

今月のトピックス(1)

近年の我が国における国際貨物輸送の動向について

我が国の輸出は、本年5月以降、世界的な景気回復を背景に、半導体等電子部品など電気機器と一般機械が増加してきた。最近では、弱含みの動きとなっているものの、ここ数ヶ月間においては、地域別では、アジア向け輸出を中心に、電気機器、一般機械が増加し、我が国の景気の持ち直しに寄与してきた。

また、輸入についても、電気機械を中心とした国内生産の持ち直しの動きを背景に、IT関連など機械機器の輸入が増加し、全体としても、昨年減少基調から、本年後半以降、増加に転じている。

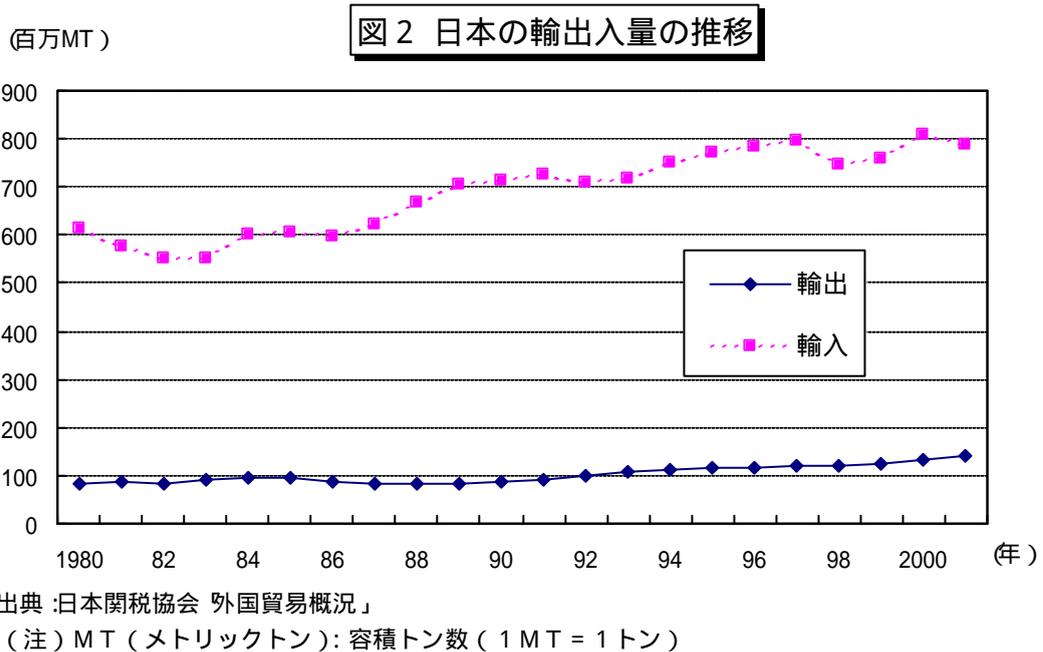
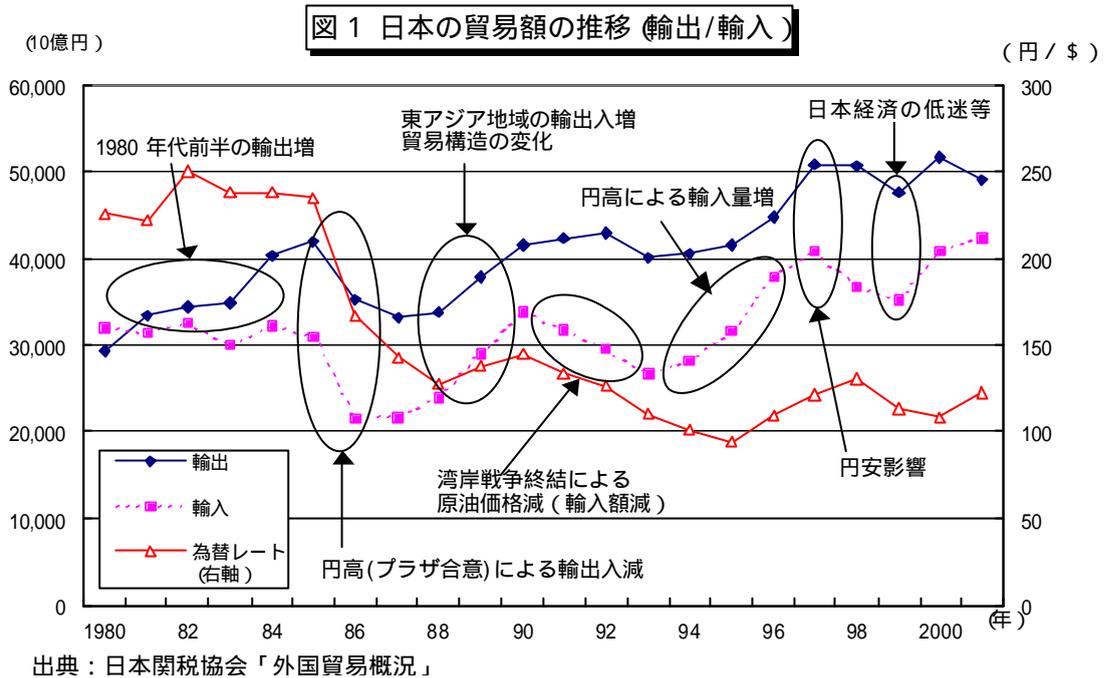
このような状況の中、本年4月18日には、新東京国際空港(成田空港)の暫定平行滑走路の供用が開始され、国際線の発着枠が年間13万回から18万回に増加しており、今後、成田空港が我が国の国際物流にもたらす効果についても注目されているところである。

