

## 東アジアを中心とした貿易・経済の長期的動向と国際物流の方向性

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1408

日本海事センター企画研究部

首席研究員 池田 敏郎

### ポイント

- ・東アジアは高い経済成長率の中で、域内貿易比率は5割前後を継続。
- ・東アジアの輸出依存度は、近年、内需振興、地産地消の進展等で、低下傾向。
- ・海運事業者は、東アジア域内での陸上輸送を含む総合的な物流サービスの充実に傾注することで、より地域の発展に貢献すべき。

### 1. はじめに

ここ20年あまり、東アジアを中心とした地域の経済、貿易、国際物流の伸びは、目覚ましい。しかし、欧米と東アジアとの間の基幹航路の輸送量等の変動はよく注目されるが、東アジアを中心とする「貿易額」、「経済成長率」、「輸出依存度」等の長期的動向については、あまり注目されていないと思われる。本稿では、その長期的な動向を考察する。

この際、工業製品等（部品、加工品を含む）の貿易が密接な地域におけるおおまかな動向を捉えること、データ入手の制約等の理由から、「東アジア」を次のように設定して、インド、オーストラリア及びニュージーランド<sup>6</sup>を含めない。

「日本」、「中国・香港」、「韓国、台湾」、「ASEAN8」（ミャンマー、ラオスを含めない）

なお、「日本を除く東アジア」、南西アジア、南米等の「途上地域」と対照する地域として、「先進地域」を次のように設定した。

「日本」、「NAFTA」（北米自由貿易協定締結国：アメリカ、カナダ、メキシコ）、  
「E U27」（ヨーロッパ連合加盟27カ国 2012年現在）

### 2. 東アジア発の輸出額（名目ドルベース）の推移

「独立行政法人 経済産業研究所」が東アジアの製造産業活動を貿易動向から把握する観点から作成した貿易データベースである「RIETI-TID2012」（2014年3月発表）により、過去20年余りの長期的な傾向を、名目ドルベースで見る。

その際、1997年のアジア通貨危機による一時的な落ち込みとそれからの回復 / 2008年のリーマンショックまでの順調な成長 / 2009年の急激な落ち込みとそれからの緩やかな回復・もたつき等を考慮して、その比較年（暦年）を「1990年、2000年、2008

年、2012年」に設定した。

「世界合計」の輸出金額は、1990年 3兆 2,310億ドルから、2000年 6兆 1,930億ドル、2008年 14兆 6,520億ドルと、4.5倍に拡大した後、2008年秋のリーマンショックを契機として、2009年には前年の約 3/4 に急激に落ち込み、その後、徐々に回復が進み、2012年 16兆 3,880億ドルと1990年の 5.1倍に達している。

