

近年の日中間における貿易及び貨物輸送の状況

中国は、1978 年に改革開放路線に転換して以来、目覚ましい経済発展を果たし、2001 年の世界貿易機関（WTO）への加盟によって、その注目度がさらに高まっている。今回、中国の経済成長を背景とした日中間における貿易及び貨物輸送の状況について、日米間のものと比較しつつ、分析を試みた。

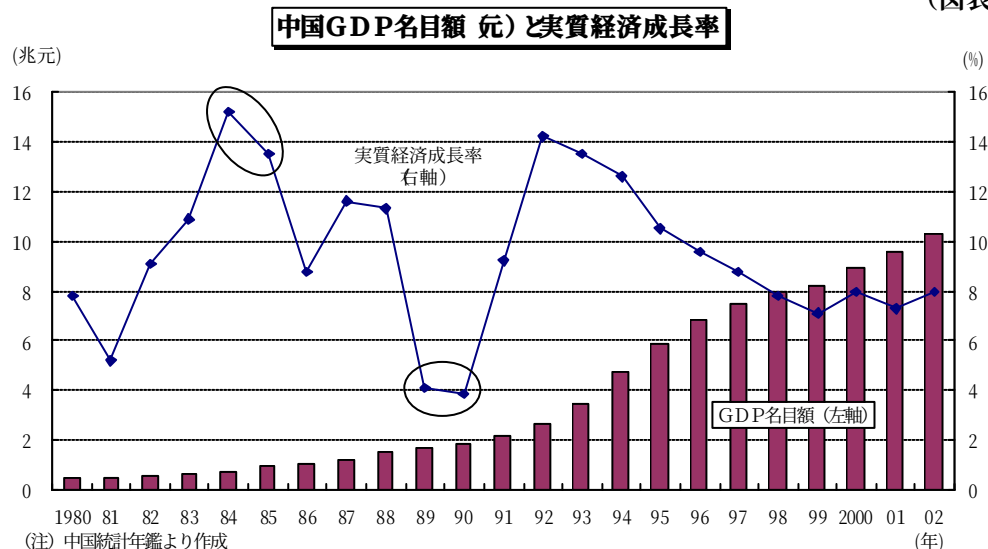
1. 中国の経済成長

中国は、その GDP 名目額の推移から読み取れるように、改革開放路線に転じて以来急速な成長を遂げており、2002 年においては GDP 名目額が世界第 6 位に達している。（図表 1 参照）

実質経済成長率については、1970 年代末以降今日まで中国は高い成長率を維持してきた。詳しくみると、1980 年代前半、改革開放路線を背景に外国資本による経済活動を奨励したことで急速な発展を遂げ、特に 1984 年から 85 年にかけては、実質経済成長率は大幅に上昇した。その後、1986 年の財政・金融両面にわたる引き締め策や 1989 年から 90 年にかけての天安門事件による混乱等により、一時的には実質経済成長率が低下した。しかしながら、1990 年代に入ると再び 10%を超える高い実質経済成長率を示し、GDP 名目額が大きくなった近年においても約 7%から 8%の高い水準を引き続き維持していることがわかる。

このように中国経済は 1978 年の改革開放路線転換後、国内事情による一時的なつまづきはあったものの、アジア金融危機等の周辺諸国の影響や、米国同時多発テロ等の世界情勢の影響をほとんど受けず、高度な経済成長を遂げていることがわかる。