こうしたことから、今月のトピックスでは、我が国の貿易量の推移や主要国際港湾、国際空港における輸出入額等を通じて、近年の国際貨物輸送の動向等について簡単に分析することとした。なお、旅客輸送に係る国際収支の動向については、本年7月のトピックス『輸送・旅行分野における国際収支(サービス収支)の動向について』を参照されたい。

1. 我が国の輸出入の長期的推移

1980年以降の我が国の輸出入の推移(日本の貿易額及び輸出入量)をみると(図1及び図2参照)、輸出と輸入は概ね同様の動きを示し、全体の基調としては、概ね右肩上がりで推移している。

しかしながら、プラザ合意(1985年)以降の急激な円高の進展や、東アジア諸国の経済発展、世界の景気動向等の影響を受けながら、我が国の貿易の様子は大きく変化している。ここでは、1980年以降の我が国の輸出入の長期的推移について総括する。



(1) 1980年代前半の動向

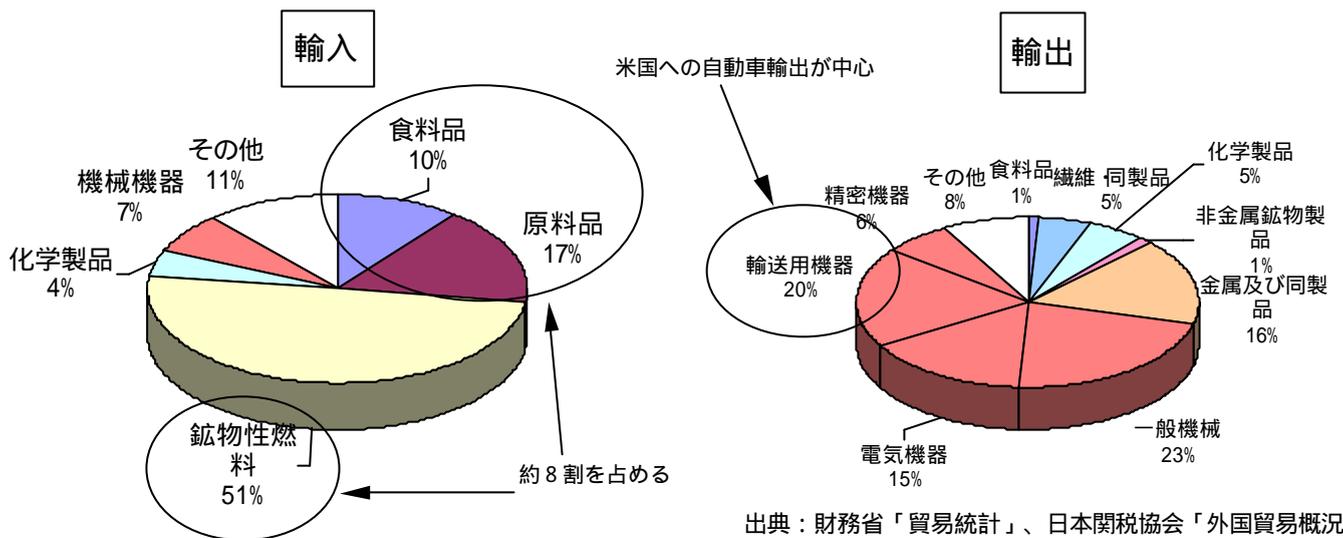
我が国は、伝統的には加工貿易国として、国内の乏しい資源を補うため、国内生産に必要な原油を始めとする鉱物性燃料、原料等を輸入に頼ってきた。このため、我が国の総輸入に占めるこれらの品目の占める割合は、食料品等を含めると約8割近い水準となっている(図3参照)。

一方、輸出については、主に国内で製造された米国向けの自動車、映像機器等の製品輸出を中心として、大きく輸出額を伸ばしている。

このように、1980年代前半においては、原材料を中心とした輸入が横這いで推移する中で、自動車等の製品輸出が堅調に推移し、1981年以降、貿易収支は黒字基調が定着した。

図3 輸出入品目の構成比 (1980年)

(金額ベース)