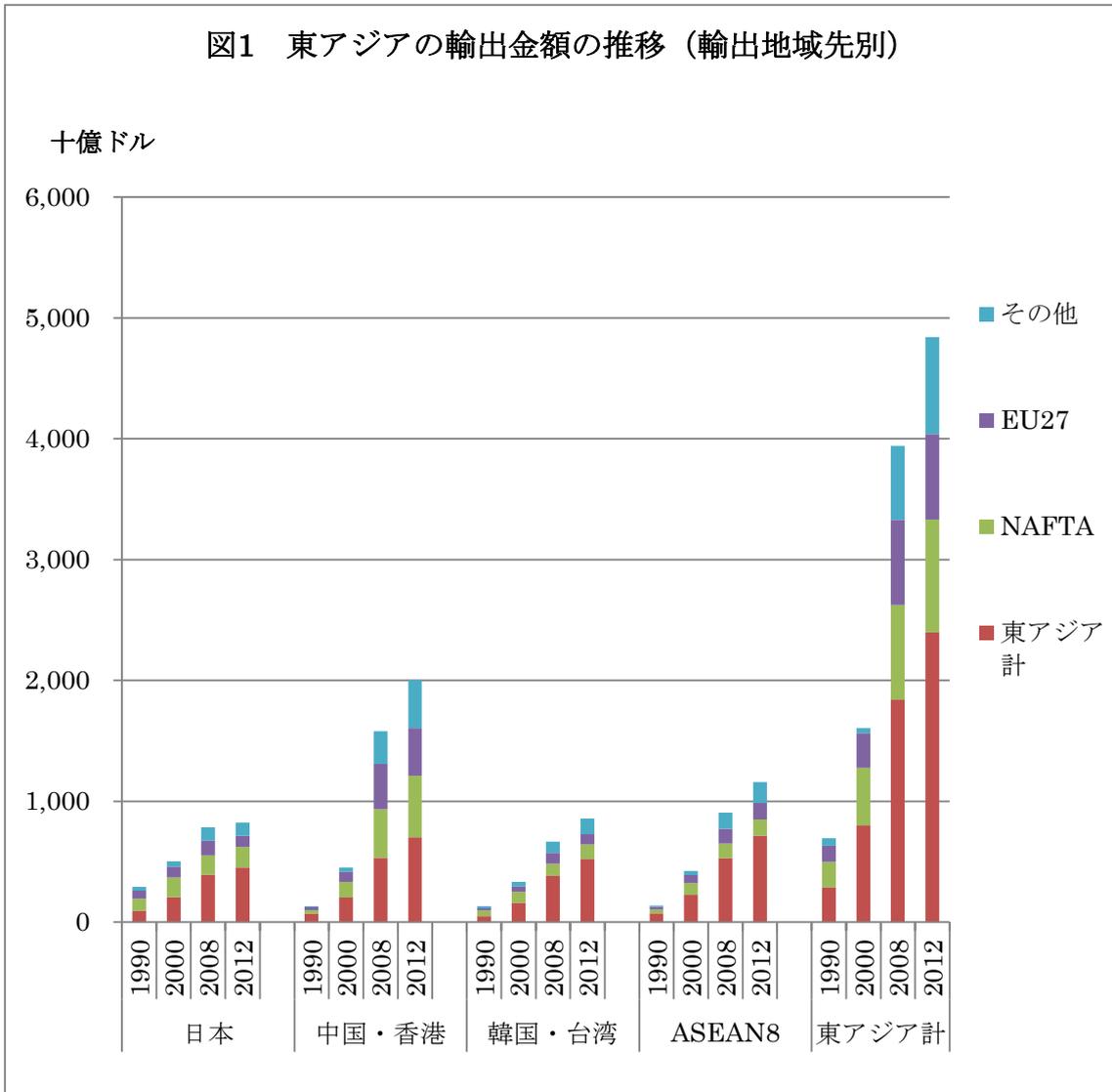
「東アジア発」の輸出金額の推移の概要は、図1のとおりである。1990年 6,960億ドルから2008年 3兆 9,410億ドルと 5.7倍に拡大した後、2009年には約 2割落ち込むが、また、増加に転じ、2012年 4兆 8,450億ドルと1990年の 7.0倍へと、世界合計の 5.1倍よりも大きく伸びている。このうち、日本発よりも、中国・香港発、ASEAN8発の方が、輸出金額の伸びが著しい。特に、「中国・香港発」の全世界への輸出金額は、1990年 1,330億ドルから2012年 2兆 40億ドル（世界合計の輸出の 12.2%）へと、15.1倍に拡大している。

「日本発」の輸出先別の金額シェアは、先進地域の NAFTA、EU27 向けが、それぞれ、1990年 34.5%、22.9%、2000年 32.6%、17.9%、2008年 20.4%、15.2%、2012年 20.9%、11.2%と、長期的に減少傾向にあるのに対して、東アジア向けは、1990年 32.2%、2000年 41.0%、2008年 50.0%、2012年 54.9%と増大している。（特に、中国・香港向けの輸出は、1990年 8.0%から、2012年 25.6%へと上昇。）

「東アジア発」の輸出先別の金額シェアは、NAFTA 向けが、1990年 29.6%、2000年 29.7%、2008年 19.9%、2012年 19.3%と、特に、2000年後は 10%前後の減少が目立つのに対して、EU27 向けは、1990年 19.4%、2000年 17.8%、2008年 17.9%、2012年 14.6%と、ゆるやかな減少にとどまっている。

