

第 1 章

変化する東アジアの貿易構造

石川 幸一

はじめに

本書において主として議論の対象となる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。本章は、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上げ、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っている。

構成は次のとおりである。第1節では、東アジアの域内貿易の発展を概観し、急速な拡大の要因を検討する。第2節では、主要品目を取り上げ、主要国・地域間の貿易の流れを概観するとともに、東アジア域内貿易の特徴を分析する。第3節では、東アジアの開発のフロンティアとなっている大メコン圏の域内貿易の現状と問題に焦点を当てる。以上を踏まえ、最後には、ASEAN 域内貿易の重要性を確認するとともに、域内貿易拡大のための課題を論じる。

第1節 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、1985年の1264億ドルから2005年には1兆4288億ドルに11.3倍に拡大し、世界貿易に占めるシェアは6.7%から13.7%にはほぼ倍増した。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1985年の34.7%から2005年には52.0%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1960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。日本を除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1985年のプラザ合意以降である。1985年、1995年、2005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⁽¹⁾。

1985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14.4%を占めている。また、ASEANの域内貿易が11.3%を占め、日本からASEANへの輸出が9.3%を占めている。日中貿易は往復額で7.4%を占め、日本とASEANの往復貿易額の11.8%に比べるとまだ小さい。

1995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)。日本のシェアは1985年の輸出34.0%、輸入26.6%から1995年には輸出28.8%、輸入17.8%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12.6%となっている。日本とASEANの貿易のシェアは、日本の対ASEAN輸出が12.0%と依然として大きいのが、輸入は7.2%と小さくなっている。

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1987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

表1 1985年の東アジア域内貿易（金額）

（単位：100万ドル）

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		12,590	6,564	7,159	4,978	11,701	42,992
中国	6,091		7,148			2,842	16,081
香港	1,279	7,857		544	282	2,007	11,969
韓国	4,546		1,565		164	1,540	7,815
台湾	3,455		2,532	253		1,844	8,084
ASEAN	18,207	943	2,560	2,082	1,387	14,260	39,439
東アジア輸入計	33,578	21,390	20,369	10,038	6,811	34,194	126,380

同（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 輸出計
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
東アジア輸入計	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（金額）

（単位：100万ドル）

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		21,934	27,780	31,292	27,239	77,912	186,157
中国	28,466		36,004	6,688	2,782	10,475	84,415
香港	10,596	57,861		2,804	1,658	11,948	84,867
韓国	17,048	9,144	10,682		3,895	17,978	58,747
台湾	13,157	377	26,106	2,572		14,984	57,196
ASEAN	46,363	8,753	19,799	10,197	9,505	81,675	176,292
東アジア輸入計	115,630	98,069	120,371	53,553	45,079	214,972	647,674

同（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 輸出計
日本		3.4	4.4	4.8	4.2	12	28.8
中国	4.4		5.6	1	0.4	1.6	13
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	0.1	4	0.4		2.3	8.8
ASEAN	7.2	1.3	3	1.6	1.5	12.6	27.2
東アジア輸入計	17.8	15.1	18.6	8.2	7	33.3	100

（出所） 表1と同じ。

の急増の要因である。中国と香港間の貿易は1985年から1995年の時期に急増している。1978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。

2005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）。中国のシェアは、輸出では22.2%、輸入は27.3%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3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9.1%、輸入は同じく8.7%を占めている。これは、最大であるASEAN域内貿易の11.9%に次いでおり、重要性は失われていない。

ASEANは、域内輸出の27.7%、域内輸入の26.3%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5.3%、輸入が

表3 2005年の東アジア域内貿易

(単位：100万ドル)

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		80,005	36,019	46,678	41,383	76,090	280,175
中国	84,097		124,505	35,117	17,950	55,480	317,149
香港	15,258	130,283		6,205	1,700	16,952	170,398
韓国	22,180	69,885	12,066		11,892	28,574	144,597
台湾	14,449	40,783	30,648	5,562		28,509	119,951
ASEAN	73,447	67,949	40,905	24,671	18,985	170,567	396,524
東アジア輸入計	209,431	388,905	244,143	118,233	91,910	376,172	1,428,794

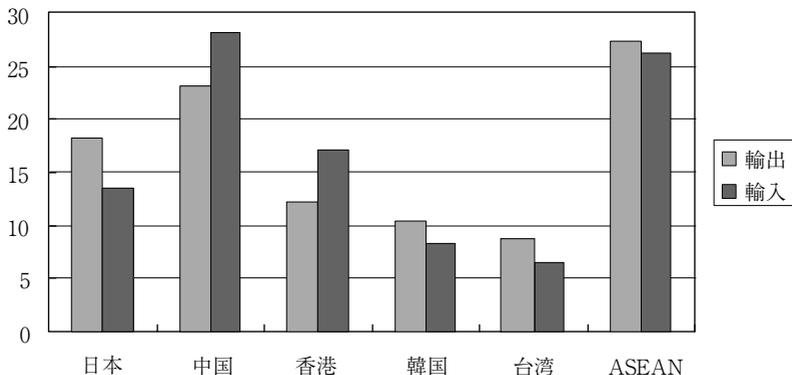
同 (シェア)							(単位：%)
輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		5.6	2.5	3.3	2.9	5.3	19.6
中国	5.9		8.7	2.5	1.3	3.9	22.2
香港	1.1	9.1		0.4	0.1	1.2	11.9
韓国	1.6	4.9	0.8		0.8	2	10.1
台湾	1	2.9	2.1	0.4		2	8.4
ASEAN	5.1	4.8	2.9	1.7	1.3	11.9	27.7
東アジア輸入計	14.7	27.3	17	8.3	6.4	26.3	100

