

## 安定感を増す輸出動向

### 【ポイント】

1. 新興国の高成長が続く中、わが国の輸出先として中国やロシアなどが存在感を増しており、当該地域向けの輸出が増加している。
2. 商品別では、素材業種や輸送用機器のシェアが拡大するなど商品の多様化が進んでいる。特に、自動車は幅広い地域向けで増加している。
3. 米国経済の鈍化によって輸出が減速すると指摘されるが、世界経済が5%前後の高い伸びを続ける中、このような新興国の台頭による構造的な需要拡大や商品の多様化などが緩衝材となり、今後も、輸出は増勢を維持するだろう。

わが国の景気動向、輸出の先行きを考慮する上で、米国経済の動向が焦点となっている。「米国経済が鈍化するから、日本の輸出が減速する」という見方が根強く、シンクタンクでは、「今後も輸出がプラスを維持するものの、そのプラス幅は2006年に比べて大幅に縮小する」との経済予測が大勢を占めている。確かに、世界の名目GDPに占める米国の割合は抜きん出ており、日本の輸出が米国経済に左右される点は否めない。しかし、その一方で、新興国や旧共産圏などの台頭も著しく、そうした国への直接的、間接的な輸出増も軽視できない状況になりつつある。隣国中国の台頭は注目されて久しいが、旧共産圏であるロシアや東欧なども市場が開放されて、そうした地域の存在感が徐々に増している。また、最近の特徴としては、このような輸出相手先国の地域の広がりとともに、輸出する商品の多様化も同時に確認できることが挙げられる。これによって日本の輸出は、地域・商品ともにすそ野が拡大している。ここでは、このような日本の輸出環境の構造的な変化を整理して、今後の動向を検討したい。

### 1. 名目GDPの国別シェアと輸出の地域別シェアの変遷

図表1は、世界の名目GDPの国別シェアの推移である。やはり米国のシェアは際立っているが、2005年は28.0%と2000年に比べて3ポイント低下している。一方、BRICsは、2000年は8.0%であったが、2005年には10.3%と二桁台まで上昇している。国別では、ブラジルが1.9%→1.8%へ低下したものの、中国が3.8%→5.0%、インドが1.5%→1.7%、ロシアが0.8%→1.7%と上昇している。また、IMF（国際通貨基金）の推計によれば、2007年には、先進国が概ね堅調な成長にとどまる中、新興国の伸び率は先進国のそれを大幅に上回ることから、更にBRICsのシェアが拡大する見込みである。特に、中国とロシアは拡大テンポが速く、この2年間でそれぞれ0.6

図表1. 名目GDPの国別シェア

順位	国名	2000年	2005年	2007年
1	米国	31.0	28.0	27.3
2	日本	14.7	10.3	9.0
3	ドイツ	6.0	6.3	5.9
4	中国	3.8	5.0	5.6
5	英国	4.6	5.0	5.0
6	フランス	4.2	4.8	4.6
7	イタリア	3.5	4.0	3.8
8	カナダ	2.3	2.5	2.7
9	スペイン	1.8	2.5	2.6
10	ブラジル	1.9	1.8	2.0
11	韓国	1.6	1.8	1.8
12	インド	1.5	1.7	1.8
13	メキシコ	1.8	1.7	1.6
14	ロシア	0.8	1.7	2.3
15	オーストラリア	1.2	1.6	1.6
参考	BRICs	8.0	10.3	11.8

(資料)IMF

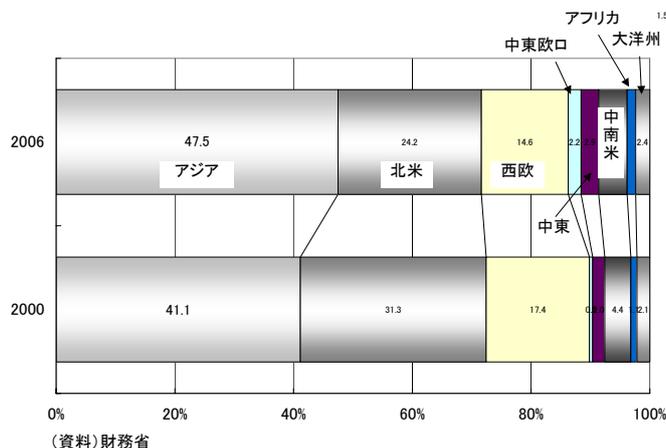
ポイントシェアが高まる見込みであり、世界経済の中で着実に存在感が増すことになる。先進国のようにモノが行き渡った成熟した国では、循環的な側面の影響を強く受けるのに対して、中国やロシアなどの新興国は、家電や自動車といったモノの普及が遅れており、経済成長するにつれて徐々に購買力が高まることになる。今後も、まさに中国やロシアといった人口大国において、構造的に需要が拡大する局面が続くことになり、日本側からみれば安定した伸びが期待できる。

