

平成23年3月3日  
交通政策審議会  
第40回港湾分科会  
資料 2-2(参考資料)

# 「港湾取扱貨物の見通し」について

## 参考資料

平成23年3月3日  
国土交通省港湾局

# GDP 経済成長率

## 現状認識

【日本】国土交通省設定※：2030年で0.82%  
 新成長戦略：2020年までの平均成長率2%  
 IMF：2015年で1.7%

※「将来交通需要推計手法検討会議」の設定値

【世界】IMF 2005年で中国9.5%、インド8.1%など新興国では高い成長を想定。

## 経済成長の設定案

【日本】国土交通省の「将来交通需要推計手法検討会議」、「新成長戦略」、にてIMF長期見通しにて設定したGDP成長率を踏まえ設定。

【世界】IMF見通しをもとに設定。

## 貨物需要への影響

各国の経済成長変化

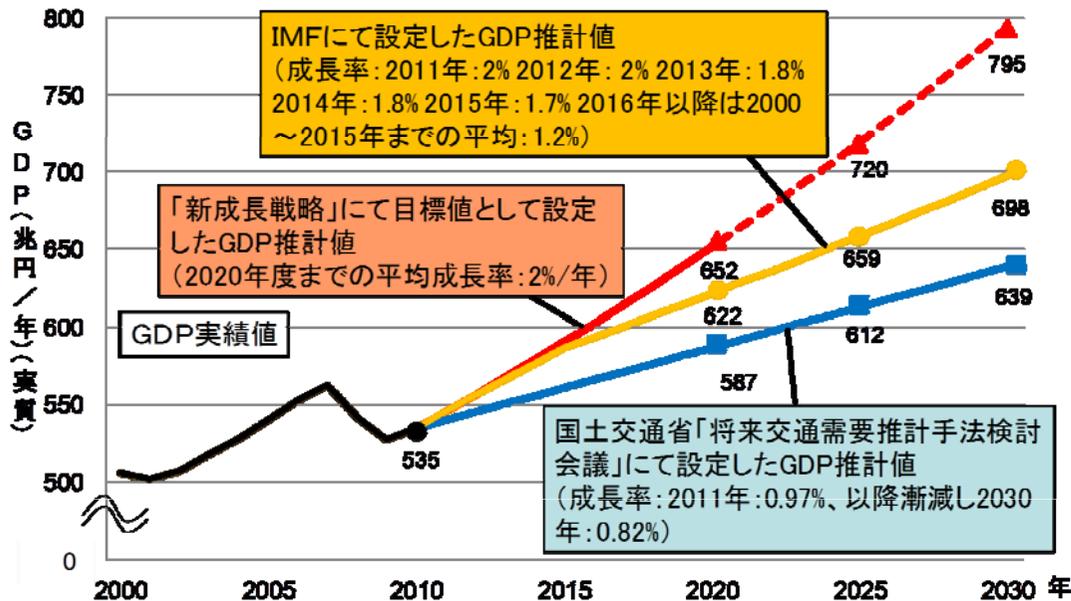
最終需要が変化

生産額が変化

輸出入額が変化

港湾貨物量が変化

## ○日本のGDP設定値



## ○主な対象国・地域のGDP成長率の設定

国・地域	2000年	2005年	2009年	2010年	2011年	2015年	2020年	2025年	2030年
中国	8.40	10.40	8.74	10.04	9.91	9.48	9.48	9.48	9.48
香港	7.95	7.08	-2.66	5.02	4.41	4.21	4.21	4.21	4.21
韓国	8.80	3.96	0.20	4.51	5.05	4.00	4.00	4.00	4.00
インドネシア	5.35	5.69	4.55	6.00	6.20	7.00	5.67	5.67	5.67
シンガポール	10.06	7.65	-2.02	5.68	5.29	4.47	4.47	4.47	4.47
インド	5.69	9.21	5.67	8.78	8.43	8.08	7.49	7.49	7.49
アメリカ	4.14	3.05	-2.44	3.10	2.55	2.39	2.14	2.14	2.14
ドイツ	3.22	0.73	-4.97	1.21	1.75	1.24	1.10	1.10	1.10
イギリス	3.92	2.17	-4.92	1.34	2.50	2.49	2.01	2.01	2.01
ロシア	10.05	6.39	-7.90	4.00	3.29	5.01	4.92	4.92	4.92
オーストラリア	3.31	3.20	1.33	2.96	3.47	3.16	3.16	3.16	3.16
ブラジル	4.31	3.16	-0.18	5.50	4.10	4.10	3.71	3.71	3.71