(出所) 表1と同じ。

5.1%と1985年に比べると輸出のシェアは半分、輸入のシェアは3分の1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の貿易を急迫している。

これら主要国・地域の1985年から2005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が最大で中国がそれに続き、輸入では中国が最大でASEANが僅差で続いている(図1)。日本は輸出では比較的大きいものの、輸入では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の重要性は不変である。シンガポールの域内再輸出は、ASEANの域内貿易の約25%であるが、これを差し引いてもASEANの域内貿易は東アジア域内貿易の9%を占めており、域内の財の流れでは最大である。ASEANはGDPでは東アジアの9%台(2005年)に過ぎないため、日本と中国が東アジアの地域統合の中核となるべきとの見解がある。しかし、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。

図1 東アジアの域内貿易拡大(1985～2005年)に対する主要国・地域の寄与率(%)



(出所) 表1と表3から作成。

第2節 主要製品の東アジア域内貿易

本節では、どのような品目が域内貿易の主役となっているのかを検討している。そのために、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している。本節では、主要品目別の貿易マトリックスを作成している国際貿易投資研究所のITI財別国際貿易マトリックスを利用した⁽²⁾。なお、データはすべて2005年である。

1. 主要製品の東アジア域内貿易の現状

(1) 重化学工業品

①鉄鋼

鉄鋼は、日本、中国、韓国が主要輸出国であり、ASEANと中国が2大輸入国・地域である(表4)。最大の流れは、日本からASEANと中国であり、日本から韓国への輸出がそれに次いでいる。台湾から中国への輸出も大きい。香港向け輸出額も14億9000万ドルと大きく、実際の対中輸出はさらに大きいと考えられる。日本の輸出品は自動車や家電用の高品質の鉄鋼製品であり、日本が強い競争力を持っている品目である。中国からの鉄鋼輸出は近年急増しており、ASEAN向けは域内輸出の6.7%を占め、日本を急追している。中国のASEANへの輸出品は建築資材用の鉄銑半製品、日本へは窓枠などの構造物や家庭用品であり、日本製とはすみ分けている。

表4 鉄鋼の東アジア域内貿易

(単位：100万ドル)

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		7,281	1,032	6,451	2,860	7,908	25,532
中国	3,014		1,598	4,578	1,738	4,695	15,623
香港	83	3,100		23	81	75	3,362
韓国	2,935	4,285	731		635	2,217	10,803
台湾	996	3,423	1,490	343		1,771	8,023
ASEAN	657	732	288	238	296	4,633	6,844
東アジア輸入計	7,685	18,821	5,139	11,633	5,610	21,299	70,187

(出所) 国際貿易投資研究所「ITI財別国際貿易マトリックス(2006年版)」より作成。

表5 化学品の東アジア域内貿易

(単位：100万ドル)

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		11,823	3,783	9,514	8,577	7,965	41,662
中国	5,577		5,281	2,618	1,586	4,738	19,800
香港	444	13,453		178	269	776	15,120
韓国	2,640	12,006	1,660	1	1,829	3,034	21,170
台湾	1,539	9,075	3,984	583		2,945	18,126
ASEAN	5,515	8,719	3,294	2,294	2,502	17,589	39,913
東アジア輸入計	15,715	55,076	18,002	15,188	14,763	37,047	155,791

(出所) 表4と同じ。

鉄鋼は東アジア域内の比率が高く、世界への輸出の62.0%を占めている。ASEANの域内貿易はシンガポール経由の再輸出が大半であり、インドネシア、マレーシアが仕向け地である。

②化学品

化学品の輸出国は日本が最大、輸入国は中国が最大であるが、韓国、台湾などその他の国・地域の輸出額・輸入額も大きく、域内で偏りなく産業内貿易が進展している(表5)。シェアが最も高いのはASEANの域内貿易であり、11.3%を占める。シンガポールからインドネシアとマレーシア、タイへの輸出が主であるが、再輸出が4割となっている。香港から中国への輸出がそれに次ぐが、そのうち93%が再輸出である。ASEANを除き、各国・地域とも中国が最大の輸出先となっており、とくに韓国は域内輸出の56.7%が中国向けである。

(2) 輸送機械

①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(表6)。日本からASEANへの輸出は域内輸出の53.7%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。自動車の域内輸出比率は対世界輸出の9.0%と小さい。その要因は各国で

表6 自動車の東アジア域内貿易

(単位：100万ドル)

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		1,275	567	305	672	3,269	6,088
中国	12		41	3	0	130	186
香港	2	1,014		1	1	95	1,113
韓国	48	617	16		217	1,214	2,112
台湾	5	2	1	5		35	48
ASEAN	66	22	41	2	6	2,006	2,143
東アジア輸入計	133	2,930	666	316	896	6,749	11,690