（図表 1）



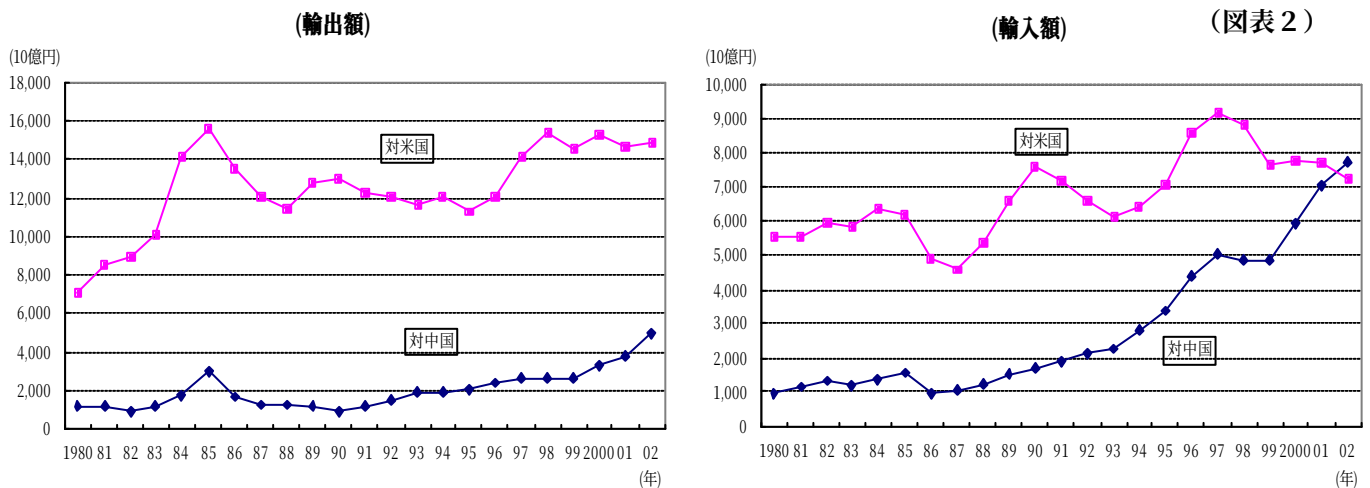
2. 日中間における貿易の状況

1980 年以降の我が国における対中貿易額をみると、輸出、輸入ともにおおよそ右肩上がりに増加していることがわかる。(図表 2 参照)

中国への輸出については、1985 年まで、中国経済の過熱を背景とした「鉄鋼」、「自動車」、「映像機器」等の輸出の急増により、一旦急激に伸びた。その後、中国政府による外貨準備高の回復を目的とした「自動車」、「映像機器」等消費財関連の輸入抑制の影響を受けた結果、対中輸出は伸び悩んだ。しかしながら、1990 年代に入り、再び中国の経済成長に伴って対中輸出額は着実に伸び、特に近年の「半導体等電子部品」の大幅な輸出増加等を背景に、現在、中国は米国に次いで我が国の輸出相手国第 2 位となっている。

中国からの輸入については、1980 年代以降、80 年代半ばの原油価格の低下や 90 年代半ばのアジア通貨危機による一時的な減少はあったものの、着実に増加している。特に、中国が WTO に加盟した翌年の 2002 年には、米国を追い抜き、中国は我が国の輸入相手国第 1 位となっている。その品目については、「原油及び粗油」、「石油製品」等の一次産品が減少する中で、「衣類・同付属品」等の労働集約的な財と「音響映像機器」、「事務用機器」等の従来は技術集約的と考えられていた財とがともに増加していることが大きな特徴となっている。(図表 3 参照)

我が国における対中貿易額



対中主要輸出入品の推移

(図表 3)

○輸出

(単位: 億円, %)

順位	1985年 [29,912]	1990年 [8,835]	1995年 [20,620]	1996年 [23,824]	1997年 [26,307]	1998年 [26,209]	1999年 [26,574]	2000年 [32,744]	2001年 [37,637]
1	鉄鋼 7,678(20.9)	鉄鋼 1,524(17.3)	鉄鋼 2,216(10.7)	鉄鋼 1,810(7.6)	鉄鋼 2,090(7.9)	鉄鋼 1,976(7.5)	半導体等電子部品 1,865 (7.0)	半導体等電子部品 2,601 (7.9)	半導体等電子部品 3,026 (8.0)
2	自動車 3,655 (12.2)	映像機器 773 (8.8)	有機化合物 804 (39)	金属加工機械 986 (4.1)	半導体等電子部品 1,187 (45)	半導体等電子部品 1,417 (5.4)	鉄鋼 1,753(6.6)	鉄鋼 2,301(7.0)	鉄鋼 2,539(6.7)
3	映像機器 2,822 (9.4)	有機化合物 340 (3.8)	金属加工機械 678 (33)	合成繊維織物 893 (3.7)	プラスチック 1,078 (41)	プラスチック 1,206 (4.6)	有機化合物 1,388 (3.2)	有機化合物 1,824 (5.6)	有機化合物 2,067 (5.5)
4	プラスチック 836 (2.8)	プラスチック 312 (3.5)	合成繊維織物 666 (32)	有機化合物 848 (3.6)	有機化合物 908 (3.5)	原動機 1,127 (4.3)	プラスチック 1,263 (4.8)	プラスチック 1,551 (4.7)	プラスチック 1,709 (4.5)
5	船舶 753 (2.5)	半導体等電子部品 292 (3.3)	半導体等電子部品 659 (32)	プラスチック 826 (3.5)	合成繊維織物 907 (3.4)	有機化合物 1,082 (4.1)	事務用機器 863(3.2)	科学光学機器 1,250(3.8)	科学光学機器 1,506(4.0)

