物流からみる日中貿易

戴 二彪 DAI Erbiao　公益財団法人アジア成長研究所 所長、教授

米中摩擦が激化した2019年に、中国の対外貿易は大きく失速するとともに、日中両国間の貿易も縮小した。ところが、20～22年の3年間はCOVID-19パンデミックによる打撃を受けたにも関わらず、感染拡大の早期抑制と生産活動の早期回復によって、中国の対外貿易全体も日中貿易も逆に拡大した。コロナが終息した23年は、日中貿易が一層拡大すると期待されていたが、不動産セクターの債務危機・不振が波及した中国経済の減速、米中対立の継続とハイテク製品の対中貿易規制の強化、福島第一原発の処理水の海洋排出後の中国税関による日本産水産物の輸入禁止措置の実施などの国内外の要因が、日中貿易の伸びを抑制し、日本の国際物流に様々な影響を与えている。

1．2023年の日中貿易に大きく影響するいくつかの要因

2022年12月に中国政府が約3年間にわたり厳しく実施してきた「ゼロコロナ」政策を撤廃した後、コロナ感染は一時的に中国全土で急速に拡大し、そして短期間のうちに終息した。23年を迎えるタイミングでは、人の国内移動・国際移動に対する規制が順次撤廃され、こうした動きを受けて、年初にはIMFなどの国際機関や中国国内外の研究機構は相次いで23年の中国経済成長率に関する予測値を上方修正した。

ところが、23年夏、巨額債務を抱えた大手不動産開発企業「恒大」集団が実質的に経営破綻となり、20年以降低迷していた不動産セクターの信用回復にも大きなダメージを与えた。不動産セクターの不振は、不動産開発企業に国有土地使用権を譲渡（売却）した収入に大きく依存する中国の地方都市の財政と公共投資に顕著なマイナスの影響を及ぼしており、不動産分野の投資だけでなく、GDPの4割前後も占める中国の国定資産投資にもブレーキをかけた。その結果、統計上で23年通年の中国実質GDPの伸び率は5％前後にとどまると推定されており、期待していた回復の力強さには欠けている状況となっている。

また、米中対立が続く中、米国および同盟国のハイテク製品の対中貿易規制が強化されている。さらに、8月に福島第一原子力発電所で貯蔵された放射性物質を含む処理水について、東京電力は日本政府の方針に基づき、基準を下回る濃度に薄めた上で、海洋への放出を始めた。これを受けて、中国の税関当局は日本を原産地とする水産物の輸入を8月24日から全面的に停止することを決定し、中国の対日世論と国民の対日感情は顕著に悪化した。

こうした経済・政治的要因が、23年の日中貿易・国際物流に大きな影響を与えている。本稿では、主に日本財務省の貿易統計に基づいて、対中輸出入の品目別の変化、対中輸出入

表1　2023年1～11月の日本の対中輸出入の品目別貿易額および前年同期比

品目名	中国（本土）への輸出		中国（本土＋香港）への輸出		中国（本土）からの輸入	
	金額（10億円）	前年同期比（%）	金額（10億円）	前年同期比（%）	金額（10億円）	前年同期比（%）
食料品及び動物	130.2	-22.9	276.1	-10.9	1,039.4	2.0
飲料及びたばこ	46.8	-4.4	67.2	-0.7	5.1	-3.1
原材料	475.1	10.4	495.5	9.8	207.9	-5.5
鉱物性燃料	179.4	5.7	197.8	-5.9	199.2	22.7
動植物性油脂	1.7	-12.3	2.5	-6.8	7.7	-11.7
化学製品	2,864.1	-4.8	3,093.7	-5.5	1,773.6	-14.3
原料別製品	1,834.1	-13.8	2,020.2	-12.8	2,608.1	-8.2
機械類及び輸送用機器	8,399.5	-8.3	9,786.7	-8.4	11,443.9	0.2
うち：電気機器	3,441.8	-12.0	4,573.0	-11.5	6,896.4	1.5
雑製品	1,036.9	-3.8	1,436.5	2.0	4,822.4	-0.5
特殊取扱品	1,023.3	-14.4	2,769.3	3.9	280.8	22.6
全品目合計	19,432.9	-8.8	24,718.4	-6.9	22,388.2	-1.9