注1) IMF “World Economic Outlook: 2010”をもとに設定。2009年までは実績値、それ以降2015年まではIMFの見通し。2016年以降はMin[2000年～2015年の平均値、2015年値]。

# 為替レート

## 現状認識

- ・円/ドルの為替レートは、最近10年間平均で110.0円/US\$、5年間平均で103.8円/US\$、3年間平均で95.0円/US\$で推移。2011年1月の月平均は82.91円/US\$。
- ・我が国の貿易取引は円とドルで約9割<sup>\*</sup>を占める。 ※「貿易取引通貨別比率」、税関

## 為替レートの設定案

基本ケース: 100円/US\$ (過去5年の平均を踏まえて設定)  
 感度分析: 基本ケースから±10円/US\$、±20円/US\$

## 貨物需要への影響

為替レートが変化

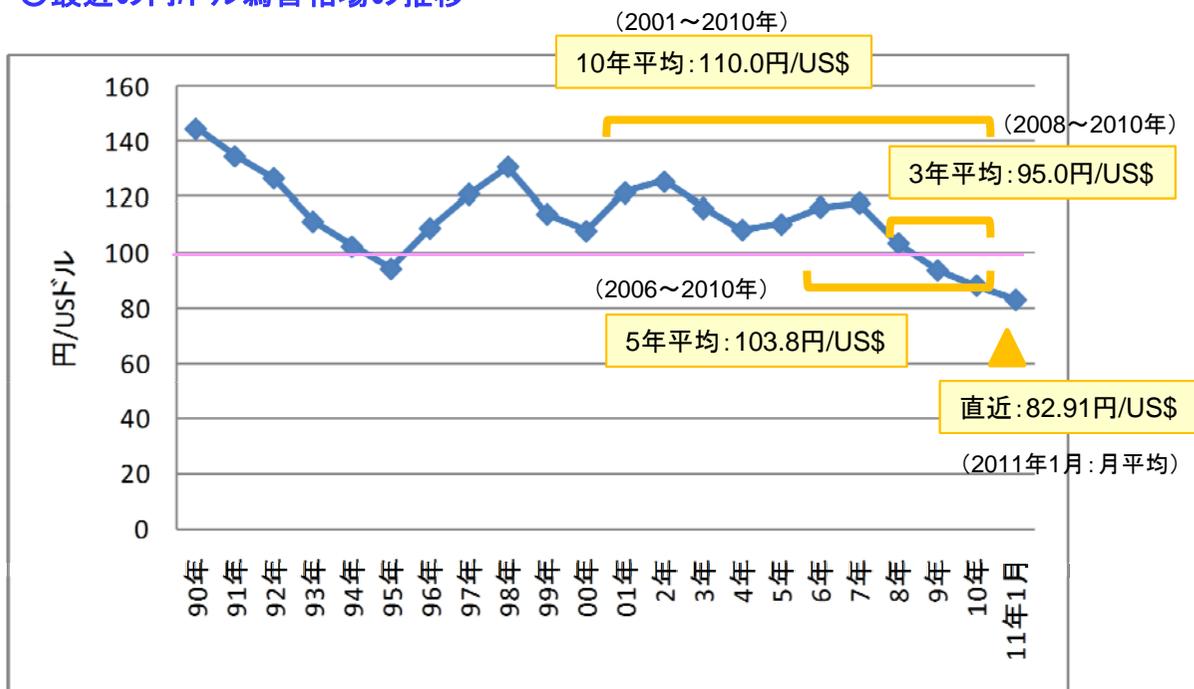
購入品価格が変化

交易係数が変化

輸出入額が変化