(出所) 表4と同じ。

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、欧州など域外であったためである。

②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(表7)。最大の流れは域内輸出の19.0%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16.1%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5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。

③二輪車

二輪車の域内貿易額は、自動車に比べ2桁小さい(表8)。主要輸出国・地域は中国、輸入国・地域はASEANが最大である。最も大きな流れは中国からASEANであり、インドネシア、フィリピン、ベトナムが仕向け地である。中国および台湾から日本への輸出も大きい。ASEANの域内貿易は、タイからインドネシアおよびフィリピンへの輸出が中心である。

(3) IT関連機器

HS分類では、コンピューター・周辺機器は一般機械(HS84)、電子部

表7 自動車部品の東アジア域内貿易

(単位：100万ドル)

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		2,982	101	815	1,037	3,507	8,442
中国	1,096		56	162	108	435	1,857
香港	7	69			3	13	92
韓国	316	2,659	4		46	234	3,259
台湾	155	273	38	12		322	800
ASEAN	944	204	125	98	259	2,419	4,049
東アジア輸入計	2,518	6,187	324	1,087	1,453	6,930	18,499

(出所) 表4と同じ。

表8 二輪車の東アジア域内貿易

(単位：100万ドル)

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		1	79	11	21	76	188
中国	110		11	11	1	230	363
香港	64	2		2	3	22	93
韓国	1	0			0	9	10
台湾	101	0	17	6		28	152
ASEAN	30	0	1	0	4	139	174
東アジア輸入計	306	3	108	30	29	504	980

(出所) 表4と同じ。

品などは電気機械（HS85）に分類されるため、ここでは電気機械にコンピューター・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。

①コンピューター・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。コンピューター・周辺機器では、中国の対香港輸出が域内輸出の25.0%を占めており、コンピューター部品では中国の香港からの輸入が21.4%を占め、最大の取引となっている（表9および表10）。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、製品を全量輸出する委託加工貿易の場合、製品（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⁽³⁾。また、書類上では香港に輸出し再度輸入するが、製品は中国国内で保税のまま、主に華南の工場間で直接取引される転廠と呼ばれる形態がある。コ

表9 コンピューター・周辺機器の東アジア域内貿易

(単位：100万ドル)

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		501	269	213	240	432	1,655
中国	7,544		14,154	1,662	983	2,252	26,595
香港	619	3,737		179	160	517	5,212
韓国	673	3,039	1,544		54	656	5,966
台湾	514	294	181	43		130	1,162
ASEAN	3,208	4,806	2,155	766	952	4,104	15,991
東アジア輸入計	12,558	12,377	18,303	2,863	2,389	8,091	56,581

(出所) 表4と同じ。

表10 コンピューター部品の東アジア域内貿易

(単位：100万ドル)

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		2,379	967	309	428	2,269	6,352
中国	1,671		8,837	592	957	3,722	15,779
香港	811	15,249		987	497	2,729	20,273
韓国	378	2,514	502		180	811	4,385
台湾	829	1,022	1,274	199		662	3,986
ASEAN	2,148	3,305	1,893	1,078	752	11,400	20,576
東アジア輸入計	5,837	24,469	13,473	3,165	2,814	21,593	71,351

(出所) 表4と同じ。

ンピューター・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。

②コンピューター部品

コンピューター部品では、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16.0%を占める(表10)。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10億ドルを超えている。ASEAN域内貿易に占めるシンガポールからの再輸出額は21.9%である。中国は輸出では第3位、輸入では最大である一方、香港からの再輸出が62.3%を占めている。日本および台湾から中国への輸出は、コンピューター製品に比べ大きく、台湾は香港向けを合計すると20億ドルを超える。

表 11 通信機器の東アジア域内貿易

(単位：100万ドル)

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		39	204	103	155	263	764
中国	1,034		5,820	230	203	2,568	9,855
香港	383	1,950		52	225	635	3,245
韓国	304	310	591		308	1,564	3,077
台湾	367	297	271	34		1,564	2,533
ASEAN	634	324	1,081	141	411	432	3,023
東アジア輸入計	2,722	2,920	7,967	560	1,302	7,026	22,497

(出所) 表4と同じ。

表 12 映像機器類の東アジア域内貿易

(単位：100万ドル)

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		530	929	513	243	1,006	3,221
中国	2,237		4,587	781	110	885	8,600
香港	975	1,920		169	183	447	3,694
韓国	318	61	134		62	144	719
台湾	245	44	129	14		53	485
ASEAN	1,322	105	483	59	52	1,122	3,143
東アジア輸入計	5,097	2,660	6,262	1,536	650	3,657	19,862

(出所) 表4と同じ。

③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43.8%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（表11）。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10億ドルを超えている。

テレビなど映像機器も、中国が域内輸出の43.3%を占め、最大の輸出国である（表12）。最大の流れは中国から香港であり、域内貿易の23.1%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56.3%、域内輸出の47.3%を占めている。

④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（表13）。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12.4%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14億ドルとなり、日本の中国、香港向け輸出を超えている。