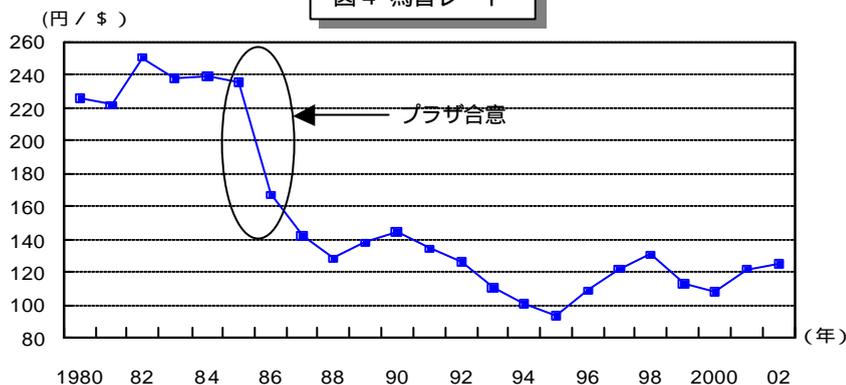


(2) 1980年代後半の動向 (プラザ合意以降の貿易構造の変化)

その後の我が国の輸出入の推移をみると、金額ベースでは、1985年に輸出入ともに大きく減少させていることが分かる (図1参照)。

これは、85年のプラザ合意による急激な円高 (図4参照) により、原材料を中心とした輸入においては、円建てでの支払いを押し下げるといった価格要因が大きく寄与した一方で、輸出においては、我が国の製品がドル建てでの製品価格を押し上げた結果、輸出数量が減少したことが、その要因として考えられる。

図4 為替レート

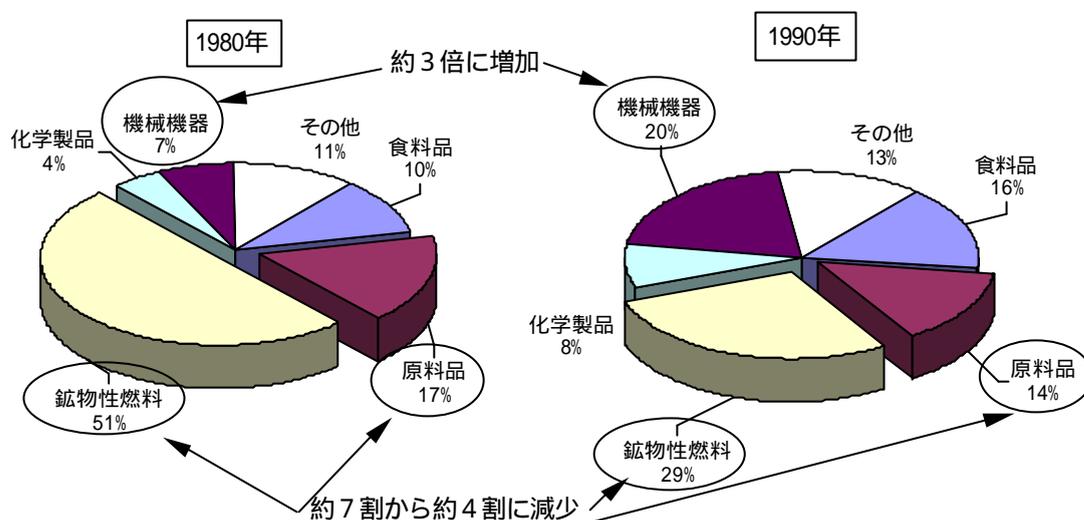


注：日本銀行資料より作成

しかしながら、1985年(プラザ合意)以降、為替レートが円高基調で推移する中で、我が国の貿易構造も変化し、その結果、後に述べる我が国の国際海上貨物輸送と国際航空貨物輸送の動向にも、大きな影響を与えた。

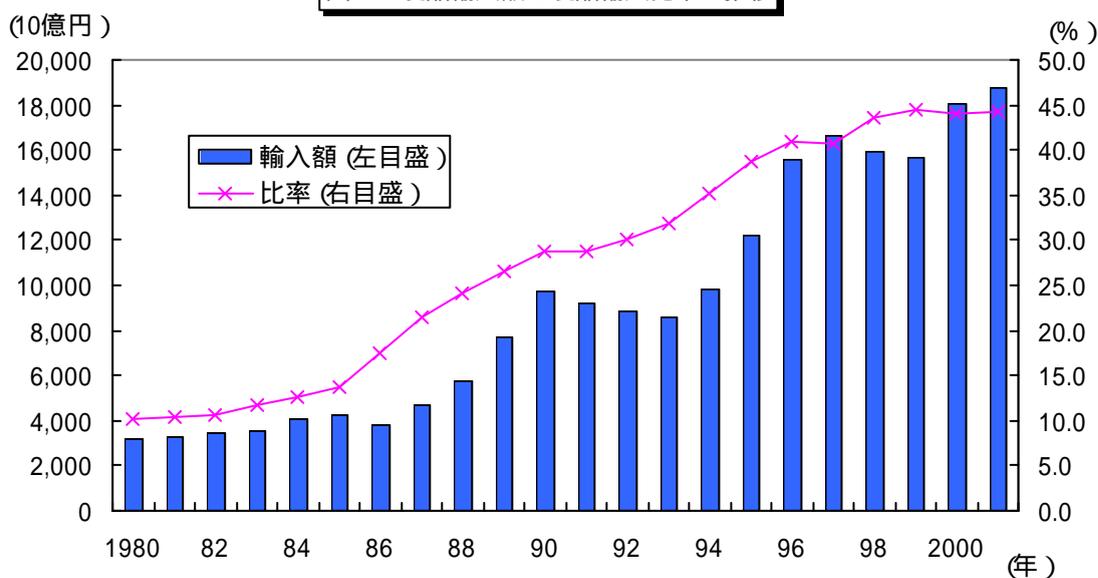
すなわち、1980年には全体の約68%を占めていた石油等の工業用原料等の輸入が、1990年には約43%にまで低下しており、代わりに機械類の輸入のシェアは、80年の約7%から90年の約20%まで、約3倍の伸びを示している(図5参照)。また、特に、海外で生産された製品を輸入する割合は、1980年代後半以降、大幅に増加した(図6参照)。