（出所）財務省（各年a）「普通貿易統計 / 概況品別国別表」により筆者作成

の輸送形態の変化、税関・港別の輸出入の変化に着目して、23年の日中貿易を考察する。

2．2023年の日本の対中輸出・輸入の品目別の変化

財務省の貿易統計に基づいて作成した表1は、23年1～11月の日本対中輸出・輸入の品目別貿易額と前年同期比伸び率を示している。表1からは、次の変化が確認できる。

①22年（1～11月）と比べ、23年（1～11月）の対中輸出と対中輸入は、いずれも縮小した。ただし、対中輸入額の下落率は1・9％にとどまっているが、対中輸出額の下落率はかなり大きい。対中国本土の輸出額は8・8％減少し、対中国本土・香港の合計輸出額では6・9％減少した。

②対中輸出貨物のうち、上位品目である「機械類及び輸送用機器（電気機器、一般機械、輸送用機器など）」、「化学製品」、「原料別製品（鉄鋼など）」は、23年1～11月に、この3品目の対中輸出額はいずれも前年同期より大きく減少した。そのうち、「化学製品」と「原料別製品」の輸出減は、主に中国経済の失速によるものと考えられるが、「機械類及び輸送用機器」の大幅な輸出減は、中国経済の失速という要因のほか、米国と同盟国による情報通信系ハイテク製品の対中貿易制限の継続・強化による影響が大きいといえる。表1に示すように、「電気機器」の対中輸出額の下落率（2桁）は「機械類及び輸送用機器」全体の下落率よりも高くなっている。なお、前年同期と比べ、上位3位以外の品目の輸出額もほとんど減少したが、（水産物を含む）「食料品及び動物」の下落率は特に目立っており、中国税関当局による日本産水産物の輸入停止措置による影響が如実に反映されている。

③対中輸入貨物のうち、「機械類及び輸送用機器（電気機器、一般機械、輸送用機器など）」、「雑製品」、「原料別製品」、「化学製品」、「食料品」が上位5大品目となっている。23年1～11月に、「機械類及び輸送用機器」と「食料品」の対中輸入額は22年同期より微増したが、「雑製品」の輸入額は微減し、「原料別製品」と「化学製品」の輸入額は大幅に減少した。

3．2023年の対中輸出入の輸送形態の変化

島国である日本は中国を含む諸外国との国際貿易において、従来から海上輸送（海運）に大きく依存しているが、貿易商品の付加価値の上昇と供給時間の短縮化需要の拡大に伴い、航空輸送（空運）の割合は上昇する傾向にある（戴2021）。

表2と表3は、それぞれ16～23年

表2　2016～23年の日本の対中輸出額の輸送形態別構成

	中国本土				香港			
	輸出総額	輸送形態別構成（%）			輸出総額	輸送形態別構成（%）		
	（10億円）	海上コンテナ	航空	その他	（10億円）	海上コンテナ	航空	その他
2016年	12,361.4	54.9	30.3	14.7	3,651.5	26.8	64.3	8.9
2017年	14,889.7	54.9	30.9	14.2	3,974.1	25.6	65.2	9.2
2018年	15,897.7	55.0	29.2	15.8	3,832.3	25.9	66.7	7.5
2019年	14,681.9	54.7	29.5	15.9	3,665.4	23.9	70.2	5.9
2020年	15081.9	53.7	31.6	14.8	3,414.5	23.7	71.7	4.6
2021年	17,984.4	53.3	33.0	13.7	3,890.4	22.9	73.4	3.8
2022年	19,003.7	52.5	33.3	14.2	4,357.5	18.6	77.2	4.1
2023年(1～11月)	15,991.1	52.1	33.0	14.9	4,154.3	17.3	79.2	3.4

（出所）財務省（各年b）「普通貿易統計・全国分（運送形態別）」により筆者作成

表3　2016～23年の日本の対中輸入額の輸送形態別構成

	中国本土				香港			
	輸入総額	輸送形態別構成（%）			輸入総額	輸送形態別構成（%）		
	（10億円）	海上コンテナ	航空	その他	（10億円）	海上コンテナ	航空	その他
2016年	17019	71.9	25.7	2.4	212.3	14.6	84.8	0.6
2017年	18459.3	70.4	27.3	2.4	204.6	11.7	87.2	1.1
2018年	19193.7	70.2	26.8	3.0	234.7	11.5	86.9	1.6
2019年	18453.7	70.7	26.4	2.9	225.1	8.9	90.8	0.3
2020年	17493.1	70.4	27.2	2.4	85.4	22.3	77.5	0.3
2021年	20381.8	69.1	27.8	3.1	120.2	26.1	72.9	1.1
2022年	24849.7	71.3	25.7	2.9	134.7	13.8	85.7	0.6
2023年(1～11月)	22388.2	73.6	22.9	3.4	187.0	8.2	91.4	0.4

