

米中摩擦による日中間貿易・貨物輸送への影響

令和3（2021）年3月

公益財団法人 アジア成長研究所

米中摩擦による日中間貿易・貨物輸送への影響

戴 二彪（アジア成長研究所 研究部長・教授）

（要旨）

本研究は、米中摩擦による日中間貿易・貨物輸送への影響に焦点を当て、日本と中国の関連統計に基づいて影響の実態を明らかにしようとするものである。主な検証結果は次のように要約できる。

（１）米中摩擦が激化した 2019 年に、中国の輸出も輸入も大きく失速したが、新型コロナウイルスの早期抑制と経済活動の迅速な回復を果たした 2020 年には、輸出が拡大に転じ、輸入も微減にとどまった。一方、2019 年以降、日本は、輸出も輸入も顕著に縮小した。

（２）2019 年に、米国による「華為（ファーウェイ）禁輸」など通信機器関連製品に関する対中輸出入規制の影響で、日中両国間の輸出も輸入も縮小したが、2020 年に、中国経済の V 型回復に伴い、日本から中国への輸出がプラス成長に転じた。

（３）通信機器関連製品の輸出入額の減少によって、ICT 産業が集積している東京圏・関西圏の主要港の輸送額の減少は他の地域の港よりも深刻である。また、日中間輸出入貿易の約 3 割は航空輸送が支えているが、付加価値の高い ICT 関連貨物の減少は、航空輸送の成長に大きなマイナス影響を与えている。

（４）九州の ICT 産業も成長しつつあるが、禁輸対象企業との直接取引が比較的少ないので、2019 年に九州の主要港（空港を含む）が受けた米中摩擦の影響は、東京圏・関西圏の主要港ほど深刻ではない。また、2020 年に、経済活動がいち早く正常化した中国に近いという地理的優位性を生かし、九州の一部の港は逆境の中で国際輸出が伸びている。

1. はじめに

米中摩擦は2018年からの貿易摩擦から発端したが、その後情報通信技術（ICT）分野をはじめとするハイテク産業や政治分野まで拡大し、トランプ政権が交代しても終息の兆しがまだ見えない。世界第1と第2の経済大国間のこうした激しい摩擦ないし対立は、米中両国だけでなく世界経済全体にも深刻な影響を与えている。

本研究は、米中摩擦による日中間貿易・物流への影響に焦点を当て、日本財務省の『貿易統計』と中国海関総署の『海関統計』など関連統計データに基づいて、影響の実態を明らかにしようとするものである。この報告書は6章から構成される。第2章では近年米中摩擦の展開過程を紹介する。第3章では、米中摩擦の展開に伴う日中両国の対外貿易（輸出入規模と貿易相手国構造）の変化を概観する。第4と第5章では、近年の日中間輸出入と貨物輸送の変化を詳しく考察し、米中摩擦による影響を明らかにする。最後の第6章では、本研究の主な考察・検証結果を要約し、日中間貿易の今後を展望する。

2. 米中摩擦の展開

2.1 米中摩擦の発端

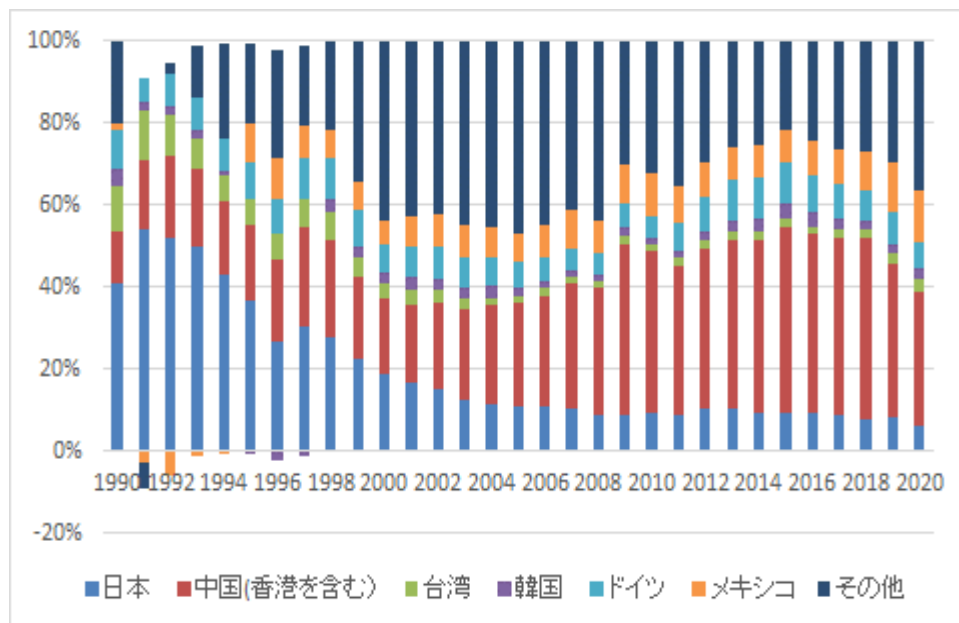
米中摩擦の発端は、拡大しつつある米国の対中貿易赤字とこれを是正したいトランプ前大統領の選挙公約である。図1と図2は、米国センサス局（USA Census Bureau, 2021）の貿易統計に基づいて作成され、それぞれ、米国の対中貿易赤字額の推移と米国貿易赤字総額に占める上位赤字国（地域）の割合を示している。