図5 輸入品目の構成比の変化



出典：日本関税協会「外国貿易概況」

図6 製品輸入額と製品輸入比率の推移



出典：日本関税協会「外国貿易概況」

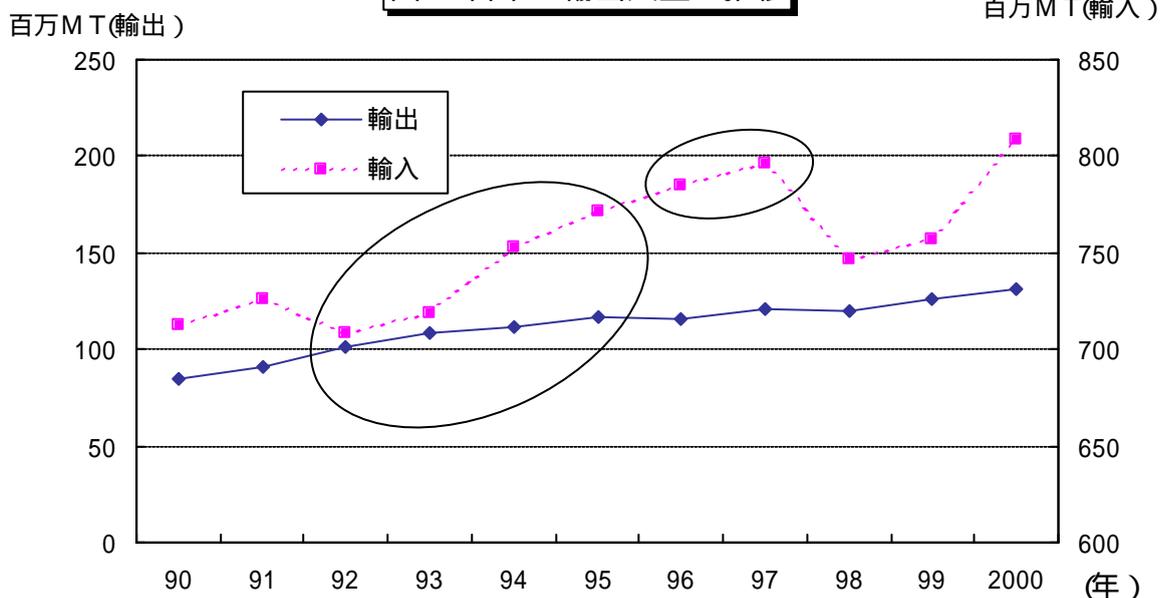
このような輸入品目のシフトは、プラザ合意による急速な円高の進行を契機として、日本企業による東アジア諸国をはじめとする海外展開が進み、各国の比較優位に基づく分業構造が進展した結果、我が国の貿易構造に変化がもたらされたことによるものと考えられる。

(3) 1990年代以降から今日までの動向

1990年代前半の日本の輸出入の動向をみると(図1参照)、輸入金額は93年以降高い伸びを示している一方で、輸出金額は、それに比べ低い伸びにとどまっている。これは、1990年から95年にかけて円高傾向で推移した結果、輸出数量の伸びが抑えられた一方で、製品輸入の増加等により輸入の伸びが高められる方向に寄与したためと考えられる(図7参照)。

