

近年のアジア向け輸出の動向

1. アジアは日本の輸出金額の5割以上を占める重要な地域である（図1）。しかし、2025年のアジア向け輸出についてみると、年初から春先にかけて持ち直しの動きがみられたものの、その後は減少傾向となり、足下では弱含んでいる（図2①）。地域別に動向を見てみると、N I E s¹については横ばい圏内で推移している一方、中国とASEANは減少の傾向がみられる（図2②）。その他の国では、インド²が、シェアは小さいものの、高い成長率を継続しており、増加に寄与していると考えられる（図2③）。輸出数量指数全体への寄与度でみると、2025年に入ってから中国は3四半期連続、ASEANは4四半期連続でマイナスに寄与している（図3①）。これらを踏まえると、足下のアジア向け輸出の弱含みは中国向け及びASEAN向け輸出の減少によるものと言える。そこで本稿では、特に中国とASEANを中心に、近年のアジア向け輸出の動向について振り返る。

図1 地域別輸出金額シェア（2024年）

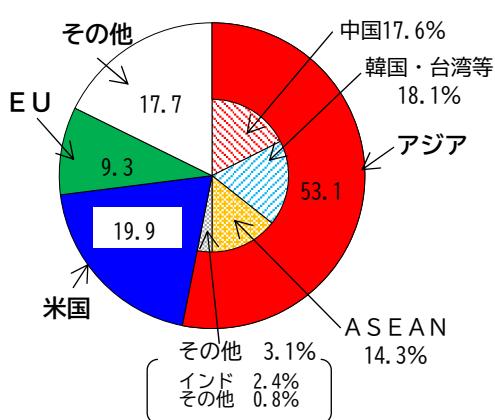
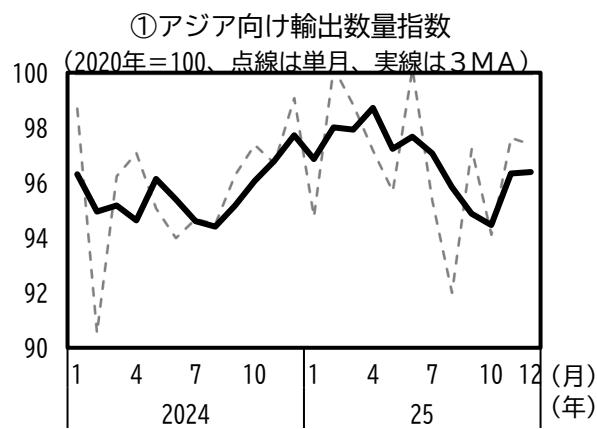
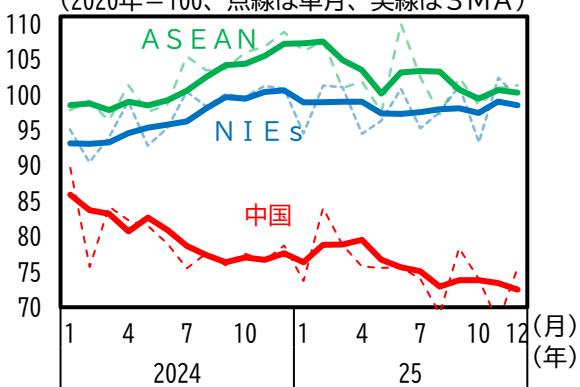
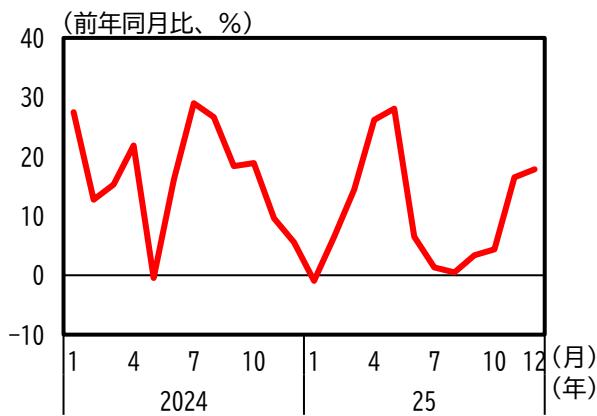