（出所）財務省（各年b）「普通貿易統計・全国分（運送形態別）」により筆者作成

の日本の対中輸出と対中輸入の輸送形態別構成を示している。この両表から、次の特徴と変化が確認できる。

①日本の対中国本土の国際貿易においては、海上輸送（海上コンテナ輸送、その他＝海上バルク輸送等）が輸出・輸入（貿易額ベース）の7割前後を担っているが、対香港の国際貿易（原産地ベース）においては、付加価値や時間的要求の厳しい商品を主な輸送対象とする航空輸送が海上輸送よりも重要で、輸出額・輸入額の6～9割を担っている。

②日本の対中国本土輸出においては、海上コンテナ輸送・航空輸送・その他の割合はそれぞれ55％弱、30％前後、15％前後になっている。これに対して、対中国本土輸入においては、海上コンテナ輸送と航空輸送の割合がそれぞれ70％前後と30％弱になり、その他の割合が非常に小さくなっている。

③中国（本土）の産業発展と所得水準の上昇に伴い、日中貿易における航空輸送の割合は上昇傾向にあるが、18～19年には、米中摩擦の影響で日中両国間の情報通信系製品の取引が急減したことで、日本の対中国本土の輸出・輸入のいずれにおいても、航空輸送の割合が下がった。その後の20～21年には、新型コロナ大流行に伴う緊急医療用品・在宅用情報通信製品の需要増によって、航空輸送の割合が再び上昇したが、22～23年には、米中対立の継続と情報通信系製品の対中貿易規制の強化の影響で、航空輸送の割合は下がっている。

④前述したように、日本～香港間の貿易において、航空輸送は海上輸送よりも重要である。20～22年に、コロナ感染の拡大を防ぐための香港航空物流業界による営業自粛で、香港からの輸入における航空輸送の割合が顕著に下落したが、コロナの終息に伴い23年には、香港からの輸入における航空輸送の割合が19年を超える水準に上昇した（表3）。

表4　2023年1～11月の税関別対中貿易額と前年同期比

	中国（本土）への輸出		中国（本土＋香港）への輸出		中国からの輸入	
	金額（10億円）	前年同期比（%）	金額（10億円）	前年同期比（%）	金額（10億円）	前年同期比（%）
東京税関	3,786.9	-8.1	6,138.4	-1.8	9,615.7	-4.2
横浜税関	2,171.2	-1.7	2,404.2	-1.0	2,312.2	6.2
神戸税関	2,271.1	-0.6	2,452.2	-0.8	1,825.5	4.0
大阪税関	2,958.5	-9.8	3,699.0	-10.1	4,211.0	-5.6
名古屋税関	2,599.4	-16.4	2,843.7	-15.6	2,754.7	3.4
門司税関	2,024.6	-5.1	2,405.1	-3.3	1,310.8	2.2
長崎税関	46.0	-12.1	56.8	-10.2	94.4	17.9
函館税関	110.1	-39.9	119.9	-38.3	232.4	3.1
沖縄地区税関	23.3	86.4	25.5	75.0	31.4	39.7

（出所）財務省（各年c）「普通貿易統計 / 税関別国別総額表」により筆者作成

4. 2023年の日本税関別対中貿易・主要港別対外貿易の変化

日本全国には9大税関があり、各担当地域における海港・空港の輸出入業務を管轄している。表4は、23年（1～11月）の税関別対中輸出額・輸入額および前年同期比の伸び率を示している。

表4から、次の動向が確認できる。

①輸出については、沖縄を除く全ての税関の23年（1～11月）の対中輸出額が、22年の同期間の輸出額より減少している。特に、「機械類及び輸送用機器（電気機器、一般機械、輸送用機器など）」の輸出額が大きい三大税関（名古屋、大阪、東京）の下落が大きい。また、貿易規模は比較的に小さいが、水産物が主力輸出品目となっている函館税関の前年同期比下落率が最も目立っている。

②輸入については、9大税関のうち、7つの税関の23年（1～11月）の対中輸入額は、前年同期間の各税関の対中輸入額を上回っているが、上位両税関（東京と大阪）の対中輸入額は、前年同期間と比べ、いずれも下落した。

③貿易規模は最も小さいが、中国に近い沖縄税関の対中輸出も輸入も大幅に拡大している。

周知の通り、02年以降、中国は日本の最大輸入相手国という位置にある。また07年以降は、日本の対中（香港を含む）輸出額も対米輸出額を超え、最大の輸出相手国である。各税関の対中輸出入額の変化は、それぞれの所管地域内の各港（海港・空港）の国際輸送全体の実績にも影響しているとみられるが、表5は、日本の主要港別の23年（1～11月）の対外輸出額・輸入額、および前年同期比の伸び率を示している。