図1 米国の対中貿易赤字の推移（1985～2020年）



(出所) USA Census Bureau (2021), *Foreign Trade* (Trade in Goods with China) の統計に基づいて作成。

図2 米国貿易赤字総額に占める上位赤字国（地域）の割合の推移（％）



（出所）United States Census Bureau（2021）*Foreign Trade* の統計より作成。

上の両図から、次のことが一目瞭然である。

- ① 米国の対中貿易赤字は、1990年代以降拡大しつつある。近年では4,000億米ドル前後になっており、米国の主要貿易赤字国の中でも非常に突出している（図1）
- ② 1990年代末までは、日本が米国の最大の貿易赤字国だったが、21世紀に入ってから、中国が日本を追い越し、ずっと米国の最大貿易赤字国の座を保っている。近年では、対中貿易赤字が米国の対外貿易赤字の4割前後も占めている（図2）

2016年11月にアメリカ第45代大統領に選出されたトランプ氏は、巨額な貿易赤字を米国の製造業衰退と失業拡大の元凶と捉え、他国の製品に高い関税をかけて販売価格を上昇させることで自国の製品の市場競争力と国内の雇用を確保できると信じた。このため、選挙中に、彼はアメリカ・ファースト政策の一環として、「対中貿易赤字の解消」・「貿易の不均衡の解消」を公約に掲げた。

大統領に就任した後、トランプ氏は支持者に「有言実行」を見せるために、中国産輸入品を中心に、公約通り輸入税率の引き上げに着手し始めた。他方で、就任直後の2017年1月に、前民主党政権が「共通価値観」に基づいて推進していた環太平洋パートナーシップ（Trans-Pacific Partnership: TPP）からの脱退も正式に表明した（The White House, 2017; 首相官邸, 2021）。中国政府は、トランプ政権の「貿易保護主義」姿勢に困惑したものの、イデオロギーにこだわらず実務を重視する同政権の最初の行動にそれほど反発しなかった。一部の研究者の間では、アメリカからの外圧によって、（過去の日本のように）中国国内の制度改革が促進されるかもしれないという期待の声さえ、少なくなかった。

2.2 米中摩擦の展開

(1) 貿易摩擦を中心とする 2018 年

トランプ政権 1 年目の 2017 年 11 月に、北京で米中首脳会談が行われた。貿易不均衡問題の緩和策についても討論され、両国関係が悪くなかった。ただし、2017 年の米国対中貿易赤字額 (3,754 億米ドル) は過去最高値を更新した。貿易赤字の拡大が続く中、約 1 年間の調査と準備を経て、2018 年に入ってから、アメリカは対中追加関税を行う方針を発表した。その後両国政府間の貿易交渉が数回行われたが、いずれも合意に至っていなかった。7 月 6 日に、アメリカは、計 818 品目の輸入商品 (約 340 億米ドル) を対象に、対中追加関税第 1 弾 (リスト 1) を実施した (表 1)。

しかし、アメリカの「貿易保護主義」への豹変と交渉過程における高圧的な姿勢に対して、中国国内世論と中国政府が強く反発した。アメリカの対中追加関税第 1 弾が実施された直後、中国商務省も直ちに 545 品目のアメリカ製品 (約 340 億米ドル) を対象に、同じ率の追加関税をかける報復措置を発動した。中国の反撃を受けて、8 月 23 日に、アメリカがさらに対中追加関税第 2 弾 (リスト 2) を実施した。そして、中国も再び、ほぼ同水準の追加関税報復措置を実施した (表 1)。結局、多くの予想に反して、両国はいずれも最初から妥協せず、お互いに追加関税をかけるという泥沼の関税合戦になってしまった。

興味深いことは、好調なアメリカ経済や利上げに伴うドル高などを背景に、トランプの追加関税策の効果は直ちに現れず、アメリカの 2018 年対中貿易赤字は約 4,190 億米ドルにのぼり、前年に続き史上最高値を更新した (図 1)。