これに対して、「東アジア域内貿易比率」（金額）は、1990年 43.1%から上昇して、2000年 52.1%、2008年 48.5%、2012年 49.4%と、5割前後を保っている。なお、この域内貿易比率は、EU27の 6割強と NAFTAの 4割前後との中間の水準である。（ちなみに、AESAN8だけの域内貿易比率は、かなり低く 2割強で推移）

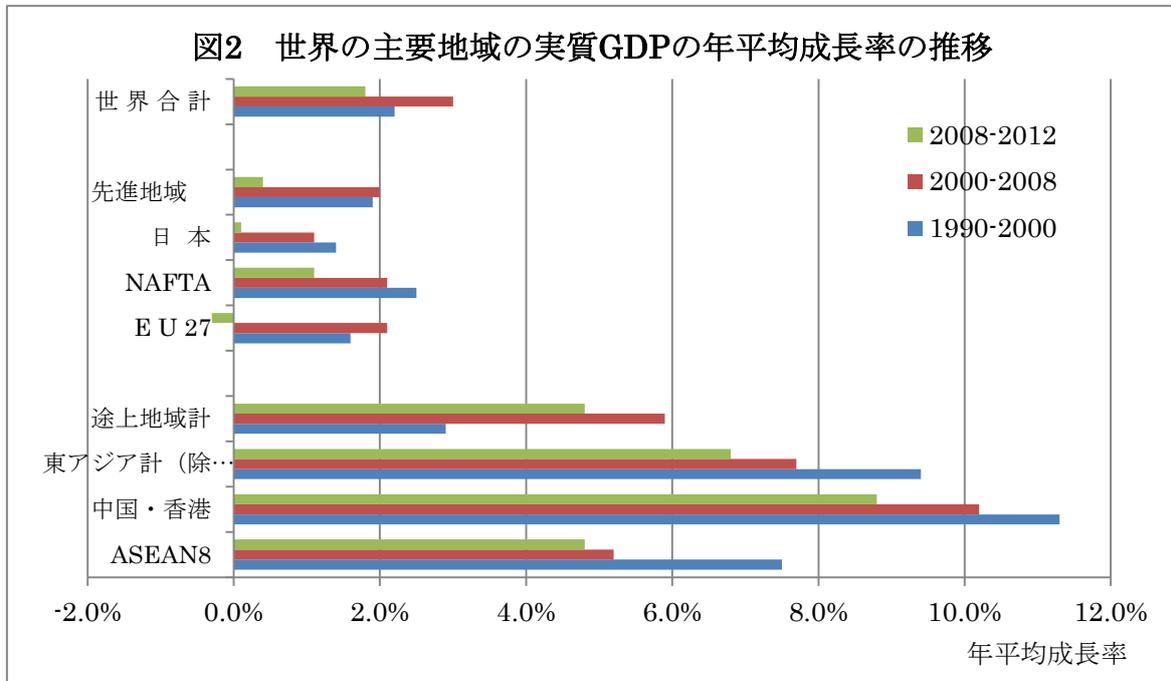
図1 東アジアの輸出金額の推移（輸出地域先別）



3. 世界の主要地域の実質 GDP（ドルベース）の年平均成長率の推移

2.の東アジア発の輸出金額の高い伸びは、「日本を除く東アジア」の高い経済成長率等を背景としている。

世界の主要地域の「国内総生産（GDP）」を、「国連・経済統計」で、物価及び為替レートの変動を除いた、経済の実体活動との関連が深い「実質のドルベース」で把握し、1990～2000年、2000～2008年、2008～2012年の各期間の年平均成長率を算出した。その結果の概要は、図2のとおりである。



「世界合計」の年平均経済成長率は、1990～2000年 2.2%、2000～2008年 3.0%と推移してきたが、2008～2012年 1.8%と低下（2009年の落ち込みとその後の緩やかな回復を反映）してきている。

