

マンスリー・トピックス

NO.10

平成24年 8月28日

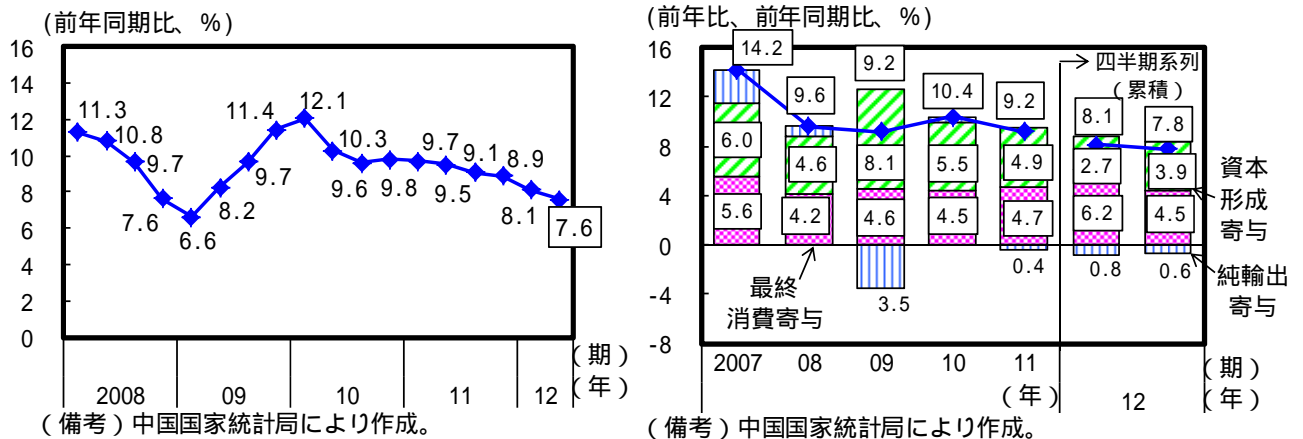
中国の輸入市場における日本のプレゼンス

参事官（経済財政分析—海外担当）付 樋田 貴博、宮城 佑輔、須賀 昭一※

1. はじめに

中国の2012年4-6月期の実質経済成長率（前年同期比）は7.6%増となり、09年1-3月期以来の8%成長割れとなるなど、内外需の伸び悩みを背景に景気の拡大テンポの鈍化が続いている（図-1）。

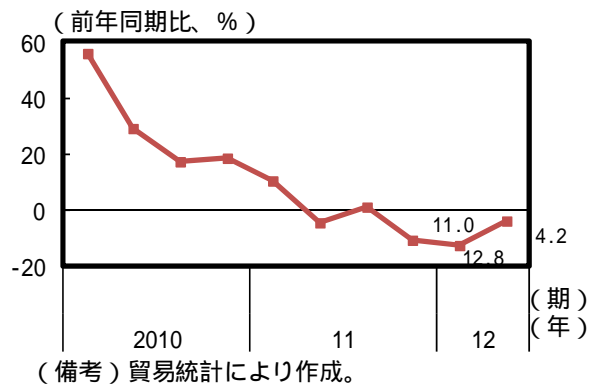
図-1 実質経済成長率、実質経済成長率（寄与度）



一方、日本経済は、緩やかに景気が回復しつつあるが、欧州政府債務危機の再燃や中国の景気拡大テンポの鈍化等により、海外経済の減速感が広がっており、特にその影響が貿易面で顕在化している。具体的には、EU向け輸出が引き続き弱含んでいる他、日本にとって最大の輸出相手国¹である中国向け輸出も11年第4四半期以降、前年同期比でマイナスの伸びが続いている（図-2）。