○輸入

順位	1985年 [5,524]	1990年 [7,299]	1995年 [33,809]	1996年 [43,997]	1997年 [50,617]	1998年 [48,441]	1999年 [48,754]	2000年 [59,414]	2001年 [70,267]
1	原油及び粗油 5,268 (3.9)	衣類・同付属品 3,443 (9.9)	衣類・同付属品 9,941 (29.4)	衣類・同付属品 12,676 (28.8)	衣類・同付属品 12,640 (25.0)	衣類・同付属品 12,428 (25.7)	衣類・同付属品 12,957 (26.6)	衣類・同付属品 15,805 (26.6)	衣類・同付属品 17,872 (25.4)
2	石油製品 1,413 (1.1)	原油及び粗油 3,220 (8.6)	魚介類 1,891 (5.6)	魚介類 2,299 (3.2)	魚介類 2,672 (39)	魚介類 2,299 (4.7)	魚介類 2,369 (4.9)	事務用機器 2,915 (4.9)	音響映像機器 4,041 (5.8)
3	衣類・同付属品 1,108 (1.1)	魚介類 1,098 (63)	原油及び粗油 1,438 (4.3)	原油及び粗油 1,818 (4.1)	原油及び粗油 1,951 (41)	音響映像機器 1,965 (4.1)	音響映像機器 2,108 (4.3)	音響映像機器 2,717 (4.6)	事務用機器 3,913 (5.6)
4	石炭 442 (2.8)	野菜 529 (3.1)	野菜 1,164 (3.4)	野菜 1,490 (3.4)	事務用機器 1,674 (33)	野菜 1,794 (3.7)	事務用機器 1,730 (3.5)	魚介類 2,574 (4.3)	魚介類 2,715 (3.9)
5	とうもろこし (飼料用) 437 (2.8)	石油製品 513 (3.0)	鉄鋼 1,092 (3.2)	音響映像機器 1,458 (3.3)	音響映像機器 1,655 (33)	事務用機器 1,647 (3.4)	野菜 1,680 (3.4)	野菜 1,632 (2.7)	野菜 1,943 (2.8)

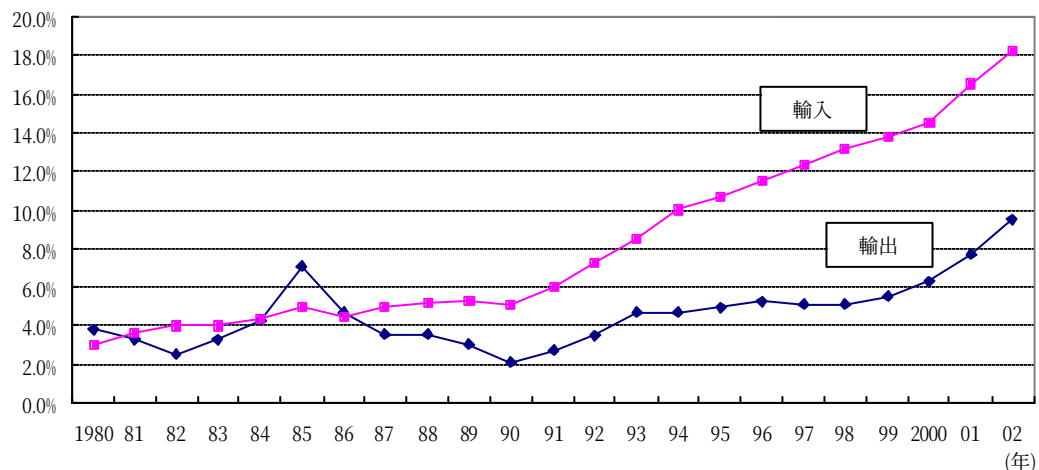
(注) □ は総額、○ は総額に対する構成比。品目区分は新聞発表による。
財務省「貿易統計」より作成

我が国の貿易に占める対中国の割合をみると、輸出、輸入の割合はともに近年急激に増加しており、特に輸入においては全体の 20%に迫るところまで来ている。(図表 4 参照)