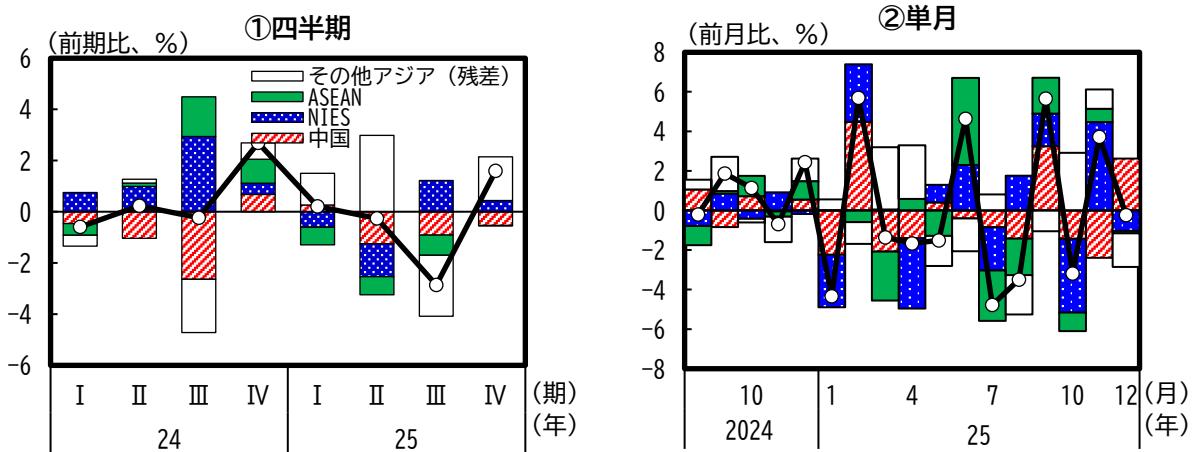
図2 アジア向け輸出の動向

②アジア向け輸出数量指数（地域別）
(2020年=100、点線は単月、実線は3MA)③インド（輸出金額）
(前年同月比、%)

¹ N I E sとは香港、大韓民国、台湾、シンガポールの4つの国・地域を指し、シンガポールはASEANにも含まれる。図1ではシンガポールはASEANのみに計上している。2024年のシンガポールへの輸出金額シェアは約2.8%であり、N I E sへの輸出割合は「韓国・台湾等」の約18.1%と合わせ、約20.9%となる。

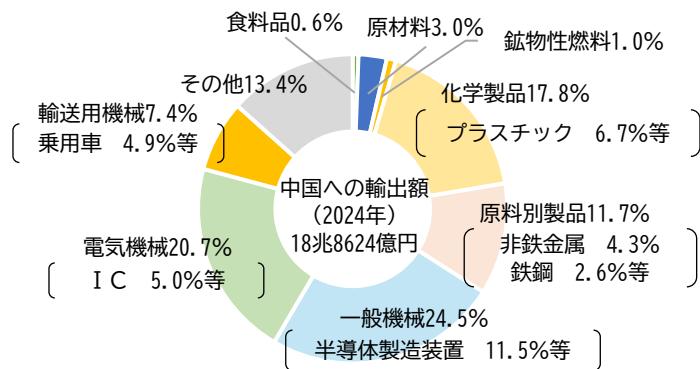
² インドは輸出数量指数を作成していないため、輸出金額の前年同月比でみている。

図3 地域別寄与度（アジア向け輸出数量指数）



2. 中国向け輸出（図4）は、図2②のとおり、2025年初に一時的に持ち直しの動きが見られたものの、足下では減少傾向となっている。品目別寄与を確認すると、「雑品」に分類される品目が比較的大きく増減に寄与する姿となっているが、これは鉱物性燃料や金といった特に振れの大きい財を含むためであり、特段の趨勢的傾向はみられない。一方、日本からの輸出の約5割を占める機械機器については、単月での振れはあるが、四半期ではマイナスが続いており、趨勢的に減少の傾向にあると言える（図5）。機械機器をさらに財別にみると、情報関連財については、中国では半導体の国産化が進められていることもあり³、半導体製造装置は堅調であるが、ICについては、2025年10月に単月での増加があったものの振れを均せば、減少傾向となっている（図6①）。自動車関連材については、自動車部品については緩やかな減少傾向となっている一方、乗用車は2025年以降比較的堅調に推移している（図6②）。乗用車については、足下中国の買い換え補助金⁴といった政策によって下支えされていた可能性がある。実際、2025年末には補助金予算が枯渇し、補助金申請の打ち切り・縮小が報じられたが、輸出数量指数でも11月は大きく減少している。その他、化学製品に含まれるプラスチックや、金属及び同製品に含まれる鉄鋼、非鉄金属なども低水準、かつ横ばいないし減少傾向で推移している（図6③）。これらを含め多くの品目で減少傾向となっている要因としては、近年中国の内需の成長が鈍化している⁵ことが挙げられるほか、中国が輸入先の多角化を進め日本のシェアが低下しているなどの要因も考えられる（図7）。