次に、地域別の輸出動向を整理する。輸出相手先の中心は、北米・欧州・アジアであり、その主要三地域全体で86.3%を占めている(2006年<sup>1</sup>)。2000年と2006年とを比較すると、欧米向けの割合が10ポイント低下し、特に、北米向けは2000年の31.3%から2006年には24.2%と大幅に低下している。その一方で、アジア向けの割合は、この6年間で6.4ポイント上昇している。その主因は、中国向けであり、2000年には6.3%であったシェアが、2006年には14.3%と8.0ポイント拡大して

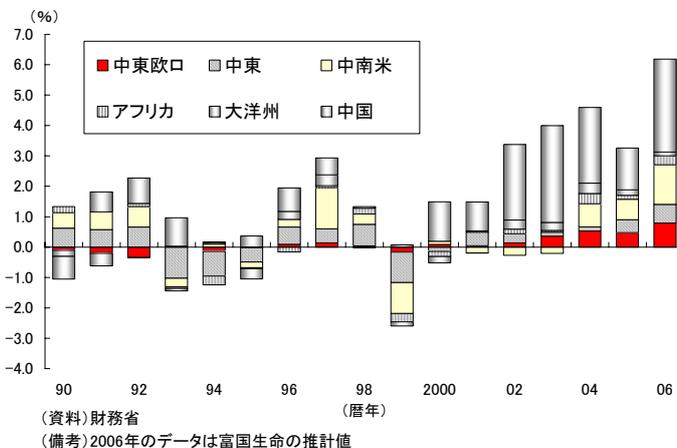
いる。中国は、世界の工場としての側面を一段と強めていることに加えて、急速な経済発展によって国内市場も大幅に拡大しており、需要が高まっている。

また、2000年には、全体でも1割程度にとどまるほど規模の小さかったその他地域向けが、2006年には3.6ポイントシェアが高まっている。それを詳細にみると、原油などの資源高を背景に、インフラ投資などが活発化した中東(2.0%→2.9%)やアフリカ(1.1%→1.5%)などがシェアを高める中、ロシア・中東欧等の旧共産圏のシェアも0.5%から2.2%まで上昇している。ソビエト連邦の崩壊以降、中東欧も次々と社会主義国から資本主義国へ転換したことで市場が拡大している。こうした情勢変化を映して、日本の製造業においては、安価な人件費を求めて欧州向けの製造拠点として中東欧へ進出する企業が増加している。それに伴って資本財、部品財などの輸出が増加し、また、ロシアでは自動車の普及が進みつつあり、最終需要地としても存在感が高まってきている。日本からの輸出金額は、2000年には2,715億円にすぎなかったが、2006年には1兆6,531億円と、約6倍に拡大した。図表3は輸出金額に対する地域別寄与度(中国+その他地域を抜粋)の推移である。中国が引き続き輸出の牽引役であるが、それ以外の地域もそれぞれプラス寄与となっており、特に、中東欧・ロシアが、2003年以降、徐々

図表2. 輸出金額の地域別シェア



図表3. 輸出金額の地域別寄与度(一部抜粋)



<sup>1</sup> 2006年の数値は、06年1~11月の実績値に、12月の推計値を加算した数値である。12月の推計値については、1~11月累計の前年比伸び率を昨年12月の数値に掛けて算出した試算値。なお、この稿では、特に断わりが無い場合は同様の試算値を使用している。