これら対中貿易額の増加及び貿易に占める対中国の割合の増加から、日中間の経済関係が特に密接になってきていることがわかる。

我が国の貿易に占める対中国の割合

(図表 4)



注) 財務省「貿易統計」より作成 【金額ベース】

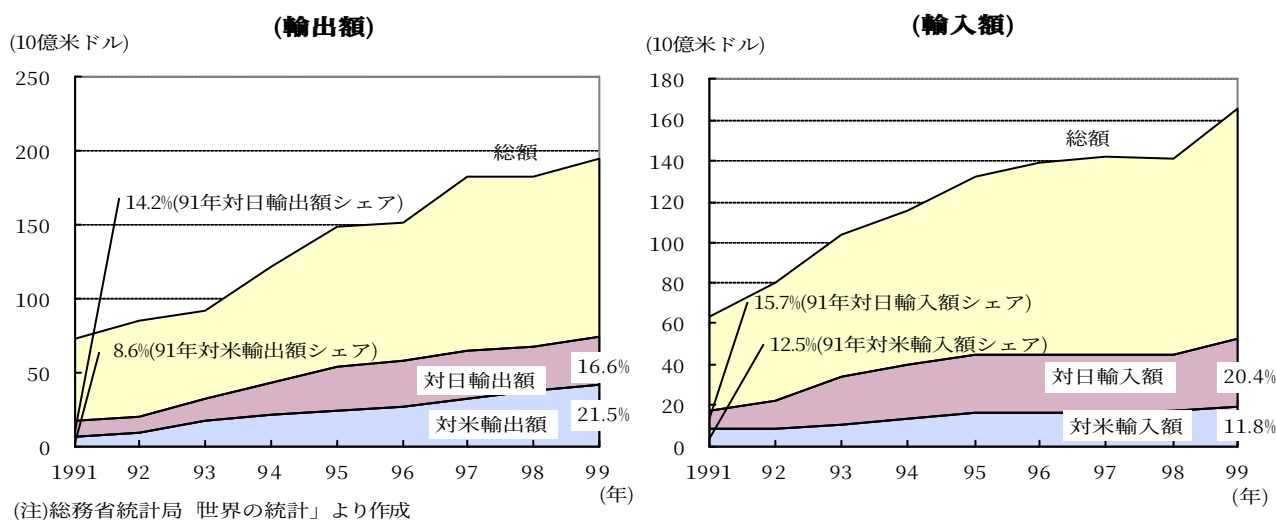
さらに視点をかえて、1990年代の中国における貿易額をみると、1999年における輸出額、輸入額は1991年と比較してともに3倍近くまで増加している。(図表5参照)

中国からの輸出・輸入についての1991年と1999年の日米シェアの推移を比較してみると、輸出については、対日が14.2%→16.6%(+2.4ポイント)、対米が8.6%→21.5%(+12.9ポイント)と米国が大幅にシェアを伸ばし、日米のシェアは逆転している。一方、輸入については、対日が15.7%→20.4%(+4.7ポイント)、対米が12.5%→11.8%(−0.7ポイント)と日本がシェアを伸ばす一方で、米国はシェアを落としている。

このように、日中間の経済関係の緊密化と同等またはそれ以上に米中間の経済関係の緊密化が進んでいることがわかる。特に、米中間においては、輸出入の不均衡が拡大していることがわかる。

中国における貿易額

(図表5)