(4) 繊維製品と雑製品

①合成繊維・織物と衣類

合成繊維・織物は際立った輸出国はなく、輸入は中国とASEANが主要国・地域である(表14)。一方、衣類は中国が域内輸出の74.8%を占め、最大の輸出国である(表15)。合成繊維・織物では、香港の対中輸出を除くと日本の対中輸出が最大の流れである。日本の中国からの輸入は輸出の13.5%に過ぎない。日本は、高機能繊維など合成繊維では強い競争力を持っている。台湾と韓国の対中輸出金額は日本に次いでおり、とくに台湾は香港向けを合計すると日本を凌駕している。衣類では日本が最大の輸入国であり、中国から日本への輸出が域内輸出の42.1%を占め最大である。ASEANの域内輸出は中国の1割以下に過ぎない。また、中国とASEANの貿易は、中国からの輸出が輸入の50倍となって、中国が圧倒的に強い。

②雑製品

履物、玩具など雑製品は衣類同様、中国が50.3%を占める最大の輸出国である(表16)。最大の輸入国は日本であり、中国から日本への輸出は域内輸出全体の17.3%を占めている。雑製品では、香港は再輸出が中心でありASEANは実質的に中国に次ぐ第2位の域内輸出国である。中国とASEAN間は中国の対ASEAN輸出が輸入の7倍と衣類ほどではないが、中国が極めて強い。ASEANの主要輸出国はベトナム、タイ、インドネシアである。

表 13 半導体など電子部品類の東アジア域内貿易

(単位：100 万ドル)

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		6,497	6,504	4,406	4,410	10,441	32,258
中国	1,767		7,308	1,501	1,926	3,777	16,279
香港	536	23,130		1,563	2,157	1,755	29,141
韓国	2,641	7,147	3,869		4,387	5,169	23,213
台湾	3,565	5,336	9,094	2,008		6,618	26,621
ASEAN	7,766	11,130	15,926	5,655	7,378	24,852	72,707
東アジア輸入計	16,275	53,240	42,701	15,133	20,258	52,612	200,219

(出所) 表 4 と同じ。

表 14 合成繊維・織物の東アジア域内貿易

(単位：100 万ドル)

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		1,469	271	165	75	417	2,397
中国	198		1,288	562	54	1,217	3,319
香港	4	2,422		10	16	140	2,592
韓国	72	1,057	314		59	609	2,111
台湾	164	1,087	1,270	99		956	3,576
ASEAN	236	399	183	271	114	935	2,138
東アジア輸入計	674	6,434	3,326	1,107	318	4,274	16,133

(出所) 表 4 と同じ。

表 15 衣類の東アジア域内貿易

(単位：100 万ドル)

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		52	66	41	100	15	274
中国	14,155		6,414	2,359	326	1,907	25,161
香港	1,620	2,341		122	442	611	5,136
韓国	409	321	18		28	88	864
台湾	16	31	56	2		73	178
ASEAN	1,060	38	97	95	144	569	2,003
東アジア輸入計	17,260	2,783	6,651	2,619	1,040	3,263	33,616

(出所) 表 4 と同じ。

表 16 雑製品の東アジア域内貿易

(単位：100 万ドル)

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		709	825	357	247	473	2,611
中国	5,056		6,782	1,055	490	1,281	14,664
香港	2,522	1,381		185	216	618	4,922
韓国	307	654	48		19	302	1,330
台湾	536	255	500	49		305	1,645
ASEAN	1,893	181	240	244	180	1,236	3,974
東アジア輸入計	10,314	3,180	8,395	1,890	1,152	4,215	29,146

(出所) 表 4 と同じ。

2. 東アジア域内貿易の特徴

(1) 域内輸出の約4割を占めるIT関連機器

前項の分析を踏まえ、東アジア域内貿易の特徴を整理してみよう（表17）。

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37.2%を占めている。電子部品が域内輸出の14.3%、コンピューター・周辺機器とコンピューター部品を合計すると11.4%を占めている。つづいて、化学品が11.1%となっている。鉱物性燃料と鉄鋼が5%程度となっており、これら6品目で域内輸出の60%を占めている。対照的に、域内輸出比率が極めて低いのは輸送機器で、つづいて自動車が0.8%、二輪車が0.1%、自動車部品は1.3%となっている。

次に、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、50%を超えるのは、鉱物性燃料、食料品、鉄鋼、化学品、コンピューター・周辺機器、コンピューター部品、電子部品、IT関連機器、合成繊維・

表17 主要品目の東アジア域内貿易の特徴

(単位：%)