¹ 11年の輸出額全体に占めるシェアは、19.7%。
本レポートの内容や意見は執筆者個人のものであり、必ずしも内閣府の見解を示すものではない。

図-2 日本の貿易動向（中国向け輸出）



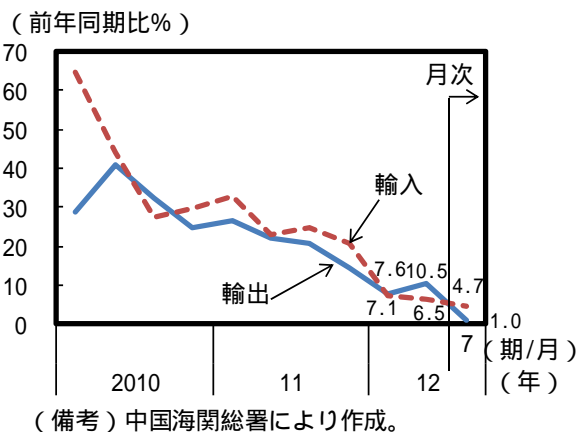
そこで本稿では、中国の輸入動向を短期的及び中長期的観点から概観し、中国の輸入市場における日本のプレゼンスの変化を明らかにすることとする。

2. 最近の中国の輸入動向 - 内外需の伸び悩みを背景に鈍化

（1）EU、日本からの輸入が鈍化、その主因は電気機器、一般機械

10年以降における中国の貿易動向は、欧州政府債務危機再燃によるヨーロッパ地域の需要低迷に加え、国内経済の成長鈍化により、輸出入ともに伸びの鈍化傾向が顕著となっている（図-3）。

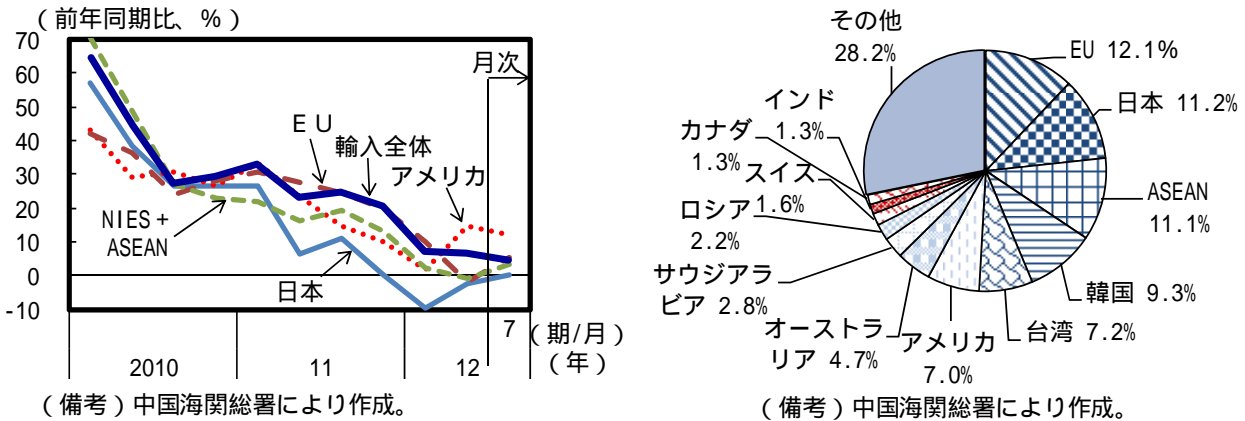
図-3 貿易動向（中国統計）



輸入の動き²をまず国、地域別にみると、主要国・地域からの輸入の伸びが全体的に縮小している中、昨年3月の東日本大震災の影響もあるものの、11年第2四半期以降、日本からの輸入の鈍化傾向が特に顕著となっている（図-4）。