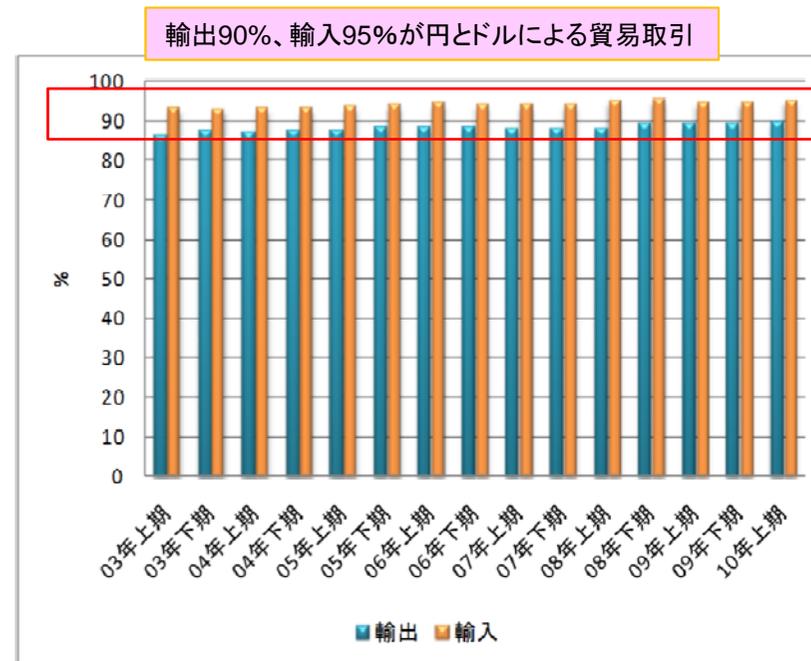
港湾貨物量が変化

## ○最近の円/ドル為替相場の推移



資料) 2009年まではIMF公表値(年平均)、2010年(年平均)と2011年1月(月平均)は税関長公示レート。

## ○円/ドルによる貿易取引通貨別比率



資料) 「貿易取引通貨別比率」、税関

# 経済連携

## 現状認識

- 近年、世界でFTAやEPA、TPPなど経済連携に向けた取組みが進展。
- FTAを締結すると「**妥当な期間(10年以内※)**」に関税撤廃が規定。

※WTO規定のうちFTAを規定するGATT第24条では「妥当な期間(10年以内)」と規定。

## 経済連携の設定案

- 基本ケース:「**発効済**」「**調印済**」「**大筋合意**」の国の関税率を2020年より「0」
- 感度分析:「**交渉中**」「**交渉開始合意**」の国の関税率を2025年より「0」
- 「**交渉中**」「**交渉開始合意**」「**構想・検討段階**」の国の関税率を2025年より「0」