	域内輸出に占めるシェア	対世界輸出に占めるシェア	最大輸出国	最大輸入国	最大取引	輸出シェア		
						日本	中国	ASEAN
鉱物性燃料	6.8	70.4	ASEAN	日本	ASEAN 域内	2.5	12	67.5
食料品	2.7	56.8	ASEAN	日本	中国→日本	5.2	39.2	40.6
鉄鋼	5.0	62.0	日本	ASEAN	日本→ASEAN	36.4	22.3	9.8
化学品	11.1	58.1	日本	中国	ASEAN 域内	26.7	12.7	25.6
自動車	0.8	9.1	日本	ASEAN	日本→ASEAN	52.1	1.6	18.3
二輪車	0.1	9.4	中国	ASEAN	中国→ASEAN	11.7	39.4	18.9
自動車部品	1.3	34.9	日本	ASEAN	日本→ASEAN	45.6	10	21.9
コンピューター・周辺機器	6.4	59.9	中国	香港	中国→香港	2.9	39.2	19.8
コンピューター部品	5.0	59.2	香港	中国	香港→中国	8.9	22.1	28.8
通信機器	1.6	25.4	中国	香港	中国→香港	3.3	43.8	13.4
電子部品	14.3	80.6	ASEAN	中国	ASEAN 域内	16.1	8.1	36.3
映像機器	1.4	29.8	中国	香港	中国→香港	16.2	43.3	15.8
IT関連機器	37.2	57.2	ASEAN	中国	香港→中国	14.2	22.0	27.6
(IT部品)	27.9	71.2	ASEAN	中国	ASEAN 域内	14.9	16.3	28.8
(IT最終財)	9.3	36.0	中国	香港	中国→香港	11.9	38.9	23.8
合成繊維・織物	1.2	51.1	中国	台湾	香港→中国	14.9	20.6	13.3
衣類	2.4	28.3	中国	日本	中国→日本	0.8	74.8	6.0
雑製品	2.1	23.5	中国	日本	中国→日本	9.0	50.3	13.6

(出所) 国際貿易投資研究所「ITI 財別国際貿易マトリックス (2006年版)」により作成。

織物である。とくに、電子部品は80.6%であり、極めて高い。一方、自動車は9.1%、二輪車は9.4%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34.9%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71.2%、最終財は36.0%とほぼ倍の差がある。通信機器や映像機器の域内輸出比率は20%台である。

繊維では、合成繊維・織物の域内輸出比率は51.1%であるが、衣類は28.3%と低くなる。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。

(2) 部材の日本、製品の中国、資源と部品の ASEAN

次に、主要国・地域間の貿易の特徴を引き続き表17を用いて検討しよう。日本は、鉄鋼、化学品、自動車、自動車部品で最大の輸出国であり、鉱物性燃料、食料品、衣類、雑製品の最大の輸入国である。日本は、素材や部品を供給し、資源および衣類など労働集約型製品の市場という役割を果たしている。紙幅の都合で品目の詳細分析はできなかったが、高機能繊維、自動車や家電用の高品質鉄板、IT 機器用の高機能樹脂などの素材や部品でも高品質・高機能・高精度のものを供給している。IT 関連機器では、日本の輸出シェアは極めて低く、自動車と対照的である。

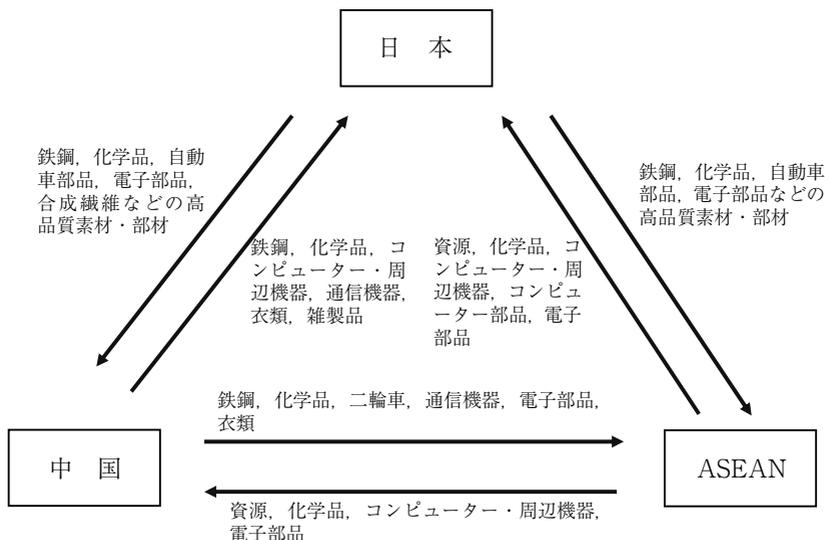
中国は、二輪車、コンピューター・周辺機器、通信機器、映像機器、衣類、雑製品の最大の輸出国であり、化学品、コンピューター部品、電子部品、IT 関連機器 (IT 部品)、合成繊維・織物の最大の輸入国である。鉄鋼や自動車部品の輸入も大きく、素材と部品を輸入し、製品を輸出する「加工組立工場」として機能している。衣類や雑製品など労働集約型製品では、圧倒的な競争力を維持している。中国と香港間は、IT 関連機器の貿易が

極めて大きい。

ASEANは鉱物性燃料や食品などの資源と電子部品の輸出で重要であり、鉄鋼と輸送機器の最大の輸入国・地域である。資源輸出で重要なのは、インドネシア、マレーシア、ベトナム、タイであり、電子製品の主要輸出国はマレーシア、フィリピン、シンガポールである。労働集約型製品は、ベトナムを除くと中国に対して競争力を失っている。ASEAN域内貿易は多くの品目で高いシェアとなっており、東アジア域内貿易における重要性が増している。