このうち、「先進地域」は、1990～2000年 1.9%、2000～2008年 2.0%と、世界合計より低い年平均成長率であったが、2008～2011年 0.4%と、更に減速している。特に、EU27は、南欧が2009年の落ち込みからあまり回復しておらず、輸出が好調なドイツ一国が下支えしており、全体としてはほとんど横ばいである。日本は、1990年の資産バブルの崩壊後、1990～2000年 1.4%、2000～2008年 1.1%に続き、更に2008～2012年 0.1%と、ほとんど横ばいの状況である。NAFTAは、EU27及び日本よりはやや成長率が高いが、2000年以降は世界合計の成長率を下回り、2008～2012年 1.1%と、成長率が低下してきている。

このように、先進地域の低い経済成長率が更に低迷しているのは、一人当たりの国民所得が既に3万ドル前後以上と高く衣食住が基本的に充足していることに加え、15～64歳の生産年齢人口比率のピーク（「人口ボーナス期」の頂点：日本 1990年頃、米国 2000年頃、南欧 2000～2010年）を過ぎて、生産年齢人口比率が減少する「人口オーナス期」に突入しているためとの見方がある。

これに対し、「途上地域」は、世界合計を上回る成長率を示しており、特に、「日本を除く東アジア」は、1990～2000年 9.4%、2000～2008年 7.7%、2008～2012年 6.8%と、他の途上地域よりも成長率が高い（中国・香港の約 10%近い高度成長が大きく寄与）。この結果、途上地域は、世界合計に占める GDP のシェアを、1990年 22.7%から2012年 34.0%まで1割強拡大し、世界経済における影響力を強めているが、このうち、中国・香港、ASEAN8等の「日本を除く東アジア」のシェアの上昇（1990年 5.3%→2012年 14.8%）が、上昇分のほとんどを占めている。

先に述べた見方を使えば、日本を除く東アジアの多くの国は、一人あたりの国民所得がまだ数千ドルと比較的低い上に、人口ボーナス期にある。更に、今後の中間所得層の増大と相まって、国内需要の大きな増加が見込めるため、先進地域の企業にとり、生産・加工基地としても魅力的で、積極的な対外直接投資が行われている。そもそも、長期的な潜在経済成長率を決めるのは供給面であり、「労働」、「資本」、そして「それらの利用効率を示す生産性（全要素生産性 主に、技術）」が重要であるが、「人口ボーナス」、「海外からの積極的な対外直接投資」等が、この地域での経済成長率を高めていると考えられる。中国が2010～2015年に「人口ボーナス期」の頂点を迎え、ASEANに経済成長の主力が移動するとの見方がありつつも、当面、「日本を除く東アジア」は、従来よりは低いが、先進地域はもとより他の途上地域を上回る経済成長を達成し、世界経済における存在感をより高めるものと見られる。

#### 4. 東アジアを発着する海上コンテナの荷動きの推移

2.で述べた「貿易額」は、海上、航空及び内陸の輸送を含む全体の金額である。

東アジア発着の貿易は、「中国・香港」、「ASEAN」、「日本」及び「韓国、台湾」を主軸に行われており、ASEAN 域内貿易額の東アジア全体の貿易額に占めるシェアは約5%に過ぎない。更に、例えば、ASEANのうち、隣接国とのアクセスに優れてASEANにおける物資輸送の中核を担うと言われる「タイ」ですら、運送手段別の国際貨物量の割合をみると、「船舶」によるものが約9割を占めるとのことである（但し、重量ベースでバルクも含む：タイで資産規模が第4位のカシコン銀行のリサーチセンターの経済レポート（2011年第1四半期特別号））。このため、インドシナ半島等の内陸輸送のシェアはかなり小さく、東アジアを発着する貿易額は、航空輸送によるものを除けば、海上輸送によるものがほとんどを占めるものと考えられる。

前述の貿易データベース「RIETI-2012」で、東アジア発の輸出額の生産段階別の金額シェアを見ると、「素材」は約3～4%で、その他は「加工品、部品、資本財、最終消費財」であるので、海上輸送金額の太宗は、「バルク」ではなく「コンテナ等」によるものと推定される。従って、「輸出額」と「海上コンテナの荷動き」には、かなり高い関連があるものと考えられる。