図4 中国向け輸出の品目別シェア（2024年）



³ 東ほか（2025）

⁴ 中国は、過去に取得したガソリン車、ディーゼル車、新エネルギー車を廃車し、所定の条件を満たす新エネルギー車やガソリン車を新たに購入した消費者に1.5～2万元（およそ30～45万円）の補助金を支給。この補助金は、2024年から開始され2025年1月に2025年末まで期間が延長された。

⁵ 内閣府政策統括官（経済財政分析担当）（2025）

図5 輸出数量指数の品目別寄与度（中国向け）

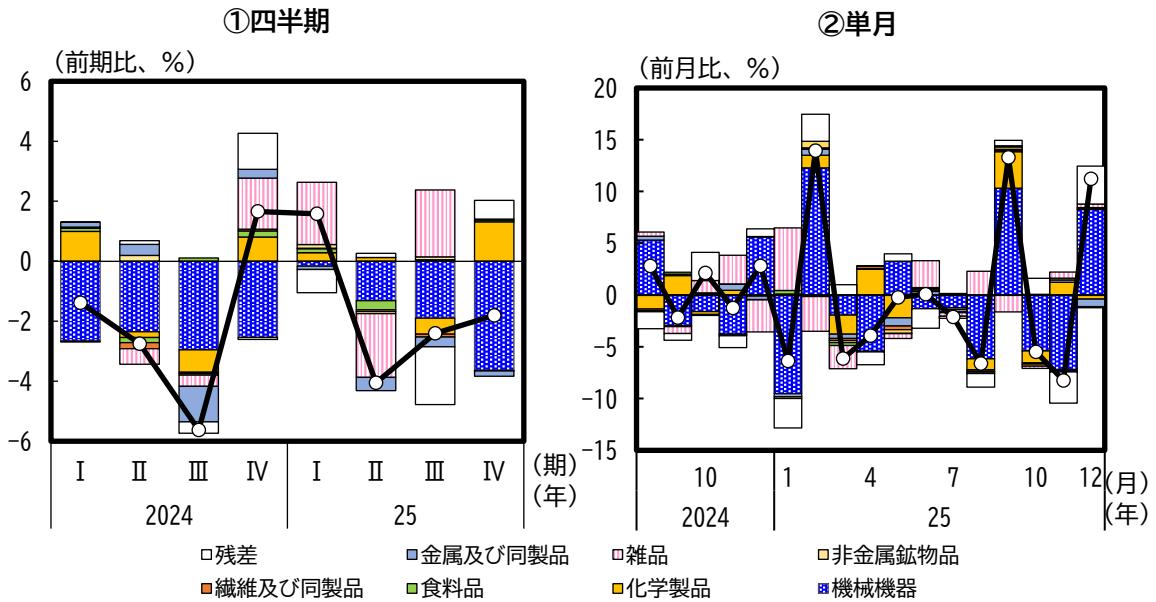


図6 財別にみた輸出数量（中国向け）

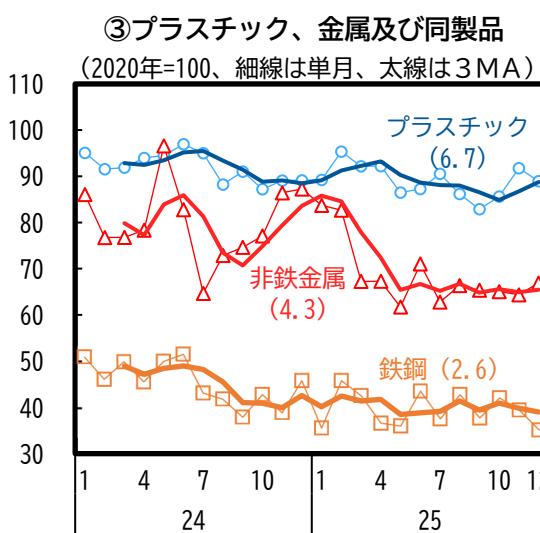
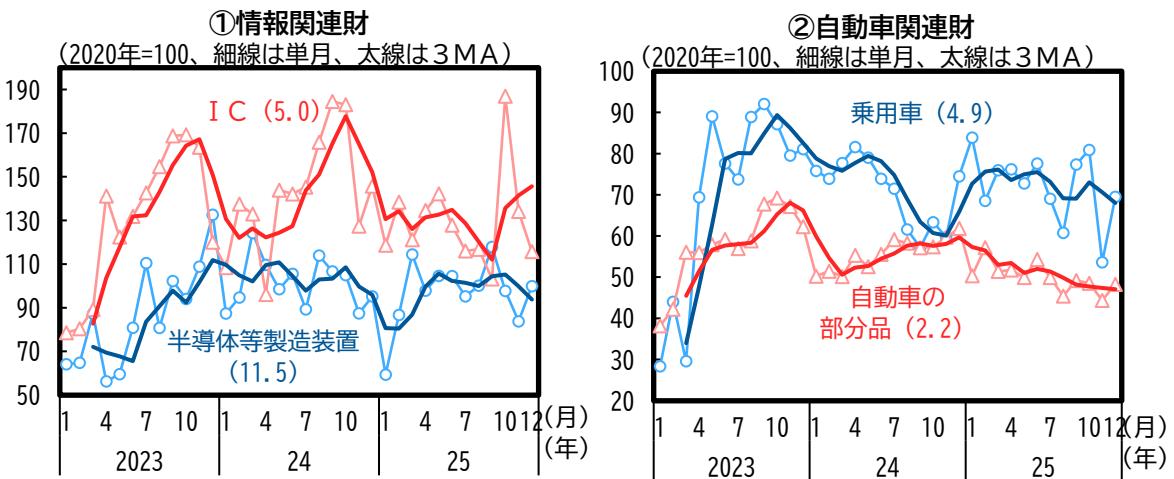
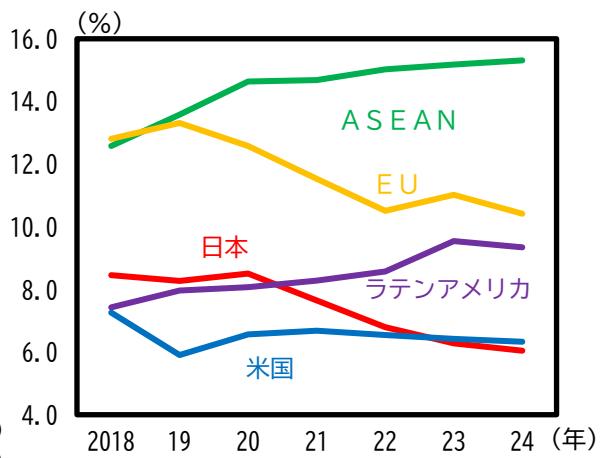


図7 中国の輸入額に占める国・地域別シェア



3. 次に、ASEAN向け輸出（図8）を品目別にみると、機械機器が2025年に入ってから4四半期連続で減少している（図9）。さらに、財別に確認すると、IC・半導体製造装置などの情報関連材は振れを伴いつつも、横ばいで推移している（図10①）。ICについては国毎に動向が異なっており、タイやベトナムは堅調な動きとなっているが、シンガポールについては2023年以降、低水準で推移している（図10②）。シンガポールの輸入の側からみると、集積回路の輸入が同国の輸入全体の約2割を占めており⁶、地域別には半導体産業の競争力が高い台湾からの輸入が増加していることから、半導体分野での競争力の差により日本からの輸出数量が減少している可能性がある。自動車関連材については、2024年末から同年の国内メーカーにおける認証不正からの回復もあって、乗用車は前年比で一時的に大きく増加したが、2025年春頃から再度減少基調となっている（図11①）。国別にみてもほぼすべての国で減少傾向となっており（図11②）、これは2025年3月末のミャンマー地震や、タイやインドネシアでは自動車ローンの審査厳格化や金利の高まりなどにより自動車販売が低迷しているなどの要因が背景にあるとみられる⁷（図12）。また、我が国メーカーの競争力が相対的に低いEVの普及が進むとともに、中国の自動車メーカーが市場を拡大し競争環境が激化しているといったことも要因として考えられる（図13）。