主要国・地域間の物の流れは、極めて簡略化すると、図2のようになろう。まず、日本から鉄鋼、化学、自動車部品など高品質の素材、部品が中国とASEANに輸出されている。日本とASEAN間では、ASEANから日本は資源のほかに、電子部品、コンピューター・周辺機器やコンピューター部品などIT関連機器を輸入している。日本と中国およびASEAN間は、日本企業の直接投資により始まった部品および製品の取引が多い⁽⁴⁾。中国

図2 日本・中国・ASEAN間の財の流れ



(出所) 筆者作成。

と ASEAN 間では、半導体などの電子部品が相互に取引され、資源などが ASEAN から中国に、中国から ASEAN には二輪車や通信機器などが輸出されている⁽⁵⁾。

(3) 域内貿易と物流

域内貿易の輸送手段は、海上輸送を主として航空輸送、陸上輸送（鉄道とトラック）で行われている。また、これらの輸送手段を組み合わせた複合一貫輸送が行われるようになってきている。航空輸送は、高付加価値品、生鮮品、ファッション性が重視される商品などを効率的に輸送する手段であり、輸送品目は電子部品、AV 機器、事務用機器、光学機器、その他機械部品、化学製品、化学品、食料品など多様になっている。陸上輸送は、中国と香港間、タイとマレーシア間、大メコン圏での国際輸送に使用されている。

域内輸送の中心となっているのは海上輸送である。海上輸送に使用される船種は、タンカー（油送船）、鉍石、石炭、穀物を輸送するバルカー（撤積船）、一般貨物船、自動車専用船、LNG 船、LPG 船、化学専用船、冷凍冷蔵船などから構成される。2004 年末の世界の船腹の選手別構成をみると、タンカーが 37.5% で最も多く、バルカーが 35.8%、一般貨物船が 10.3%、コンテナ船が 10.9% となっている⁽⁶⁾。域内貿易を財別、輸送手段別にみた統計はないが、コンテナ輸送については、2005 年の域内貿易見通しが発表されている（表 18）。それによると、コンテナ輸送量では、輸

表 18 コンテナ輸送量（2005 年見直し）

（単位：1000TEU）

輸出国→ 輸入国	日本	中国	香港	韓国	台湾	ASEAN	東アジア 輸出計
日本		687	364	252	240	559	2,102
中国	1,572		867	536	305	791	4,072
香港	7	92		2	6	26	133
韓国	186	616	155		69	333	1,358
台湾	162	806	241	36		270	1,514
ASEAN	695	749	425	241	292	1,147	3,550
東アジア輸入計	2,622	2,950	2,052	1,067	913	3,126	12,728

(注) ASEAN はインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの合計。
(出所) UNCTAD *Review of Maritime Transport*, p.100, 2004.

出は中国が最大、輸入ではASEANが最大である。域内の荷動きでは、中国から日本が1572万TEUで最も大きく、ASEANが1147万TEUで2番目となっている。中国は、輸出では日本の2倍、輸入でも12%ほど大きく、物流でも中国がASEANと並んで東アジアの主役になりつつあることが示されている。中国向けの輸出では台湾が最大である。

第3節 大メコン圏の貿易

東アジアの経済開発のフロンティアは、大メコン圏(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムのCLMVとタイおよび中国の雲南省と広西チワン族自治区)である。CLMVとASEAN6との格差是正は、ASEANの経済統合の大きな課題である。中国は西部大開発とASEANとの関係緊密化のために、大メコン圏の開発を重要な戦略と位置づけている。大メコン圏開発のカギとなるのが経済回廊戦略であり、輸送インフラ整備と物流円滑化のための制度整備が最も重視されている。

まず、大メコン圏の貿易の現状をみよう(表19)。地理的に大メコン圏の中心となっているCLMV間の域内貿易は極めて小さい。ベトナムと残り3国との貿易は比較的大きいが、CLM間の貿易はほとんどないに等しい状態である。密輸があると考えられるが、非常に偏った構造である。

表19 2005年の大メコン圏の域内貿易

(単位: 100万ドル)

輸出国→ 輸入国	ベトナム	ラオス	カンボジア	ミャンマー	CLMV	タイ	中国	大メコン圏
ベトナム		74	90	13	177	890	2549	3616
ラオス	95		0	0	95	225	26	346
カンボジア	157	0.1		0.1	157.2	31	27	215.2
ミャンマー	46	0	0.3		46.3	1784	208	2038.3
CLMV	298	74.1	90.3	13.1	475.5	2930	2810	6215.5
タイ	2393	847	142	778	4160		13993	18153
中国	5779	116	172	1028	7095	11147		18242
大メコン圏	8470	1037.1	404.3	1819.1	11730.5	14077	16803	42610.5

(注) 中国は雲南省、広西チワン族自治区に限定されていないが、CLMVとの貿易はこれら2つの省・自治区とが大きいと思われる。

(出所) 国際貿易投資研究所データベースより作成(原データはIMF)。

CLMV の大メコン圏での主要貿易相手国は、中国とタイである。中国のシェアは CLMV の大メコン圏輸出の 45.2%，輸入の 60.5% を占めており、タイは同じく 47.1%，輸入の 35.5% を占めている。CLMV のうち、ラオスは輸出入とも隣接するタイとの貿易の比重が高く、ミャンマーとカンボジアは輸出ではタイのシェアが中国よりも大きい、その他は中国の比重が大きい。