表5からは、次のことが読み取れる。

①23年（1～11月）の日本全貿易港（147カ所）の対外輸出額は、前年同期間の比較で2・1％上昇している。円安の効果で、米欧市場への輸出の伸びが対外輸出全体の拡大を牽引しているとみられる。ただし、上位12の輸出港の大半の輸出額が上昇しているものの、ICT産業が集積している大阪圏・東京圏にある大阪港・関西空港と成田空港・東京港、および中部空港の輸出額は下落している。特に、付加価値の高い電気機器が主要な輸送品目となっている三大物流空港（成田、関西、中部）の輸出額は、いずれも前年同期比で下落しており、情報通信機器に関する対中貿易規制の影響が伺える。

②23年（1～11月）の日本の全貿易港の対外輸入額は、同時期の輸出額を上回るが、前年同期間比で7％下落した。円安による消費意欲・消費力の低下の影響で、上位12の輸入港の内、11港の輸入額が前年同期比で下落した。ただし、日本の21の主要都市（20の政令都市と東京都区部）の中でも、最近10年間の人口増加率が最も高い福岡市が後背に控える博多港の輸入額のみが、前年比で5・8％増となっている。福岡市において中国・韓国などの外国出身者が持続的に増加していることが、博多港の輸入拡大に寄与しているとみられる。

表5　2023年1～11月の主要貿易港別貿易額と前年同期比伸び率

	輸出額（10億円）	伸び率（%）		輸入額（10億円）	伸び率（%）
合計（147港）	98,173.6	2.1	合計（147港）	118,503.0	-7.0
成田空港	15,843.0	-6.2	成田空港	20,145.7	-7.5
名古屋	14,012.4	8.0	東京	15,400.0	-0.4
横浜	8,241.5	3.0	名古屋	7,381.0	-1.8
東京	7,469.4	-0.7	横浜	6,735.2	-4.6
神戸	7,188.0	5.0	大阪	6,312.4	-1.8
関西空港	6,447.6	-3.0	千葉	5,810.4	-16.0
大阪	5,003.4	-13.9	神戸	4,875.3	-2.9
博多	3,914.3	7.2	関西空港	5,039.9	-11.7
三河	2,531.0	41.2	川崎	3,924.4	-21.5
清水	2,249.5	-0.0	大分	2,343.9	-13.4
広島	1,630.4	15.7	鹿児島	1,899.3	-7.2
中部空港	1,320.0	-8.9	博多	1,380.0	5.8

（出所）財務省（各年d）：「普通貿易統計 / 税関別輸出入額表」（旧：「普通貿易統計 / 主要港別輸出入額表」）により筆者作成

5. 今後への展望

23年の日中貿易はやや予想外な展開となったが、その背景には、中国の不動産セクターの債務危機が波及した中国経済の失速、継続する米中対立とハイテク製品の対中貿易規制の強化、福島原発処理水の海洋排出に伴う日中両国関係と中国国民の対日感情の悪化などの要因がある。こうした要因は、いずれも短期間でなくなるものではないため、24年の日中貿易にも引き続き影響する可能性が高い。しかし、中国経済は失速しているとはいえ、先進諸国の経済成長率を上回るペースで伸び続けている。また、内需拡大を重視する成長戦略へ転換していく中、中国は、「世界の工場」としての製造業大国の地位を維持しながら、世界最大の消費市場にもなりつつある。今後、日本の対中輸入は、人口減少と国内市場の萎縮の影響で伸び続けることが難しいであろうが、対中輸出は、長い目で見れば、さらに拡大していくトレンドは変わらないと思われる。

《参考文献》
●財務省（各年a）「普通貿易統計／概況品別国別表」
（https://www.customs.go.jp/toukei/info/tsdl.htm）
●財務省（各年b）「普通貿易統計・全国分（運送形態別）」
（https://www.customs.go.jp/toukei/info/tsdl.htm）
●財務省（各年c）「普通貿易統計／税関別国別総額表」
（https://www.customs.go.jp/toukei/search/futsu2.htm）
●財務省（各年d）「普通貿易統計／税関別輸出入額表」（旧：「普通貿易統計／主要港別輸出入額表」）
（https://www.customs.go.jp/toukei/info/tsdl.htm）
●戴二彪（2021）「米中摩擦による日中間貿易・貨物輸送への影響」『東アジアへの視点』第32巻第1号、pp.16-41.