位の輸入国となり、二〇〇四年には世界三位の輸出国となった。東アジアの域内貿易でも中国のシェアは輸出入とも日本を超え、東アジアでの存在感を増している。

しかし、ASEANの東アジア域内貿易における重要性は減少していない。域内貿易拡大への貢献では、ASEANと中国はほぼ等しいのである。域内貿易を牽引し、シェアも最も大きいASEANが東アジアの地域統合を主導するのは自然である。

東アジアの域内貿易比率は上昇している。部品の域内貿易比率は高いが、最終製品の域内貿易比率は低い。最終製品の域内貿易比率が低いのは、一九八〇年代後半以降、ASEAN、続いて中国に輸出志向型の外国直接投資が大量に流入したこと、裾野産業の発達の遅れから加工貿易が発展したと、生産コストの低い中国、ASEANに生産拠点を移管し米国に輸出する迂回輸出が増加したこと、などの構造的な要因のためである。所得水準の上昇により、域内で

の最終製品需要は増加する一方、東アジアは上記の要因により世界の生産・輸出基地となっているため、最終製品の域内貿易比率がEUやNAFTA並みに高まることは当面期待できないであろう。

東アジアで域内貿易比率が極端に低いのは輸送機器であり、とくに自動車である。自動車はASEAN域内ではAFTAにより貿易自由化が実現しつつあるが、日本を除くその他諸国の関税および非関税障壁は依然として高い。また、ASEANと中国の自由貿易協定 (Free Trade Agreement = FTA) では自動車は例外品目 (高度センシティブ品目) となっており、二〇一五年まで五〇%以上の関税率を維持できる。輸送機器の域内貿易を増加させるには、自由化水準の高い東アジアFTAを実現する必要がある。

(いしかわ こういち／亜細亜大学アジア研究所教授)

《参考文献》

- ①池上寛・大西康雄編『東アジア物流新時代—グローバル化への対応と課題—』アジア経済研究所、二〇〇七年。
- ②平塚大祐編『東アジアの挑戦—アジア経済研究所、二〇〇六年。』