² すなわち、逆から言えば、主要国から中国への輸出の動きとなる。

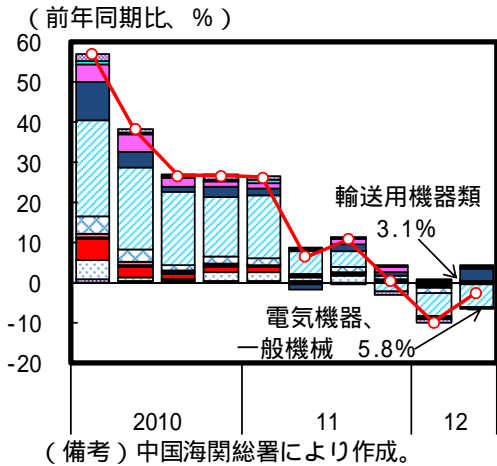
図-4 中国の貿易動向（輸入） 輸入（主要国、地域）シェア（11年）



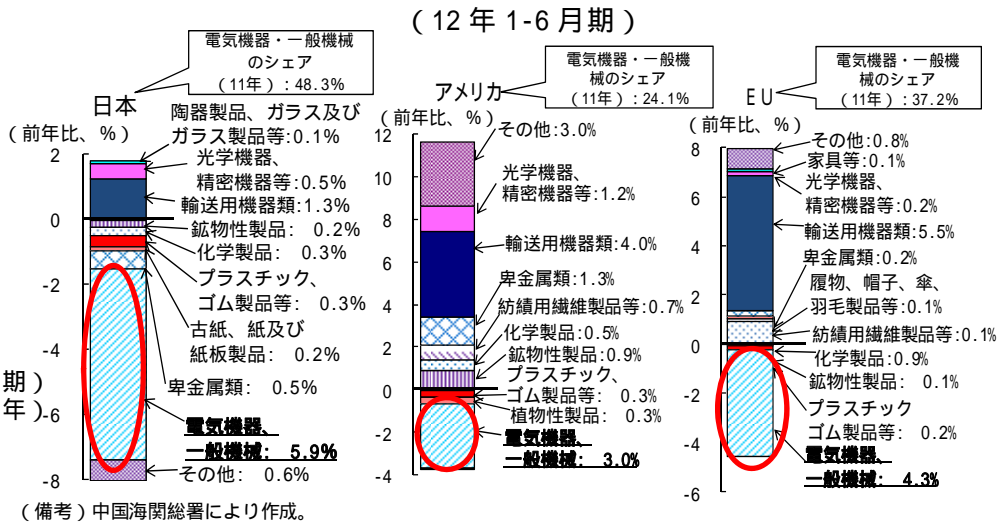
また、品目別にみると、日本はEUやアメリカに比べ、中国への輸出に占める「電気機器・一般機械」の比率が高く、最近の日本からの輸入減少の大半は、この「電気機器・一般機械」の減少によって説明することができる（図-5）。

図-5 中国の貿易動向（輸入、主要国・地域）

(1) 日本からの輸入動向（寄与度）



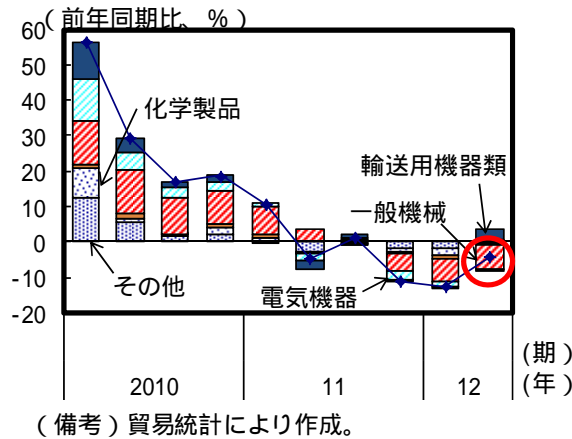
(2) 日本、EU、アメリカからの輸入動向（寄与度）



日本側統計からみても同様の傾向が確認できるが、中国側統計の「電気機器・一般機械」のうち、特に「一般機械」の中国向け輸出の減少が顕著であることが分かる³（図-6）。

³ 当然ながら、両国の貿易分類で、多少の品目の違いがある点は考慮すべきである。

図-6 日本の中国向け輸出（品目別寄与度）



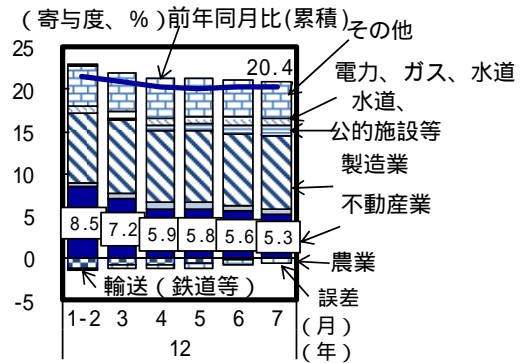
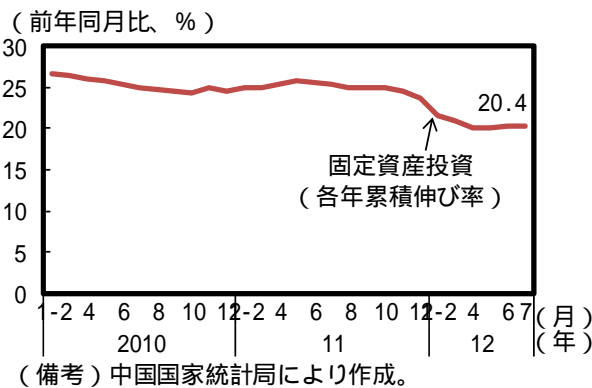
(2) 内外需両面の要因により、中国の輸入は鈍化