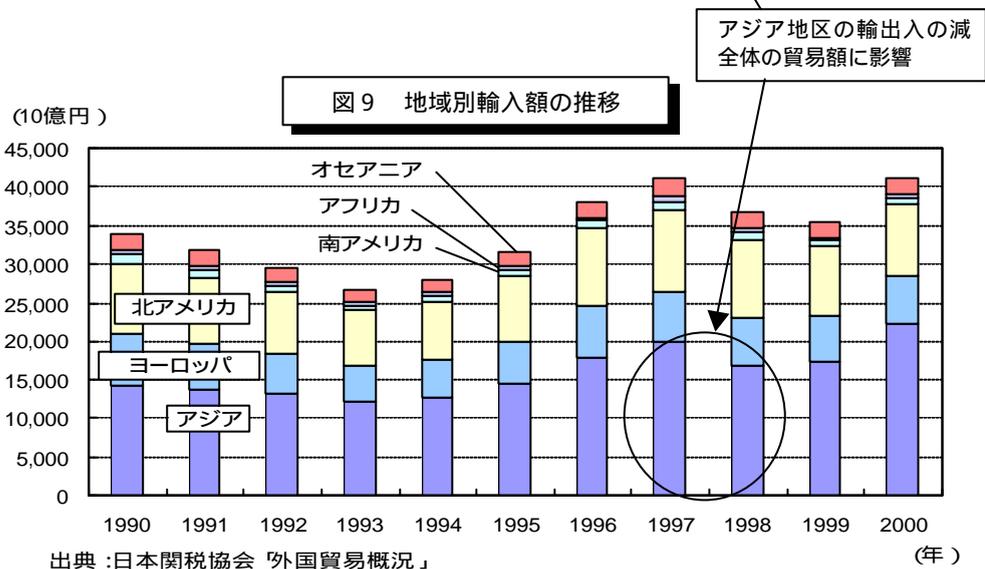
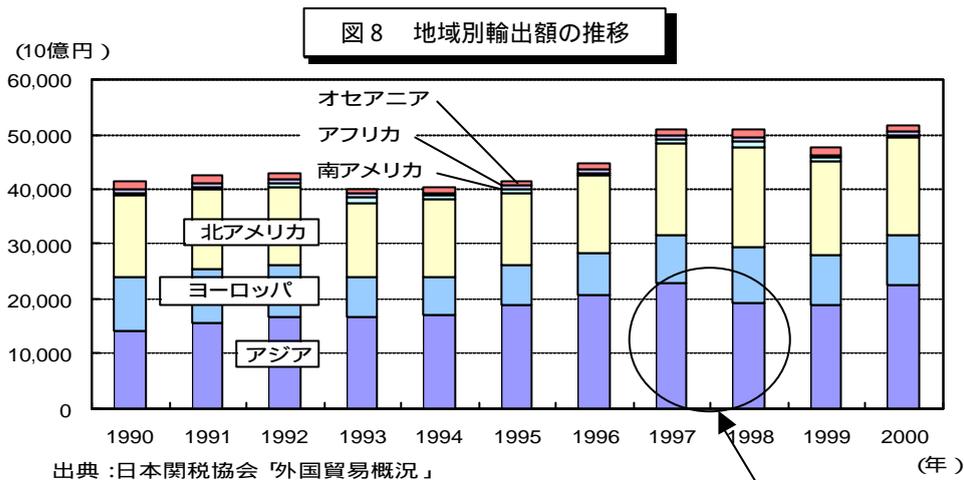
また、1996年から97年にかけての輸入金額の伸びは、輸入量よりも1995年後半以降の円安傾向による価格要因が寄与しているものと考えられる。

図7 日本の輸出入量の推移



出典：日本関税協会「外国貿易概況」

一方、1998年から99年にかけては、いわゆるアジア危機(アジア通貨の下落)を契機とした輸出数量の減少等により、輸出総額が減少し、輸入についても、日本の経済低迷による輸入数量の減少等により、大幅に減少したものと考えられる(図8及び図9参照)。



以上に述べたように、1980年代後半から、我が国は、為替レートの円高基調を背景として、日本企業の海外移転による現地生産を加速させ、日本国内ではより付加価値の高い品目の生産へと特化する一方で、相対的に労働集約的な付加価値の低い品目は海外での生産に依存する構造へと移行してきた。

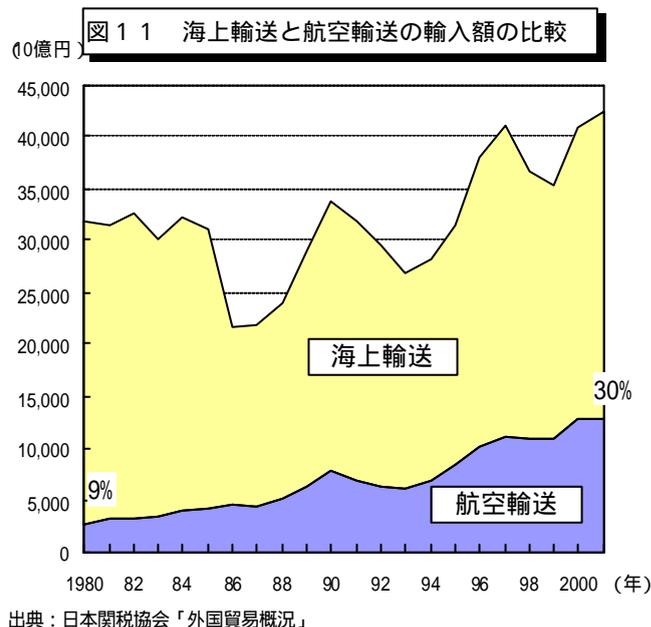
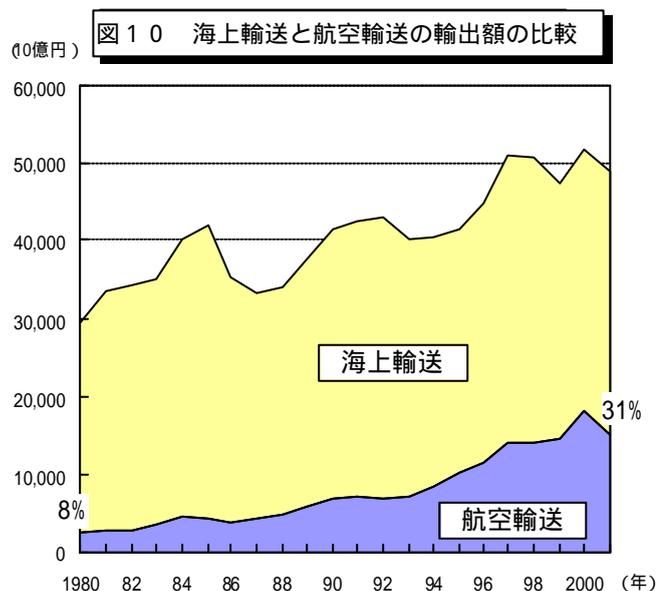
この結果、日本の貿易構造は、かつての原材料を輸入して工業製品を輸出するという「垂直分業型」あるいは「加工貿易型」のものから、日本と世界各国との間で工業製品を相互に貿易しあう「水平分業型」の貿易構造へ変化してきた。