## 貨物需要への影響

経済連携が進展

関税率が変化

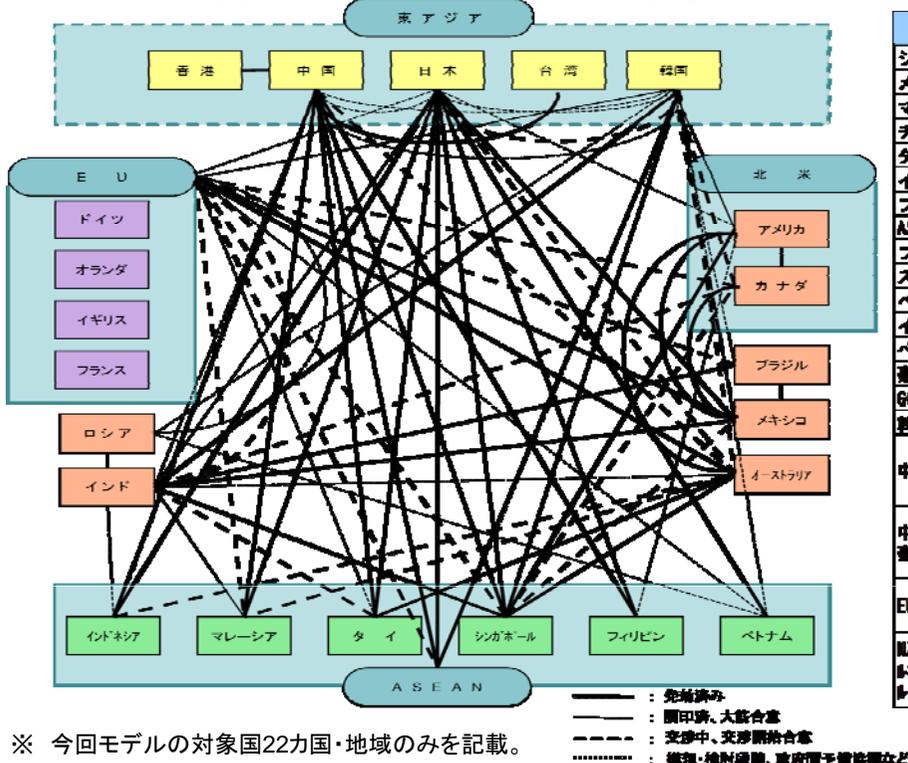
購入品価格が変化

交易係数が変化

輸出入額が変化

港湾貨物量が変化

## ○今回モデル対象国・地域間でのFTA締結・交渉等の状況



## ○我が国のFTA締結・交渉等の状況

国・地域	名称	段階	交渉開始	調印	発効
シンガポール	新時代における日本・シンガポール経済連携協定	発効済	2001年1月	2002年1月	2002年11月
メキシコ	日本・メキシコ経済連携協定	発効済	2002年11月	2004年9月	2005年4月
マレーシア	日本・マレーシア経済連携協定	発効済	2004年1月	2005年12月	2006年7月
チリ	日本・チリ経済連携協定	発効済	2006年2月	2007年3月	2007年9月
タイ	日本・タイ経済連携協定	発効済	2004年2月	2007年4月	2007年11月
インドネシア	日本・インドネシア経済連携協定	発効済	2005年7月	2007年8月	2008年7月
ブルネイ	日本・ブルネイ経済連携協定	発効済	2006年6月	2007年6月	2008年7月
ASEAN	日本・ASEAN包括的経済連携協定 (AJCEP)	発効済	2005年4月	2008年4月	2008年12月
フィリピン	日本・フィリピン経済連携協定	発効済	2004年2月	2006年9月	2008年12月
スイス	日本・スイス経済連携協定	発効済	2007年5月	2008年2月	2008年9月
ベトナム	日本・ベトナム経済連携協定	発効済	2007年1月	2008年12月	2009年10月
インド	日本・インド経済連携協定	交渉開始	2007年1月	-	-
ペルー	日本・ペルー経済連携協定	交渉開始	2008年5月	-	-
臺灣	日本・臺灣経済連携協定	交渉中	2007年4月	-	-
GCC	日本・湾岸協力会議 (GCC) 経済連携協定	交渉中	2006年9月	-	-
韓国	日韓経済連携協定	交渉中断	2003年12月	-	-
中国、韓国、ASEAN	東アジア自由貿易協定 (EAFTA/ASEAN+3)	政府間予備協議中	2001年11月東アジアビジョングループ報告書で提言。2008年10月ASEAN+3首脳会合で政府間検討開始決定。	-	-
中国、韓国、インド、臺灣、NZ、ASEAN	東アジア包括的経済連携協定 (CEPEA/ASEAN+6)	政府間予備協議中	2006年4月日本経済産業省提議。2007年1月民間研究会開始合意。2009年10月第4回東アジアサミットで政府間検討開始決定。	-	-
EU	日本・EU経済連携協定	共同検討作業	2010年4月共同検討作業開始で一致。	-	-
NZ、シンガポール、チリ、ブレイク、米国、臺灣、ペルー、ベトナム、マレーシア	TPP(環太平洋戦略経済連携協定)	関係国との協議開始	包括的経済連携に関する基本方針(平成22年11月9日閣議決定)	-	-