に影響度が増しており、輸出の牽引役の一つになりつつある。

## 2. 輸出の商品別シェアの変化

### ① 素材業種の復活

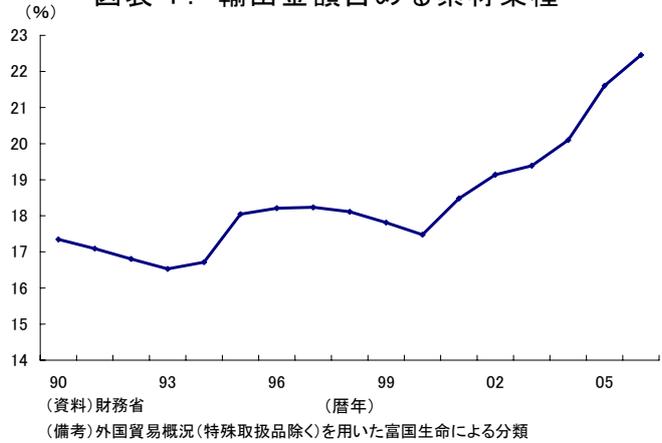
輸出金額を素材業種と加工業種に分けてみると、90年代は16~18%台で推移していた素材業種のシェアが、2000年を底に上昇に転じている(図表4)。オールドエコノミーの代表格であった鉄鋼業界が象徴的であるが、中国の台頭によって需要が大幅に拡大したことで、自動車向けなど高付加価値な鋼材を中心に輸出が増加し、金額ベースでは、2005年に20年振りとなる3兆円の太台に乗った。また、それ以外の非鉄金属やゴム製品などの素材業種についても、資源高という要因もあるが、製造拠点であるアジア向けの増加や、新興国などのその他地域の需要拡大と相俟って、これまで低迷していた業種が復活を遂げている。

図表5は輸出の商品別のシェアであるが、電気機器は、2000年が26.5%と4分の1を上回っていたが、2006年には、21.4%と5ポイント低下している。2000年には世界的なITバブルで大幅に需要が拡大したこともあるが、その後は年々低下傾向となっており、以前に比べると電気機器の影響は薄れている。また、一般機械もこの6年間で1.8ポイント低下している。その一方で、鉄鋼が3.1%から4.6%、化学が7.4%から9.0%とそれぞれ素材業種のシェアが拡大している。また、加工業種でも輸送用機器が21.0%から24.2%とシェアが拡大している。このように、新興国の台頭を背景に、輸出している商品は多様化が進んでいる。

### ② 自動車輸出の拡大

前述したように輸送用機器のシェアが上昇しているが、その要因は、米国向けの急増と輸出先地域の広がりである。前者については、競争力の高さに起因したものである。2006年の米国自動車販売は3年振りに前年を下回ったものの、ガソリン価格の高騰によって、燃費の良い日本車への人気が高まり、米国メーカーのシェアを奪う形で日本車の販売が増えている。米国との貿易摩擦を懸念して工場の現地化を進めているが、今後も日本からの輸出によ

図表4. 輸出金額占める素材業種

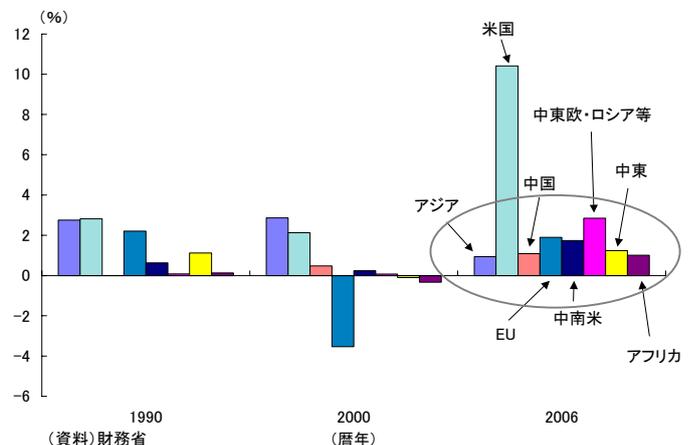


図表5. 商品別シェアの内訳

	2000年	2006年	差
化学製品	7.4	9.0	1.7
鉄鋼	3.1	4.6	1.5
非鉄金属	1.1	1.7	0.6
金属製品	1.3	1.4	0.1
一般機械	21.5	19.7	-1.8
電気機器	26.5	21.4	-5.1
輸送用機器	21.0	24.2	3.3
その他	18.2	18.0	-0.2