2.我が国の輸出入における国際海上貨物輸送及び国際航空貨物輸送の動向

1. で述べた我が国の貿易構造の変化を踏まえ、我が国の輸出入における国際海上輸送と国際航空貨物輸送の分担状況について簡単に分析を試みることにする。

まず、国際海上輸送及び国際航空輸送の輸出入額の推移をみると(図10及び図11参照)、国際海上輸送については、1980年代後半からの輸入額が大きく上下していることが特徴として挙げられる。これは、上記に述べたように、我が国全体の貿易額が為替レートの変動や諸外国の景気動向等に大きく左右される中で、海上輸送が、その特性上、主に原材料等の輸送を担っていることより、金額ベースでは、輸出に比べ、為替レートや国内景気の影響を、より受けやすいためであると考えられる。

一方、国際航空貨物輸送については、輸出入額ともに、1980年以降中期的にみると堅調にその割合を増加させており、全体に占めるその割合は、それぞれ、1980年の8% (輸出)及び9% (輸入)から、2001年には31% (輸出)及び30% (輸入)へと3倍以上の伸びを示すに至っている。



これは、国際航空輸送が、比較的軽量かつ高付加価値な貨物である電子機器、電子部品等に関する世界的な輸送需要の増大に、その特性が合致したため、飛躍的にその取扱額(輸出入額)を伸ばしたことが大きな要因であると考えられる。

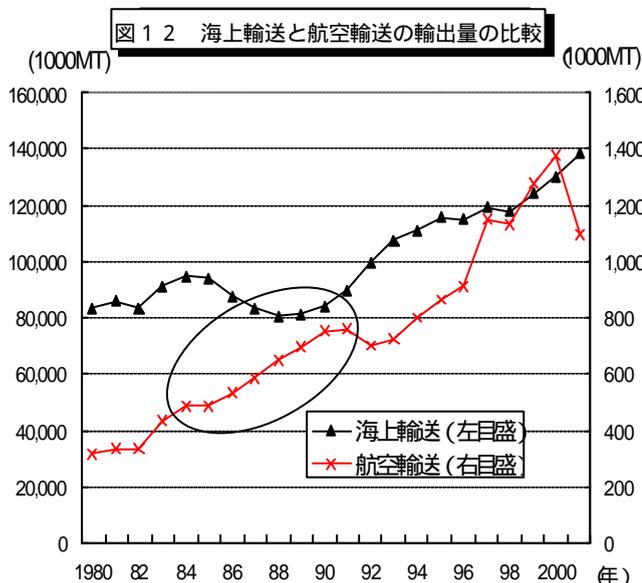
このことは、国際海上輸送と国際航空輸送における輸出入数量(MT)の推移からも確認することができる(図12及び図13参照)。

すなわち、海上輸送及び航空輸送は、いずれも右肩上がり推移しているという点は共通しているものの、

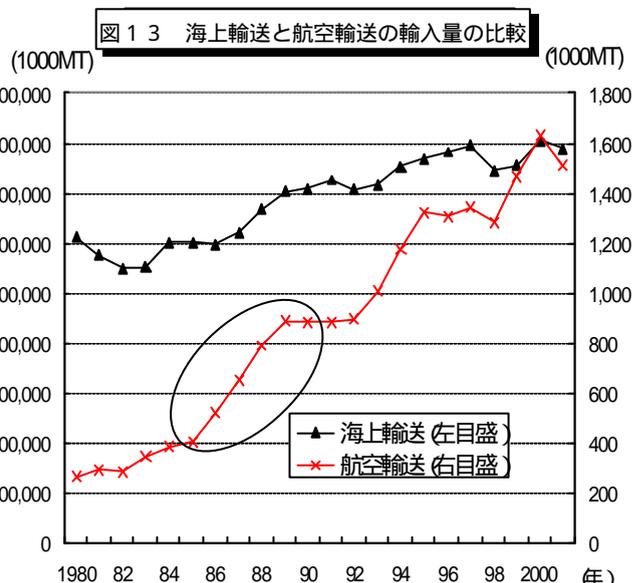
特に、1985年（プラザ合意の年）以降の航空輸送による輸出入量が急激に増加していること

全体の輸出入数量に占める航空輸送の占める割合は極めて低く（2001年の航空輸送は、輸出が全体の0.8%、輸入が0.2%）、我が国の輸出入数量は、圧倒的に海上輸送が担っていること