こうした中国における日本からの電気機器、一般機械の輸入が最近減少している背景としては、以下のような国内外両面の要因が考えられる。

国内要因としては、特に一般機械に関して、政府が継続して実施している不動産価格抑制策の影響等により、固定資産投資の伸びが低下し、関連する機械の輸出が伸び悩んでいることが考えられる。

また、国外要因としては、特に電気機械において、EUやアメリカなど主要国向け完成財（最終製品）の需要鈍化により、関連部品等の輸入が鈍化している影響が考えられる（図-7）（参考：前掲図-1）。

図-7 固定資産投資

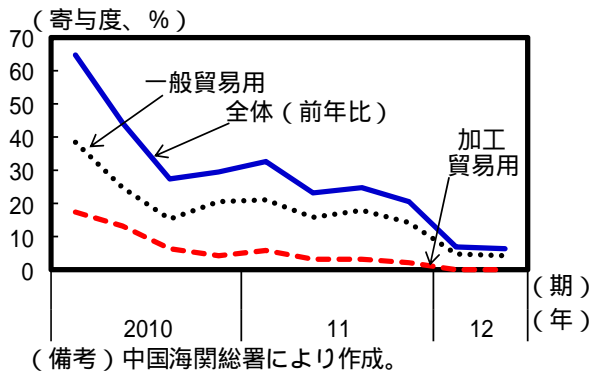


こうした動きを、原材料等の中間財を外国から輸入し、中国にて加工後、最終製品を輸出するといったいわゆる「加工貿易」⁴のための原材料輸入動向からみると、国内需要向けの輸入と考えられる「一般貿易」に比べ、「加工貿易」の寄与はほぼ一貫して縮小傾向が続いてい

⁴ 11年の中国の輸入総額のうち約3割を占める貿易方式。加工貿易は、「加工及び組立」と「輸入材料を用いた加工」の2種類に大別される。

る。このことから、中国の輸入が国外要因によっても強く影響を受けていることが確認される（図-8）。

図-8 中国の貿易動向（輸入、形式別）



3. 中長期的な輸入動向 - 低下する日本のプレゼンス

(1) 2000年以降の中国の輸入構造の変化

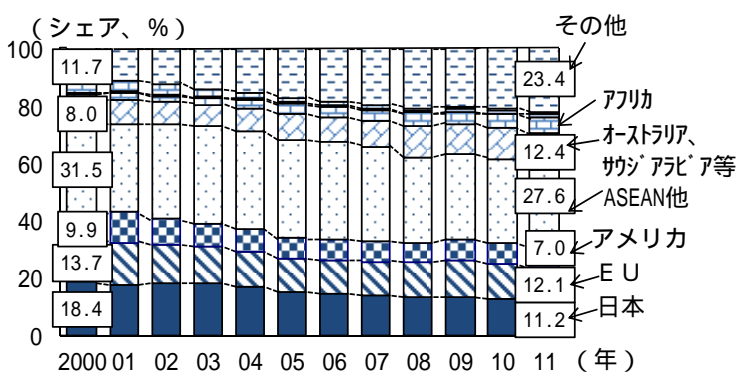
次に、最近の日本の中国向け輸出の減少が、中長期の構造的な傾向の延長線上にある動きかどうかをみるため、中国の輸入構造を概観する。

国・地域別シェアで見ると、日本をはじめ、アメリカ、EUの主要先進国・地域は、ともにシェアが縮小する一方、オーストラリアやサウジアラビアといったいわゆる資源国を中心とした国々のシェアが高まるなど、輸入元の多様化がみてとれる。