図8 ASEAN向け輸出の品目別シェア（2024年）

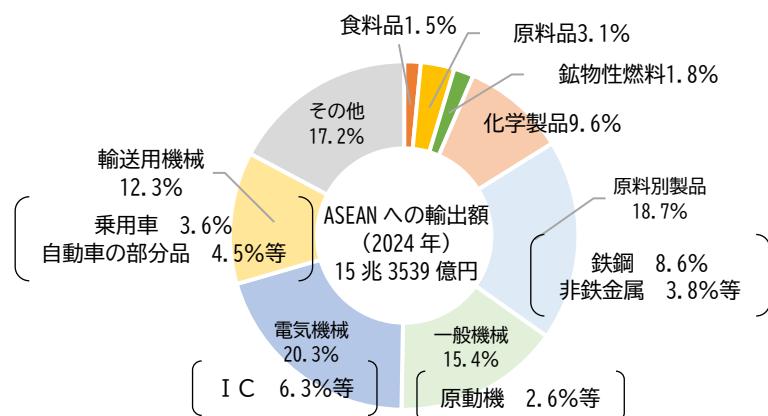
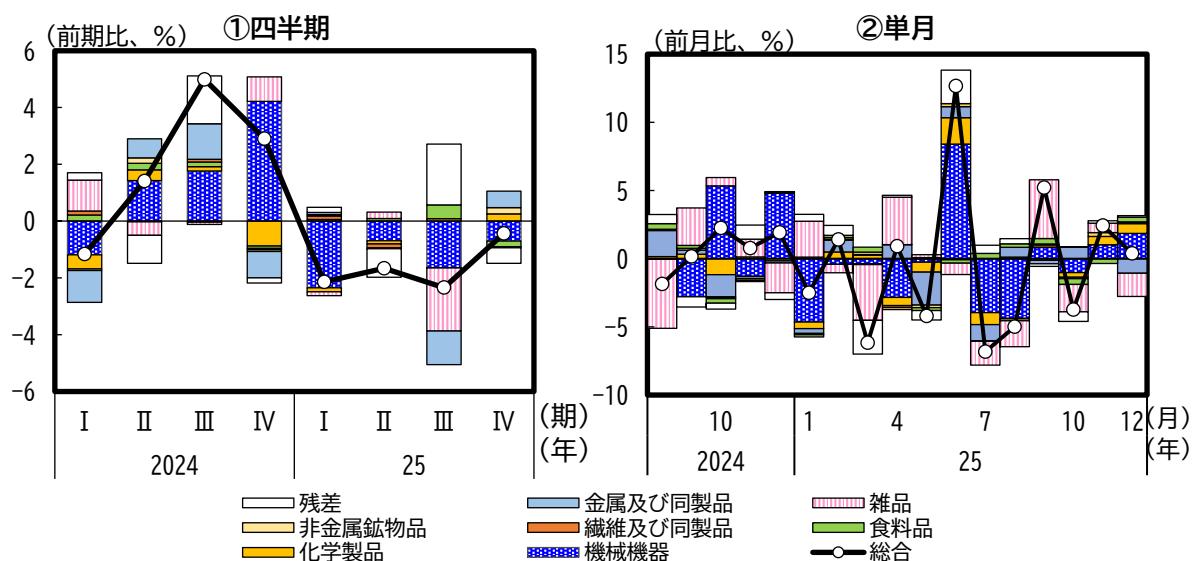