CLMV と中国の貿易は、資源を輸出し、工業製品を輸入する垂直分業である。ベトナムの対中輸出の 65% が鉱物性燃料（原油と石炭）であり、ミャンマーの輸出の 70%，カンボジアの 41%，ラオスの 44% は木材である。輸入は、電気機械、一般機械、輸送機械、繊維、鉄鋼、化学品、肥料など多様な工業品である⁽⁷⁾。また、CLMV 側の大幅な貿易赤字となっている。CLMV とタイの貿易は鉱物性燃料が輸出入とも大きなシェアを占めているという特徴がある。また、木材、鉱物資源、魚類など資源の輸出入が、ベトナムとの貿易では機械の輸入が増加しており、電気機械が第 2 位、一般機械が第 3 位（HS2 桁）となっている。ラオスからは電力の輸入も比重が大きい。

CLMV の域内貿易と工業品輸出は、ベトナムを除き非常に遅れている状態であり、物流インフラと輸出産業を発展させることが東アジア地域協力の大きな課題であることを示している。

CLMV の主要貿易相手国は、中国、タイを別にすれば米国、香港などであり、日本のシェアはベトナムを除くと大きくはない。CLMV の貿易に占める日中のシェアを比較すると、日本が中国を上回るのは、カンボジアとベトナムへの輸出のみである（表 20）。中国はベトナムとミャンマー

表 20 CLMV の輸出に占める日本と中国のシェア（2005 年）
(%)

	日本		中国	
	輸出	輸入	輸出	輸入
カンボジア	3.5	4.1	0.5	13.6
ラオス	1.1	1.7	3.3	9.1
ミャンマー	5.0	2.8	6.7	28.8
ベトナム	13.6	11.1	9.0	15.6

（出所）表 19 と同じ。

の最大の輸入先となっており、往復貿易額では4カ国すべてで中国のシェアが日本を上回っている。CLMVは、ベトナムの石炭、LMVの木材などが中国への資源供給国となっていること、中国の低価格工業品が市場ニーズに適合していること、国境貿易が行われていること、中国が企業進出、経済協力（資源開発を含む）に力を入れていることなどが中国の比重の高さの要因であるといえよう。

中国のCLMVからの輸入が資源に偏っているのに対し、日本の輸入は資源だけではなく工業製品も多い。ベトナムからは電気機械、衣類、一般機械、カンボジアからは履物、衣類、光学機器、電気機械、ラオスからは履物、衣類、家具、ミャンマーからは衣類、履物、電気機械などが上位輸入品目に顔を出している。CLMVにとっては、中国への資源輸出は外貨収入を増加させる即効性はある。しかし、工業製品を輸出する日本との貿易が長期的な産業育成に役立つと考えられる。日本からの輸出産業支援の強化は、日本への輸出に加えて、主要輸出先であるタイや米国への輸出促進にも役立つことになろう。

おわりに

中国は2003年に日本を抜き世界3位の輸入国となり、2004年には世界3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、近年では自由貿易協定（Free Trade Agreement: FTA）を中心に据えたFTA外交を積極的に展開するとともに経済協力や対外投資も活発化させており、東アジアでの存在感を増している。

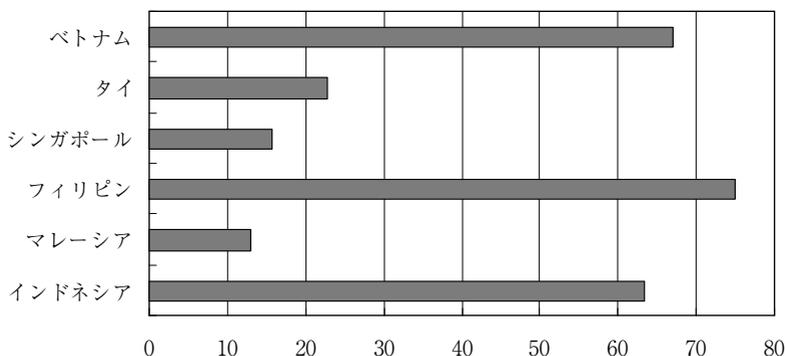
しかし、ASEANの域内貿易における重要性は減少していないことを見逃すべきではない。域内貿易拡大への貢献では、ASEANと中国はほぼ等しいのである。ASEANは、ASEAN自由貿易地域（ASEAN Free Trade Area: AFTA）をほぼ完成させ、現在は、非関税障壁の撤廃、サービス貿易自由化、税関手続きなど貿易円滑化、規格の相互承認などに取り組んでいる。多国籍企業は、ASEAN産業協力スキーム（ASEAN Industrial

Cooperation Scheme: AICO) などを利用しながら ASEAN 域内拠点の再編を進めており、ASEAN 域内貿易は今後も拡大していくと考えられる。