資料) 左右の図表とも、「世界と日本の主要なFTA一覧(2011年1月25日現在)」JETRO、「包括的経済連携に関する検討状況(2010年10月27日)」内閣官房等をもとに作成

※ 今回モデルの対象国22カ国・地域のみを記載。

# 産業構造変化

## 現状認識

- ・近年、我が国企業の海外進出による国際分業が進展。(自動車産業、電気産業等)
  - ・海外の現地法人は、現地あるいは我が国から部品等を調達。
  - ・製品は、現地あるいは欧米、日本などで販売。
- (汎用車の完成自動車逆輸入が開始されるなど国際分業状況は更に変化しつつある)

## 国際分業の設定案

基本ケース: 国際分業の進展による調達先、輸出入額の近年の変化を将来的に展開  
 感度分析: 主要産業における海外企業の現地部品調達比率が増大

## 貨物需要への影響

国際分業が変化

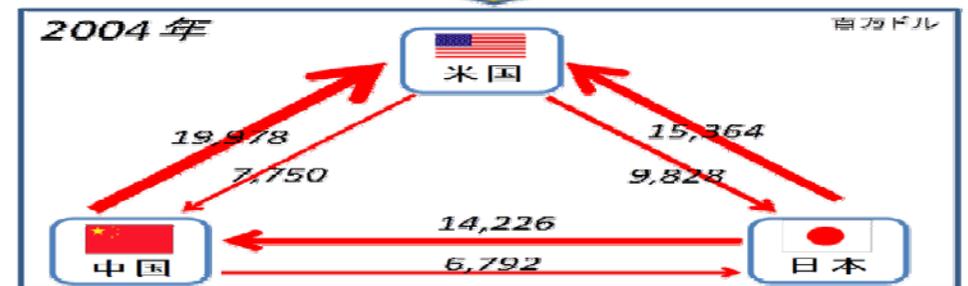
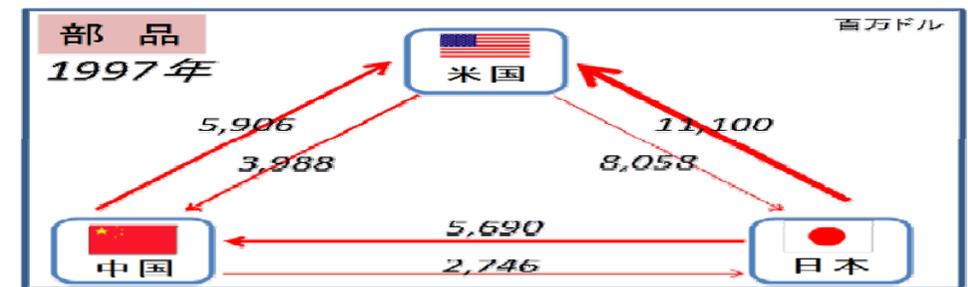
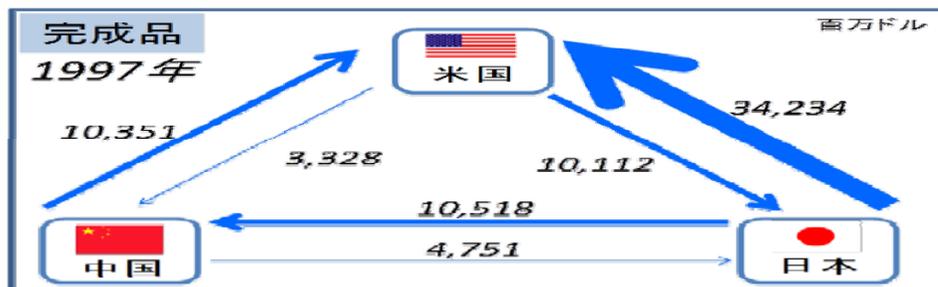
貿易パターンが変化