(資料)財務省

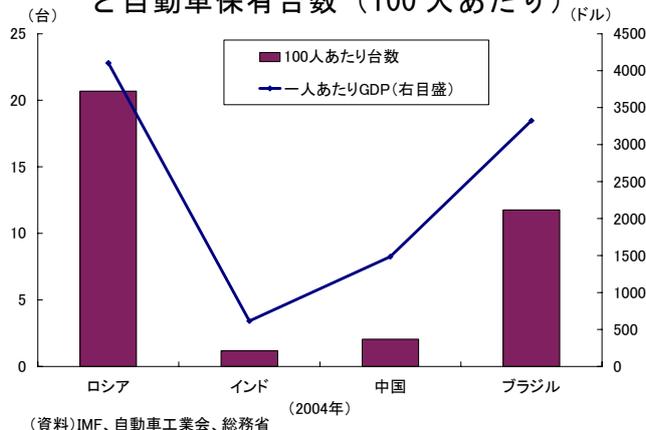
図表6. 自動車関連製品の地域別寄与度



て対応せざるを得ない状況が続くとみられる。

また、世界的なモータリゼーション化を背景に、輸出相手先国に地域の広がりがみられる。一般的に自動車の普及は、一人あたり GDP が 1,000 ドルを超えると高所得者層を中心に普及しはじめると言われている。図表 7 は、BRICs の自動車保有台数(100 人あたり)と一人あたり GDP であるが、両者には、明らかに相関関係があり、一人あたり GDP が上昇すれば、保有台数が増加すると推測できる。日本からの自動車輸出の増加が顕著なロシアは、一人あたり GDP が相対的に高く、自動車の普及が進んでいる。また、中国でも都市部を中心に普及し、2006 年の年間の自動車販売台数が世界 2 位になった。人口規模で圧倒的なこの新興国においてモータリゼーション化が加速する環境にあることは、国際的な競争力の高い日本のメーカーにとっては追い風であり、このような構造的な需要拡大を取り込む動きが続くであろう。

図表 7. BRICs の一人あたり GDP と自動車保有台数(100 人あたり)



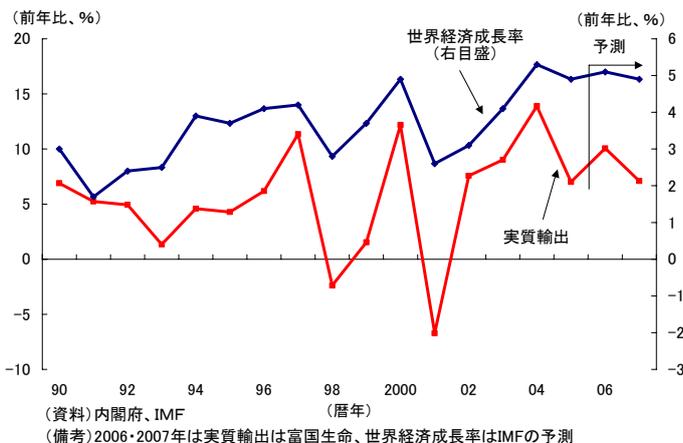
### 3. 今後の輸出動向

図表 8 は世界の実質成長率と日本の実質輸出の推移である。伸び率の水準は異なるが、90 年代半ば以降、概ね平行に推移している。2004 年以降、世界経済は 5%前後の高成長が続いており、日本からの実質輸出の伸びが高まっている。IMF の予測では、2007 年も 5%近い伸びとなっており、日本の輸出が大幅に減速する可能性は低いとみられる。

日本経済の内需主導への転換が期待されているが、家計への波及が遅れていることで、依然として外需の動向に左右されているのが現状である。その点では心配はないだろう。世界的な安定成長が続く中、軟着陸シナリオを描く米国経済の影響は軽微にとどまる一方で、中国やロシアなどの新興国の需要拡大を取り込むことで、暦年の伸び率は 2006 年を下回るが、今後も輸出は増勢を維持すると見込んでいる。

地域別では、中国に加えて、ロシアを中心とした旧共産圏向けが拡大し、それに伴って、商品別では素材業種や自動車などが拡大している。言い換えれば、グローバル経済の下、かつての日本のような高度成長が人口大国で起きており、代表例としては自動車が挙げられるが、こうした需要拡大は、構造的、すなわち循環面に左右されないと考えている。電気機械などの循環的なマイナス要因も、こうした需要に下支えされるだろう。国際的な競争力の高い分野を中心に、日本の製造業はそうした需要を取り込んでおり、日本の輸出環境は安定感を増しているといえよう。

図表 8. 世界成長率と実質輸出の推移



(財務企画部 森実 潤也)