ASEAN の中では CLMV が発展の遅れた地域として経済協力の重点地域となり、とくに大メコン圏開発が戦略的な課題として東アジア大で取り組まれている。同時に、先発国である ASEAN 6 でもシンガポール、マレーシア、タイは物流インフラが整備されている一方、インドネシアとフィリピンは遅れが顕著である。日本貿易振興機構の調査によると、現地に進出している日系製造業が「インフラの不十分な整備」を問題として指摘している率はインドネシアとフィリピンが圧倒的に高い(図3)。整備の遅れは政治・経済の混乱が続いたためであるが、ASEAN の地域統合推進と国内の地域格差是正のためにも、資金調達面での課題はあろうが、物流インフラの整備を進めることを重視すべきである。

一方、東アジアの域内貿易比率は上昇している。第2節でみたように、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。平塚(2006)によると、主要製品別の域内貿易比率(2001年)は、東アジアは総じて NAFTA(北米自由貿易協定: North American Free Trade Agreement) と EU(欧州連合: European Union) より低く、とくに最終製品の比率は 27.9%と NAFTA の 61.2%、EU の 66%より大幅に低くなっている(平塚

図3 インフラの不十分な整備を問題とする企業の比率 (単位: %)



(出所) 日本貿易振興機構 [2006] 『在アジア日系製造業の経営実態—ASEAN・インド編— (2005年度調査)』より作成。

[2006: 57-62])。また、IT 機器の最終製品の市場は欧米の中でも、特に米国に依存しており、太平洋をまたぐ IT 三角貿易構造が成立している⁽⁸⁾。最終製品の域内貿易比率が低いのは、1980 年代後半以降、ASEAN、つづ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こと、生産コストの低い中国や ASEAN に生産拠点を移管して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 = 中国 FTA (ASEAN-China Free Trade Agreement: ACFTA) 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、2015 年まで 50% 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。自動車については物流コストと自動車会社の戦略も影響する。基本的には消費地生産が基本戦略になっているが、車種によって東アジアの拠点での生産集約と域内輸出を行い、高級車については日本からの輸出が考えられる。

中国の華南地方は、改革開放後に香港および香港経由による外国企業の進出 (委託加工を含む) により、電気機械の生産集積地として急速に発展した。香港に比べ、10 分の 1 以下の低廉な労働コストおよび土地コストがその誘因であったが、国際ビジネスセンターである香港と華南地方の物流がインフラの整備と自動車およびコンテナを交換せずに輸送できるという制度面の円滑化も企業進出の大きな要因であった。メコン圏の開発には、タイと周辺国間でこうした華南モデルを援用することが可能と考えられ、インフラ整備とともに制度面でも円滑化に向けた整備が必要であろう。

〔注〕

- (1) 香港とシンガポールは中継貿易港であり、再輸出のシェアが香港は9割、シンガポールは5割と高い。ASEANの域内貿易もシンガポール経由の中継貿易により金額が実態より膨らんでいる。国際貿易研究所のITI財別国際貿易マトリックス（2006年版）によると、香港の域内再輸出は香港の域内輸出の94.6%、シンガポールの再輸出は同じく50.7%を占める。再輸出額を東アジア域内輸出および対世界輸出から差し引くと、東アジアの域内貿易（輸出）比率は48.8%となる。
- (2) 日本貿易振興機構の世界貿易マトリックスは品目別となっていないため、国際貿易投資研究所が各国の貿易統計を集計し作成した「ITI財別国際貿易マトリックス（2006年版）」を利用した。なお、マカオの貿易額は大半の品目でゼロであったため、省略した。
- (3) 委託加工貿易は、外国企業が中国企業に生産を委託し、加工賃を支払って製品を引き取る取引形態である。外国企業は、設備、原材料、部品を供給し、生産技術指導を行うことが多く、華南地域で広く行われている。原材料・部品は輸入関税を支払わずに輸入できる（保税輸入）が、製品は全量輸出しなければならない。
- (4) 日本と中国の貿易については、石川〔2007c〕を参照。
- (5) ASEANと中国の貿易の概況については、石川〔2007a〕〔2007b〕を参照。
- (6) UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2005, 2006* による。
- (7) CLMVと中国の貿易については、石川〔2007a〕〔2007b〕を参照。
- (8) IT三角貿易構造については、青木〔1987〕〔2005〕を参照。

〔参考文献〕

- 青木健〔1987〕『太平洋成長のトライアングル』日本評論社
——〔2005〕『変貌する太平洋成長のトライアングル』日本評論社
石川幸一〔2007a〕「中国とASEANの経済関係」（小島麗逸・堀井伸浩編『巨大化する中国経済と世界』アジア経済研究所）
——〔2007b〕「急増する中国とASEANの貿易」（小林照直編著『中国の台頭とそのインパクト』亜細亜大学アジア研究所）
——〔2007c〕「主要産業にみる日中間の競合と補完」（玉村千治編『東アジアFTAと日中貿易』アジア経済研究所）
木村福成・石川幸一〔2007〕『南進する中国とASEANへの影響』日本貿易振興機構
平塚大祐〔2006〕「東アジアの経済活動空間」（平塚大祐編『東アジアの挑戦』アジア経済研究所）