からも、先に述べたように、1980年代後半から我が国の貿易構造が変化していく中で、海上輸送と航空輸送が、その特性を發揮しながら、それぞれ、鉱産品や穀物等の大宗貨物の大量輸送と軽量な高付加価値品の輸送を担うという役割を果たしてきたことが分かる。



出典：日本関税協会「外国貿易概況」

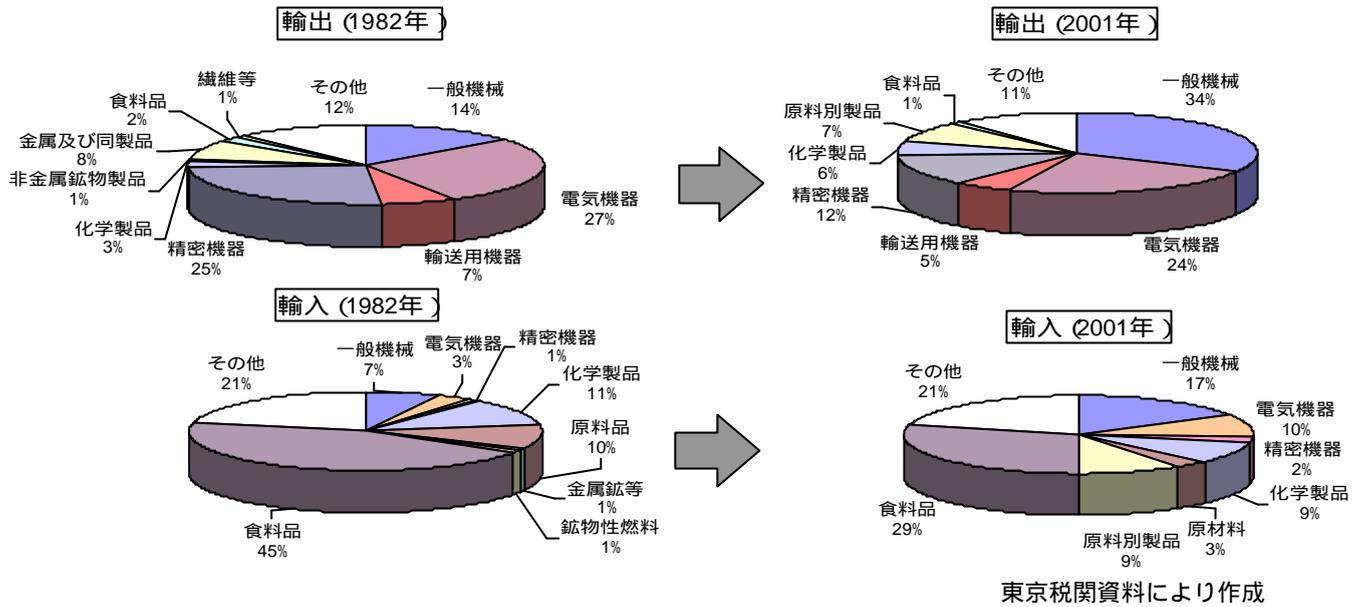


出典：日本関税協会「外国貿易概況」

次に、これまで述べたことを、我が国の個別港湾と空港における輸出入の状況から確認する。

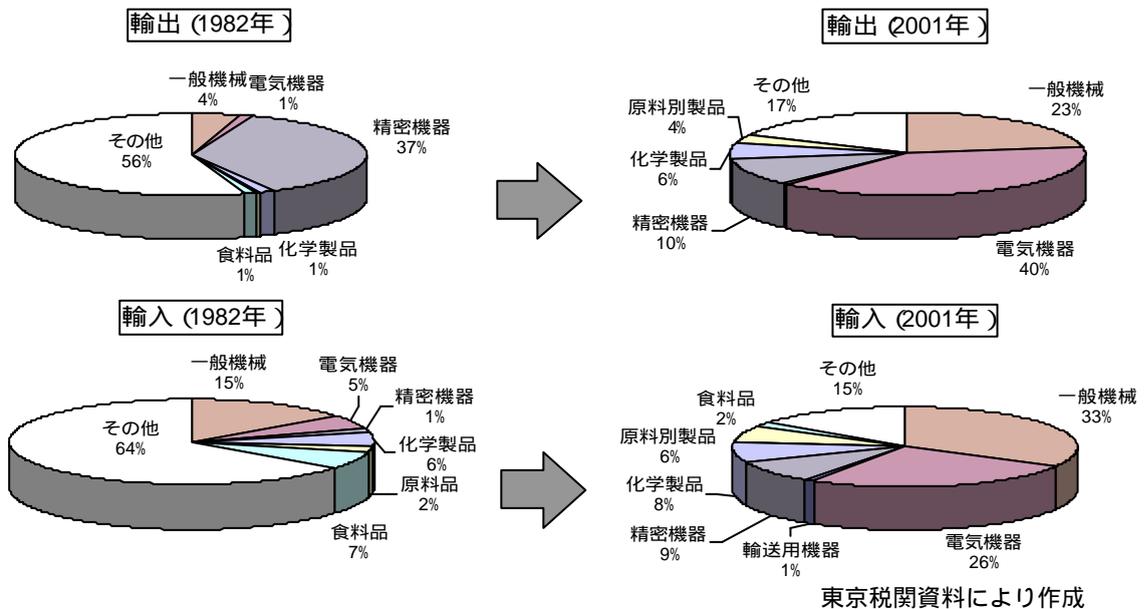
まず、1982年及び2001年の東京港における輸出入品目の構成比を対比してみると（図14参照）、輸出については、いずれも、機械類のシェアが大きい点では同様であるが、1982年については、ラジオ、TV等の電気機器製品やテープレコーダー、ビデオデッキ等の精密機器製品が主要な輸出品目を占めるのに対し、2001年については、コンピューター（一般機械）や半導体（電気機器）等のIT関連機器、部品等が主要な輸出品目となっている。また、輸入については、1982年では食料品や原料品が主要輸入品目であったが、2001年では食料品の比率が下がった一方で、コンピューター関連機器や半導体等の機械類が増加しているのが特徴となっている。