図9 輸出数量指標の品目別寄与度（ASEAN向け）



⁶ 日本貿易振興機構（2025a）

⁷ 日本貿易振興機構（2025b）

図 10 情報関連材の輸出（ASEAN向け）

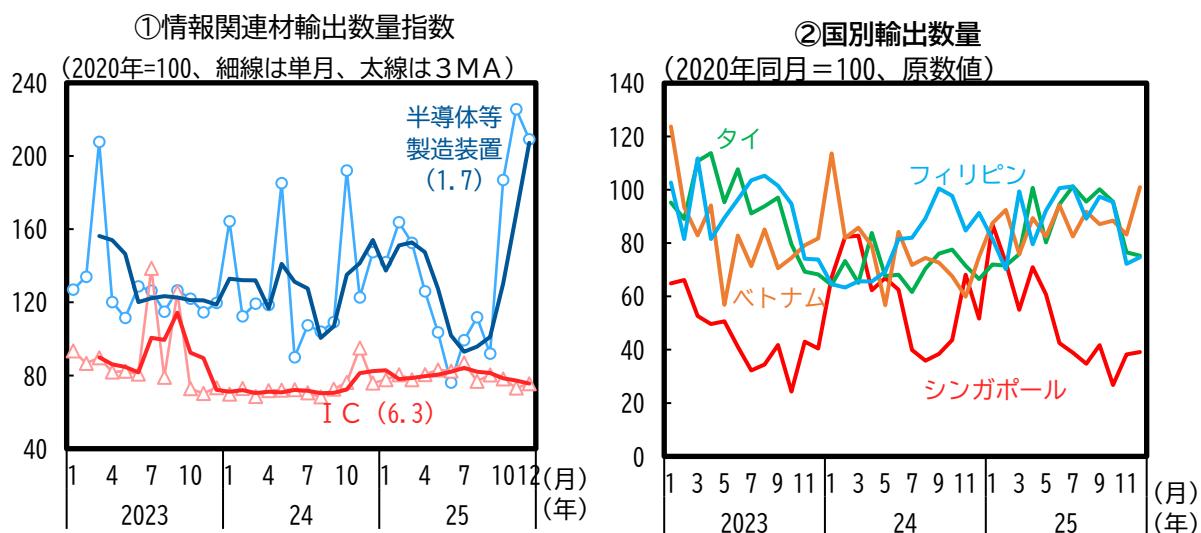


図 11 自動車関連材の輸出（ASEAN向け）

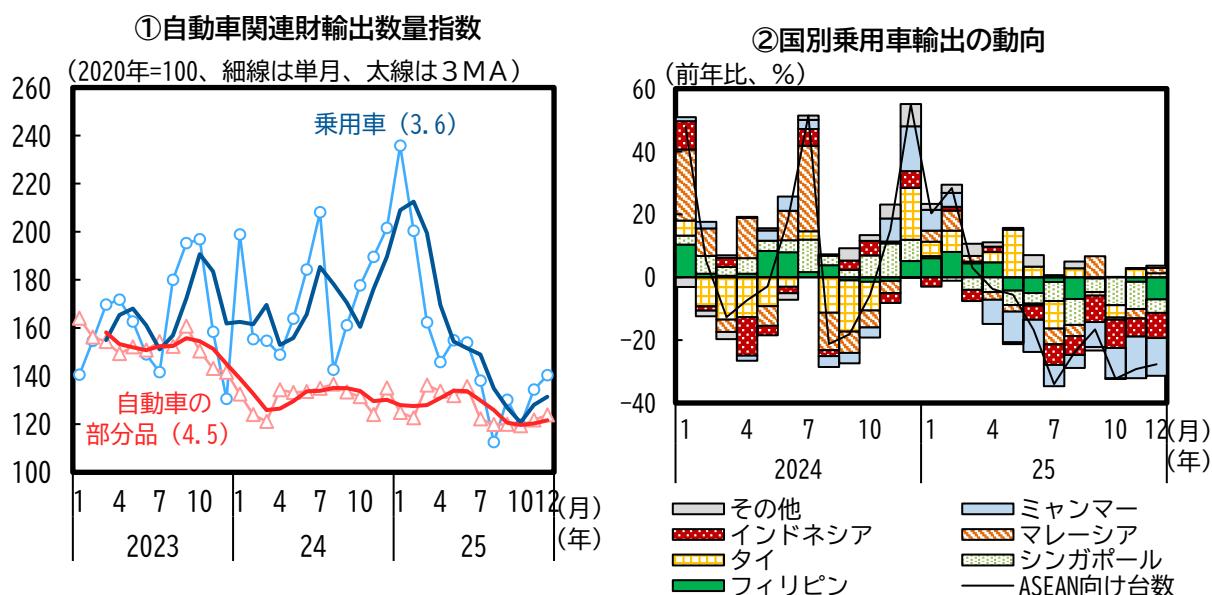


図 12 インドネシアの乗用車販売台数

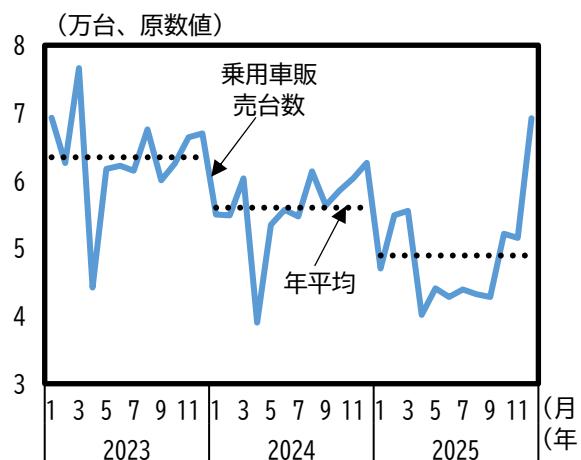
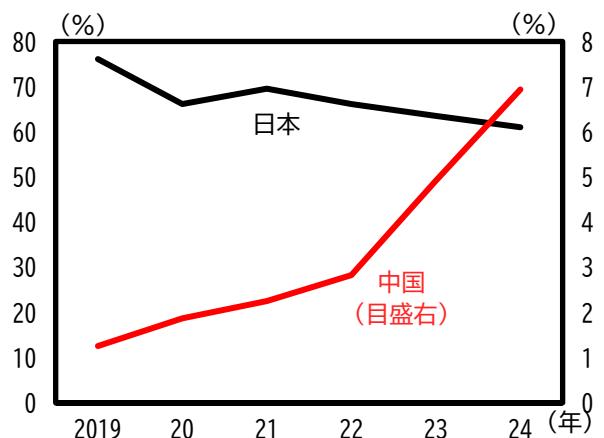


図 13 ASEAN地域における乗用車販売シェア



4. ここまで、我が国のアジア向け輸出の動向について見てきた。情報関連材については足下でも堅調に推移しているものの、半導体については、先端半導体の製造など国際競争力の高い台湾などがシェアを拡大しているほか、中国のように国産化を進めている国もあり、日本にとっての輸出環境が厳しくなっている。自動車関連材については、日本の競争力が相対的に低いEVの普及が進んでいることに加え、足下では中国の内需の弱さやASEAN各国での自動車販売の低迷等から、日本からの輸出数量も減少傾向にある。冒頭でも述べた通り、アジアは日本の輸出の約5割を占める重要な地域であり、日本経済の成長や日本企業の収益に対する影響も大きい。本稿で分析したこれらの現状も踏まえ、引き続ききめ細かく動向を分析していきたい。

(備考)

1. 図1～6、8～11は、財務省「貿易統計」により作成。図7は、中華人民共和国海関総署により作成。図12・13は、Marklinesにより作成。
2. 図2①②、3、5、9は、内閣府による季節調整値。
3. 図6、図10①、図11①は、各概況品の輸出数量を2020年を基準として指数化した。内閣府による季節調整値。()内の数字は2024年の同国・地域への輸出金額に占める各概況品の輸出金額シェア。
4. 図13は、データの制約上、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム、シンガポール、ミャンマーの7カ国でのシェア。

(参考文献)

- 東宏香、松瀬澪奈、安藤幸乃、玉生揚一郎(2025)「半導体産業におけるグローバル・サプライチェーン再編の動き」日銀レビュー2025-J-8
内閣府政策統括官(経済財政分析担当)(2025)「月例経済報告関係閣僚会議資料」(2025年12月)
日本貿易振興機構(2025a)「シンガポールの貿易投資年報」
日本貿易振興機構(2025b)「主要国・地域の自動車生産・販売動向」

担当：内閣府 政策統括官（経済財政分析担当）付参事官（総括担当）付

長谷川 森（直通 03-6257-1565）

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。