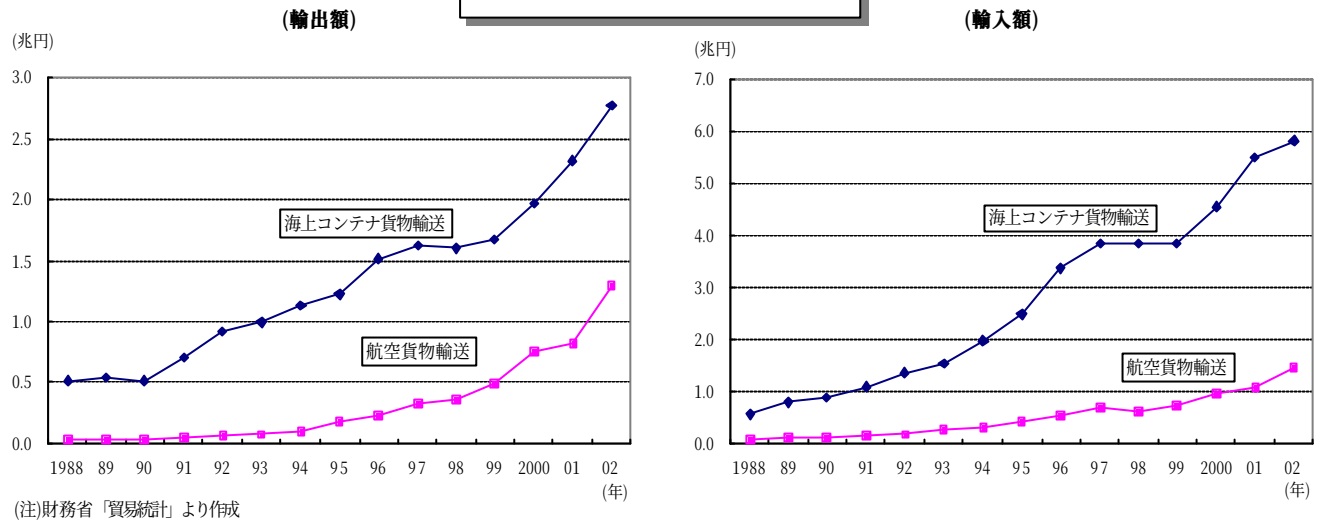


3. 日中間における貨物輸送の状況

日中間の経済関係の緊密化とともに、貿易の手段である海上コンテナ貨物輸送、航空貨物輸送ともに、アジア通貨危機の影響を多少受けたものの、輸出額、輸入額ともに右肩上がりの増加を示している。特に航空貨物輸送については、1990年代後半より急増しており、前述のとおり、比較的軽量で付加価値の高い「半導体等電子部品」の輸出の増加に伴い、2002年にはその輸出額は海上コンテナ貨物輸送の約半分まで至っている。(図表3、図表6参照)

我が国における対中貨物輸送額

(図表 6)



以下、航空貨物輸送、海上貨物輸送の状況について、モード毎にみてみることにする。

(1) 航空貨物輸送の状況

日中間の国際航空路線の状況をみると、中国との貿易拡大による需要の増加に伴い、旅客便は1991年の50便/週から2003年の352便/週に、貨物専用便についても1991年の1.25便/週から2003年の26便/週に増加している。太平洋線と比較してもその増加幅は急激である。(図表7参照)

特に2002年4月成田空港の暫定平行滑走路の供用開始により、同空港の処理能力が年間発着回数13.5万回から20万回へと大幅に拡充された効果は大きかったと考えられる。例えば東京(成田)－北京間における日本の航空事業者の航空便数が2001年の14便/週から2003年の28便/週と2倍に増加し、中国への航空貨物輸送額の増加につながっている。

国際航空線の運航状況(日本発着)

(図表 7)

(単位: 便/週)

路線 区分		年	1991	1996	2001	2003
中国線	旅客		50	98	198	352
	貨物		1.25	1	21	26
太平洋線	旅客		418	516	606	541
	貨物		85.5	95.5	99.5	103.5

(注)国土交通省資料により作成

1991年は1990年12月1日現在。その他は各年ともに当年1月1日現在の便数である

中国線には香港を含まない

太平洋線はアジア、オセアニアを除く太平洋地域を指し、北米、南米大陸全域を含む

(2) 海上貨物輸送の状況

日中間における海上コンテナ貨物輸送の状況をみると、2001 年と 1991 年を比較して、月間航海数は 3 倍以上に増加しており、また日中間で運航しているコンテナ船が大型化していることもあり、月間輸送能力も大幅に増加していることがわかる。(図表 8 参照)

日中間における海上コンテナ貨物輸送の状況

(図表 8)