特に日本は、11年間で7%程度シェアが縮小しており、他の主要国・地域と比較して中国の輸入に占めるシェアの低下が著しい。

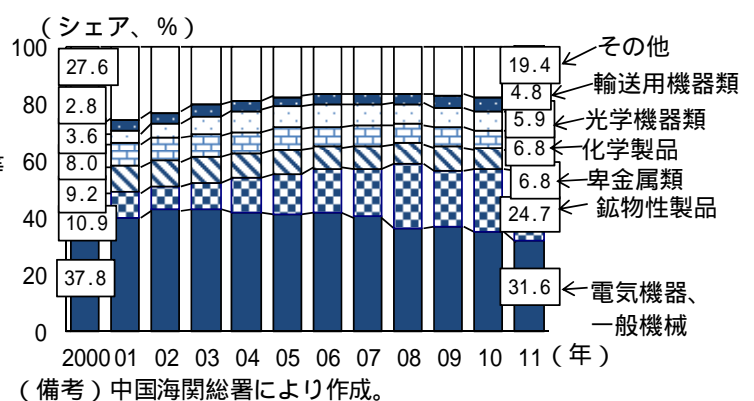
また、品目別の輸入構造を見ると、鉱物性製品のシェアが拡大している。これは、国内における経済の高成長を背景としたエネルギー需要の増大や近年の原油価格高騰によるものと考えられ、前述の輸入シェアの拡大と整合的な動きとなっている⁵（図-9）（図-10）。

図-9 輸入（国別、地域別）



2. ASEAN他は、ASEAN、韓国、台湾。
オーストラリア、サウジアラビア等は、上記2カ国他、ロシア、インド、カダの貿易額を合算したもののシェア。

図-10 輸入（品目別）

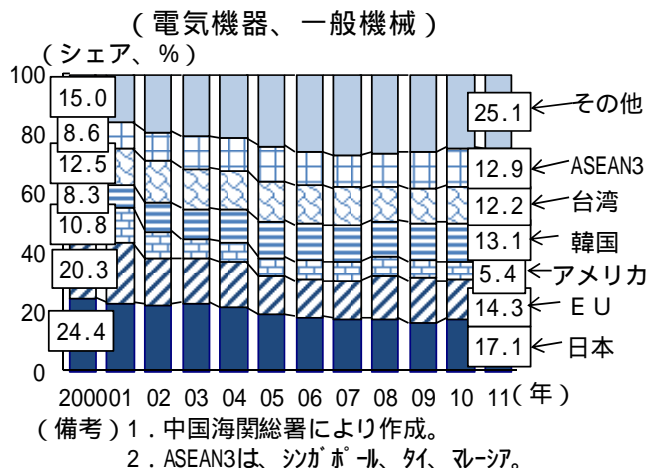


⁵ 鉱物性製品の11年輸入額（対2000年比）は、約18倍増加する一方、電気機器・一般機械は、約6.5倍の増加となっている。

(2) 日本からの輸入シェアが低下する電気機器、一般機械

一方、中国の輸入市場における電気機器、一般機械のシェアは、03年以降一貫して縮小している（前掲図-10）。その中で、国別・地域別の動向を確認すると、韓国やASEAN3といった「その他アジア地域」が台頭する一方で、日本のシェアが低下傾向で推移している点を確認できる（図-11）。

図-11 中国の主要国、地域別輸入動向



電気機器・一般機械のシェアの低下の背景としては、国内地場企業の技術力向上や、海外企業の生産拠点の中国本土への移転により、中国での内製化比率が高まっている可能性が指摘できる。

また、特に日本のシェアが低下していることについては、近年の円高の進行による価格競争力の低下に加え、技術力を向上させているその他アジア地域の部品調達先としての役割が一層拡大・深化している可能性が考えられる。

4. 競争の激しい自動車輸入市場

(1) 中国自動車輸入市場の構造変化

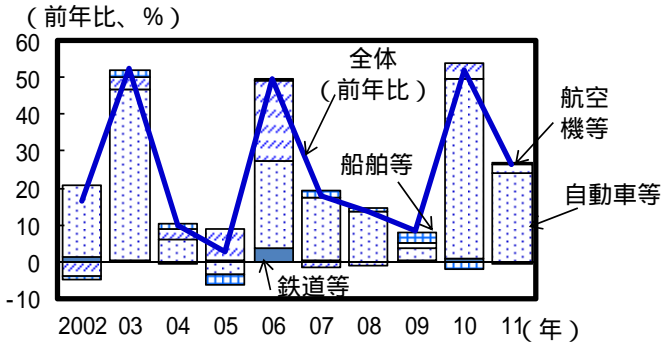
また、車に代表される中国の輸送用機器類の輸入市場の動向をみると、電気機器・一般機械とは異なる特徴的な動きを確認できる。