図 14 東京港における輸出入品目の構成比



一方、1982年及び2001年の成田空港における輸出入品目の構成比を対比してみると(図15参照)、いずれも、機械類が大幅に伸びていることが大きな特徴となっている。具体的には、1982年に、輸出品目の中で大きな割合を占めていたカメラ等の精密機器が、2001年では減少し、半導体等の電気機器部品やパソコン(一般機械)等については、輸出入ともに、大きくその比率を伸ばしている。

図 15 成田空港における輸出入品目の構成比

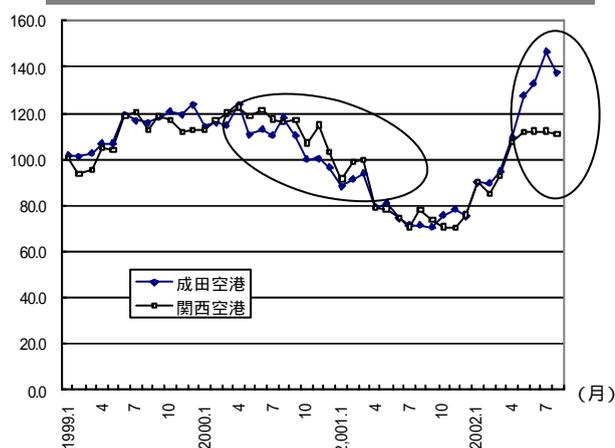


なお、近年の国際航空貨物における輸出入の動向についてみると、2000年末頃から本年初頭にかけては、アメリカやアジアの景気減速等を背景として、成田空

港及び関西国際空港における輸出入は、ともに対前年実績を下回り低調に推移してきた(図16及び図17参照)。ただし、その中でも、成田空港に比べ関西国際空港の方が、輸出入の対前年同月比の値は比較的高く推移しており、成田空港に離発着制限がある中で、24時間空港である関西国際空港の優位性も表れているものと考えられる。

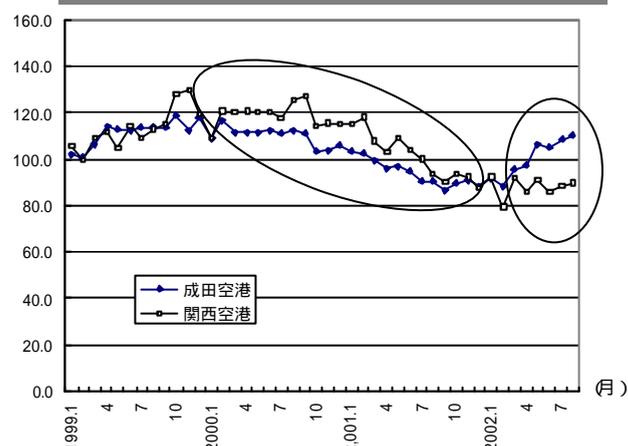
一方、本年4月以降は、世界的なIT関連の在庫調整が進展し、為替レートの円安傾向やアジアの景気回復の動き等対外経済環境の改善により、輸出入ともに対前年同月比が増加に転じている(図16及び図17参照)が、ここでは、これまでの傾向とは逆に、関西国際空港に比べ成田空港の伸びが大きくなっており、アジア方面の国際航空貨物需要の増加に対応できる暫定平行滑走路の供用開始(本年4月)の効果も大きいのではないかと考えられる。

図16 成田と関空の輸出货量(前年同月比)の推移



東京税関及び大阪税関資料により作成

図17 成田と関空の輸入量(前年同月比)の推移



東京税関及び大阪税関資料により作成

3. 今後の動向について

1.2.で述べたとおり、我が国の国際貨物輸送は、これまで、経済成長と産業構造の高度化、国際化を反映して、中長期的には量的拡大を続けながらも、その中味は大きく変化してきた。

今後の先行きについては、目先においては、輸出が弱含みとなってきており、アメリカ経済等への先行き懸念といった懸念材料がいわれている。また、中長期的にみると、人口の少子高齢化や経済構造の国際化に伴う経済成長率の低下や産業構造の一層の高度化により、世界経済の拡大を反映して貿易量は今後とも伸びるものの、その伸びは緩やかになるとみる見方がある。国際経済、国内経済双方の影響を大きく受ける国際貨物輸送の動向については、今後とも十分に注視していきたい。