定期コンテナ船の輸送動向のうち、特に、東アジア域内航路の輸送量は6割程度しか

把握されていないと言われるが、「商船三井・営業調査室 定航海運の現状—コンテナ貨物量の推定」により、2000年、2008年、2013年の「東アジアを発着する海上コンテナの荷動き」のおおまかな推移を、表に掲げた。

世界の海上コンテナの荷動きは、2000年から2008年まで2.2倍に急成長したが、2008年のリーマンショック後の世界経済の停滞により、欧米諸国向けは低成長時代に突入している。このうち、東アジア発の輸送では、北米向けのシェアが2000年の4割強から2013年には3割を下回ったのに対して、東アジア域内向けのシェアが2000年の約15%から2013年の2割強に拡大していることが目立っている。

表 東アジアを発着する海上コンテナの荷動きの推移

輸 出				輸 入			
	暦年	千 TEU	シェア		暦年	千 TEU	シェア
東アジア→北米	2000	7,646	41%	北 米→東アジア	2000	3,945	27%
	2008	13,307	31%		2008	6,294	20%
	2013	14,011	26%		2013	7,127	23%
東アジア→欧州	2000	4,580	25%	欧州→東アジア	2000	2,656	18%
	2008	12,931	30%		2008	5,150	17%
	2013	14,177	26%		2013	6,808	22%
東アジア域内航路	2000	2,704	15%	東アジア域内航路	2000	2,704	22%
	2008	8,070	19%		2008	8,070	35%
	2013	12,193	23%		2013	12,193	40%
東アジア→その他	2000	3,617	20%	その他→東アジア	2000	2,722	23%
	2008	9,034	21%		2008	3,438	15%
	2013	13,206	25%		2013	5,479	17%
東アジア発航路計	2000	18,547	100%	東アジア着航路計	2000	12,027	100%
	2008	43,342	100%		2008	22,952	100%
	2013	53,587	100%		2013	31,607	100%

(注)

1.商船三井・営業調査室の「定航海運の現状－コンテナ貨物量の推定」により、作成。

2.商船三井は、適宜、異なるデータソースの使用、荷動き量推定手法の変更等を行っているため、**各年次の単純比較はできず、おおまかな数字である。**

また、世界を8つの地域に分類し、推定している。

「東アジア」は、極東、東南アジア(タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア以東)