まず、輸送用機器類の日本、ドイツなど欧州、アメリカの主要先進国のシェアはむしろ高まっており、新興国等の台頭が目立ってみられないことである。こうした構造の中、日本のシェアは拡大こそみられないものの、20%を超えるシェアを安定的に維持している一方（図-12）、ドイツのシェアが年々高まっており、中国市場における存在感が増していることが挙げられる⁶。

⁶ 11年のドイツから中国への輸送機械類輸出のうち自動車を含む「車両」の占める割合は、約87%（約170億ユーロ程度）。

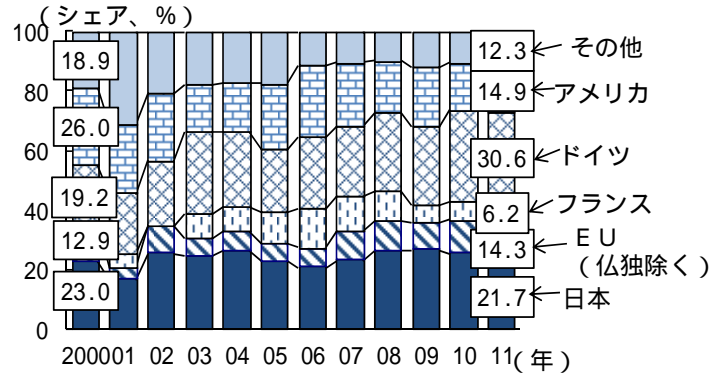
図-12 中国の主要国、地域別輸入動向（輸送用機器類）

(1) 輸入寄与度（輸送用機器類内訳）



(備考) 中国海関総署により作成。

(2) シェア動向



(備考) 1. 中国海関総署により作成。

2. 統計データの制約により2000年のフランスからの輸入データなし。

(2) ドイツ躍進の背景

上記のように、中国の輸送用機械、特に自動車市場におけるドイツのシェアが拡大している背景には、同国のメーカーが、ブランド力を活かしながら、早くから中国に進出⁷し、販売網を確立してきたことに加え、世界金融危機後の景気対策⁸の流れにうまく乗ったことなどが考えられる。

また、短期的には、最近のユーロ安により価格競争力が向上したことも、自動車の買い替え促進策の終了や最近の中国の景気減速などによる大きな販売の落ち込みをある程度緩和できた可能性も指摘できる。

中国の自動車市場は、09年に世界一の市場規模となった一方、未だ普及率は低水準にあり⁹、今後も中間所得層の増大を背景に、市場の拡大余地はまだまだ大きなものがあると考えられ、主要先進国間でも中国市場を巡って激しい競争が続くとみられる。

5. まとめ

本稿では、中国の短期的及び中長期的な輸入の動向から、日本のプレゼンスの変化を日本にとっての主要輸出品目である「電気機器、一般機械」、「輸送用機器類」から概観した。

その結果、「電気機器、一般機械」では、その他アジア諸国の台頭、「輸送用機器類」ではドイツのシェアの拡大がそれぞれ日本のプレゼンスの伸び悩みに影響していることが明らかとなるとともに、中国市場における戦略の立て直しが日本企業の課題となっていると考えられる。また両分野ともに、円高による価格競争力の低下も共通した要因となっていると考えられよう。

⁷ ドイツ主要メーカーは、日米の主要メーカーに先んじて1980年代半ばに中国へ進出している。

⁸ 自動車関連では、09年から10年にかけて、車の買い替え促進や農村における自動車普及の促進、小型車購入による減税等を実施。

⁹ 中国における乗用車普及率(10年)は、2.6%程度とされている(2012年 世界経済の潮流参照)。

世界最大の人口を有する中国においては、今後も経済成長が続くことが見込まれる中、諸外国のみならず中国自身の技術力や生産力の向上もあり、中国市場を巡る各国間での競争は今後一層厳しさを増すと考えられる。

こうした中、日本にとって最大の輸出相手国である中国におけるプレゼンスの動向は、今後の日本経済の成長に大きな影響をもたらすことが考えられることから、引き続きその動向が注目される。

(以上)

(参考文献)

内閣府(2012)「世界経済の潮流 2012年」

.....