交易係数が変化

輸出入額が変化

港湾貨物量が変化

## 《参考》日本と中国・米国間の「電機産業」の貿易状況 (1997年→2004年)



注)GTAPデータベースでは、「電気製品」と「部品」が「電子機器(Electronic equipt)」として同一コードに分類されているため、「部品」は「電子機器」への投入係数が高い「化学・ゴム・プラスチック製品」と「金属製品」とした。  
 資料)GTAP5-7の交易係数をもとに作成

# (参考) 産業構造変化の現状について ～自動車産業～

## 自動車産業

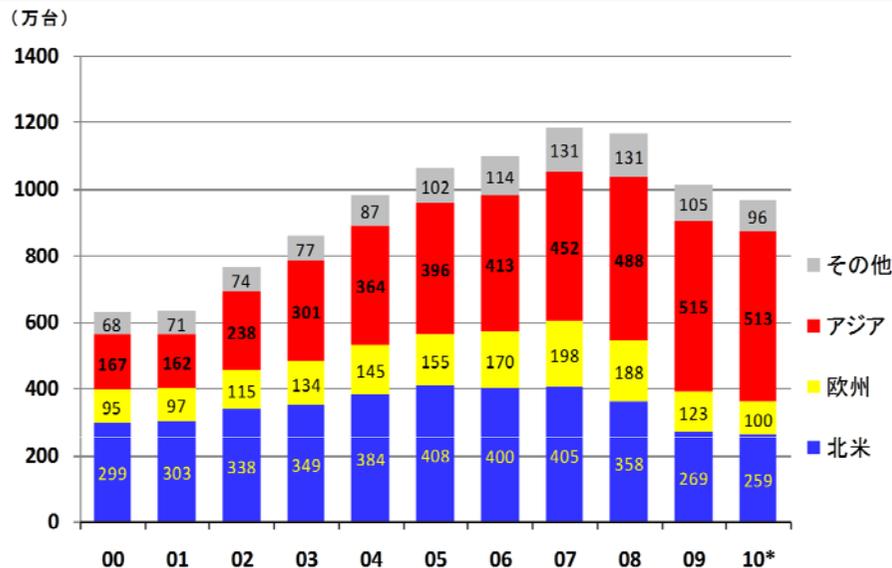
○日本の自動車産業における輸出台数シェアは  
2000年代以降増大

(2000年約4割強 → 2008年 約6割弱)

○日系企業の自動車の海外生産台数も急増  
特に、アジア地域を中心に海外生産増

(アジア地域 2000年 167万台  
→2008年 488万台)

## ○海外の地域別にみた我が国自動車産業の生産台数



資料) 自動車工業会WEB資料より作成。注) 2010年は1～9月の値。

## ○日本の自動車の生産台数

暦年	日本国内生産			海外生産	
	生産台数 (万台)①	輸出台数 (万台)②	輸出シェア (=②/①)	生産台数 (万台)③	海外生産シェア (=③/ (①+③))
2000	1,014	445	43.9%	629	38.3%
2001	978	417	42.6%	633	39.3%
2002	1,026	470	45.8%	785	42.7%
2003	1,029	476	46.2%	881	45.6%
2004	1,051	496	47.2%	980	48.2%
2005	1,080	505	46.8%	1,061	49.6%
2006	1,148	597	52.0%	1,097	48.9%
2007	1,160	655	56.5%	1,186	50.6%
2008	1,158	673	58.1%	1,165	50.2%
2009	793	362	45.6%	1,012	56.1%
2010	963	484	50.3%	注) 1,315	注) 57.7%

資料) 日本自動車工業会WEB資料を元に作成 注) 2010年海外生産台数はH23.1発表の主要8社実績。

## 海外工場からの逆輸入車の出現

- ・日産自動車は、四代目「マーチ」をタイで生産して2010年7月から日本で販売している(逆輸入)。
- ・三菱自動車も2012年3月からタイで生産を始める新型小型車を日本に逆輸入する方針を示している。



資料) 朝日新聞、2010年7月14日