「北米」は、米国、カナダで、メキシコを含まない。

「欧州」は、ヨーロッパのほか、北アフリカ(モロッコ/ジブチ間)を含む。

3.東アジア域内航路は、輸出と輸入に半分ずつ按分してある。

5. 世界・主要地域の輸出依存度(輸出金額/名目GDP)の推移

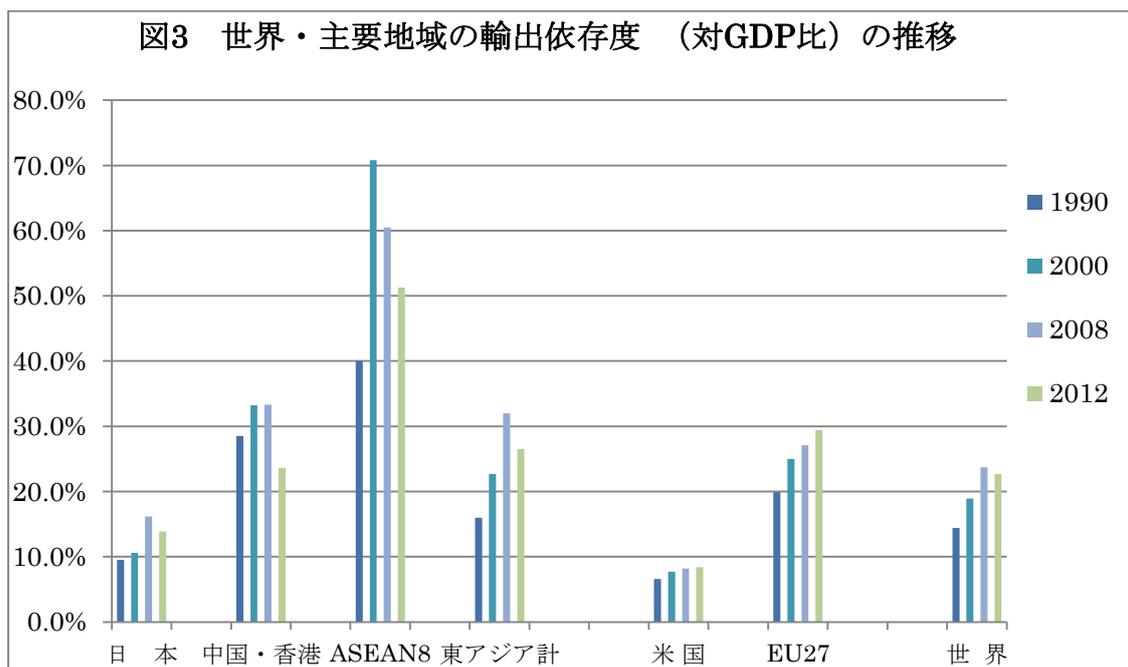
貿易依存度のうち、輸出依存度に絞って見ていく。その概要は、図3のとおりである。

「世界合計」の輸出依存度は、1990年14.4%、2000年18.9%、2008年23.7%へと高まったが、2012年22.7%と、近年は横ばい傾向で、経済成長と同じ程度しか貿易額が伸びていない。

「日本」の輸出依存度は、1990年9.5%、2000年10.6%、2008年16.2%へと高まったが、2012年13.9%と、ここ数年は低迷している。これは、欧米の景気低迷もあるが、製造業の東アジアを中心とした海外展開が進むとともに、現地での「地産地消」の動きが広まっているためと考えられる。ちなみに、日本の東アジアへの対外直接投資残高(国際物流との関連が深い製造業に限る)は、2000年末7.1兆円(対全世界でシェア26.2%)から2013年末19.1兆円(対全世界でシェア34.8%)へと増加している(日本銀行「国際収支統計―直接投資残高」より算出)。これに加えて、我が国製造業の現地(アジア)法人の「現地・域内調達比率」は、2003年度67.6%から2012年度71.2%まで高まっているとともに、「現地・域内販売比率」も、2003年度70.1%から2012年度75.4%まで高まっている(経済産業省「海外事業活動調査(2013年7月調査)」)。

「東アジア計」の輸出依存度は、1990年16.0%から、2000年22.7%、2008年32.0%と高まったが、2012年26.5%と低下している。これは、先進地域の低成長とともに、自国における中間層の消費が活発になるなど、輸出主導の経済から内需主導の経済へのゆるやかな移行を反映しているとも考えられる。

図3 世界・主要地域の輸出依存度（対GDP比）の推移



## 6. 東アジア域内での総合的な物流サービスの展開

先に述べたように、日欧米の「先進地域」の「更なる低成長」の反面、日本を除く東アジア等の「途上地域」が「相対的に高い経済成長」を達成してきている。また、東アジアでは、「地産地消」等の流れにより、現地・域内での調達及び販売の比率が高くなってきている。このため、東アジアと欧米との貿易は低い伸びにとどまる一方、東アジア域内の貿易は、2015 年末には域内の関税を原則ゼロとする「ASEAN 経済共同体」の発足予定等もあり、着実な伸びが見込まれている。こうした状況を反映して、海上コンテナ輸送では、今後とも、「東アジアと欧米を結ぶ基幹航路のシェアの減少」、「東アジア域内航路のシェアの増加」等が、続くと考えられる。

そこで、近年、東アジア域内航路が成長市場であることを見込んで、新規参入・集荷を強化する動きが増えているが、この競争が激化しているため、また、近距離であるので、海運事業者にとって、「運賃が低迷し、収益をあげるのが難しい市場」となっている。

荷主の関心が「トータルコストの低下」とリードタイムの短縮等の「サービス水準の向上」にあることを踏まえると、日本の海運事業者は、経営戦略として、東アジアにおける海上コンテナ輸送の営業統括拠点を ASEAN 等に移転するばかりでなく、事業者グループとして、東アジアにおける海・空・陸の一貫輸送サービスの充実・強化を通じて、総合的に収益を確保して、より地域の発展に貢献していくことが求められていると言えよう。