路線・区分 \ 年	1991	1996	2001
月間航海数(隻)	100	301	341
月間輸送能力(TEU)	31,917	162,993	181,343

注)日中海運輸送協議会資料により作成
1991年は三国船を含まない

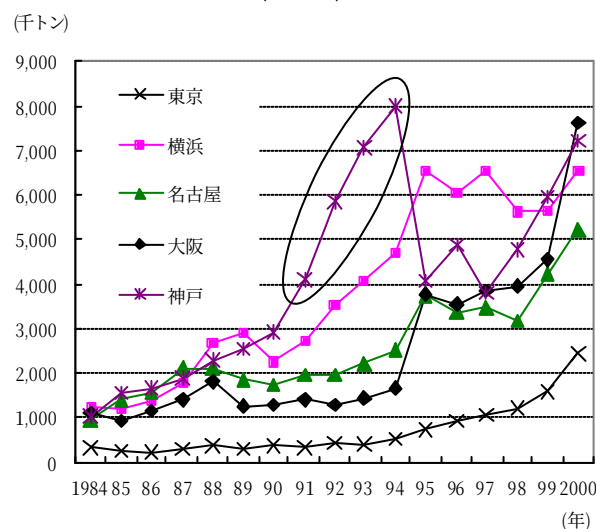
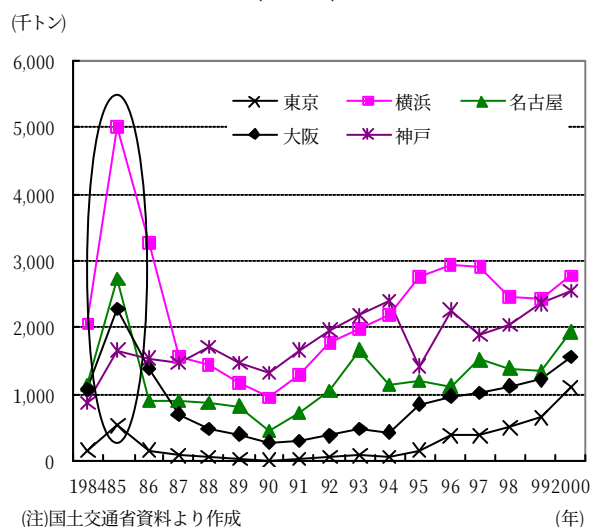
さらに我が国における対中主要港取扱貨物量をみると、輸出については、5 つの港を総じて、1985 年に急増した後、一旦大きく減少し、1990 年代以降は右肩上がりの傾向を示している。1986 年の横浜港、名古屋港の自動車輸出急増の反動や 1995 年の神戸港の阪神・淡路大震災の影響を除き、各港とも順調に取扱量を伸ばしていることがわかる。一方、輸入については、1980 年代は 5 港とも右肩上がりに増加しているが、1990 年代に入ると各港ごとに異なる様相を呈している。特に神戸港は、港の大水深化・高規格化や港湾幹線道路開通等港湾整備を行った結果、急激に輸入量を増加させたものの、輸出と同様に 1995 年の阪神・淡路大震災の影響によって大幅に減少させた。一方、大消費地に近接する東京港、名古屋港、大阪港の取扱量が大きく伸びていることも近年の特徴となっている。(図表 9 参照)

我が国における対中主要港取扱貨物量

(輸出量)

(輸入量)

(図表 9)



最後に、日中航路コンテナ船の日本における寄港状況を 1996 年と 2001 年を比較してみる。横浜港・神戸港への寄港隻数が停滞している一方で、大消費地に近接する東京港・名古屋港・大阪港への寄港隻数が大幅に増加している。また、総数として日本船の寄港隻数が停滞している一方で、中国船の寄港数が大幅に増加していることも特徴となっている。(図表 10 参照)

(図表 10)

日中航路コンテナ船の日本における寄港状況

(単位:隻/月)

寄港地	1996年				2001年			
	日本船	中国船	その他	合計	日本船	中国船	その他	合計
東京	31	16	0	47	22	103	14	139
横浜	23	122	16	161	6	138	30	174
名古屋	22	80	4	106	18	119	13	150
大阪	19	100	8	127	4	152	14	170
神戸	34	138	20	192	27	138	14	179

注)日中海運輸送協議会資料より作成
1996年及び2001年ともに7月1日現在

4. まとめ

中国の経済成長に伴い、日中間における貿易額、貨物輸送額は大幅に増加し、またそれに対応して、日中間において運航されている航空便数や海上コンテナ船隻数も急激な増加を示していることから、日中間の経済活動の関係が近年特に緊密になっていることがわかった。

今後ますます日中間のヒト、モノの動きは活発になるものと思われるため、輸出入品目の変化や、それに伴ったモード毎の貨物輸送状況の変化、海上コンテナ貨物輸送における中国船の台頭、日本における寄港状況の変化等、日中間における貿易や貨物輸送の動向について今後とも十分に注視していきたい。