表 1 米中追加関税合戦第 1 弾 (リスト 1) ~ 第 4 弾 (リスト 4) の概要

米国の対中追加関税				中国の対米報復関税				
追加関税リスト	対象金額	輸入品目数	追加関税率	報復関税リスト	対象金額	追加関税率	輸入品目数	正式発動日
リスト 1	340億ドル	818品目	25%	リスト 1	340億ドル	最大25%	545品目	2018年7月6日
リスト 2	160億ドル	284品目	25%	リスト 2	160億ドル	最大25%	333品目	2018年8月23日
リスト 3	2000億ドル	5745品目	10%(2019年5月9日まで) 25%(2019年5月10日より)	リスト 3	600億ドル	最大25%	5207品目	2018年9月24日
リスト 4A	1200億ドル	3243品目	15%	リスト 4A	750億ドルの一部 (30%)	最大10%	1717品目	2019年9月1日

(出所) 米国通商代表部 (USTR)、米国国際貿易委員会 (USITC)、中国商務部の公表資料などにより作成。

(注) 2019 年秋、米国側は、2019 年 12 月 15 日に第四弾のリスト 4B として 1,600 億米ドル分の中国製品を対象に 40% の追加関税を課す用意があると中国に警告したが、発動は見送った。

(2) 貿易摩擦と 5G 通信技術の主導権争いが同時に展開する 2019 年

トランプ氏及び彼の経済ブレインは、もともと貿易赤字の解消を米中交渉の最大の目的としていたようであるが、アメリカ政府内には、中国の体制全般を問題視し、異なる体制のライバル国の台頭を容認できない政治家と政策ブレインが多く存在している。実際の米中交渉過程において、アメリカ側は、経済関連問題（貿易赤字、関税、「中国製造 2025」、中国に進出している米国企業への技術移転強要、政府補助金を用いる産業政策、知的財産権問題）などについて中国に是正を求めたとともに、経済議題以外の政治問題（情報通信製品の安全性、香港の一国二制度、新疆ウイグル再教育キャンプ、人権問題、外交政策など）について対中批判を続けていた。

後者はもともとトランプ氏の最大関心事ではなかったかもしれないが、これを交渉カードとして利用し貿易交渉の成果を早く達成したいという狙いもあったのか、米国側は、経済貿易問題と政治問題に関する対中バッシングを次から次へと展開し、中国に譲歩を迫った。こうした一連の対中バッシングの中に、最も世界中の注目を集めたのは、米国のファーウェイ（華為）排除計画である（Department of Commerce, 2019）。ファーウェイは、5G 通信技術分野で世界をリードしている中国最大手通信機器メーカであり、世界市場における同社製品のシェアが急速に拡大しているが、2018 年後半からトランプ政権がファーウェイへの締め付けを強化し、2019 年にはファーウェイを始め、中国の有名通信技術関連企業など約 20 社を対象とする禁輸措置を数回にわたって実施した（Department of Commerce, 2021）。こうした禁輸措置は、米中間だけでなく、日本など米国の同盟国と中国の間でも実施するように関係諸国に迫った。

2019 年に、米国側は一層厳しい姿勢で貿易交渉に臨むとともに、上述したファーウェイ禁輸措置や香港問題への介入などで中国へのバッシングを強めた。これに伴い、中国側の対応も硬直的となり、2018 年春から 2019 年 9 月までの約 1 年半において、米中双方とも感情的な対応を繰り返した。交渉が決裂し続け、4 回も追加関税合戦が行われた結果、2019 年 9 月に、米中双方とも、相手国からのほぼ全輸入品に追加関税を課すことを表明することに至った（表 1）。

米国の対中追加関税は、中国企業だけでなく中国で生産拠点をもち製品をアメリカに輸出している外国企業にも適用されるため、輸出志向の中国企業・外資系企業の立地戦略の調整を余儀なくされ、関係諸国の対中直接投資・対中貿易の変化およびサプライチェーンの再編を引き起こした。また、ファーウェイなどへの禁輸措置については、日本は同盟国として米国に追随せざるを得なかったため、年間輸出額 1 兆円程度の部品をファーウェイに提供している日本企業（ソニーなど）の対中貿易は、追加関税以上のマイナス影響を直接に受けた。さらに、米中対立は、世界経済全体に不確定要因を大きく増やしたので、米・中をはじめ世界主要各国の金融市場における不安定な動きが続いていた。

内外の不安を緩和するために、2019 年 9 月以降、双方が譲歩を模索した。米中交渉の

主導権を握ったのは米国側だったが、1年後の大統領選を控えていたので、再選を強く望んでいたトランプ氏は早く交渉成果をアメリカ国民に見せたいという思惑もあった。2019年12月13日に、トランプ大統領とライトハイザー通商代表は米中が第1段階の合意文書で妥結したとして12月15日に予定したリスト4Bの1600億ドル分の対中関税を無期限に延期し、9月に発動した第四弾（リスト4A）の1200億ドル分の対中追加関税についても7.5%に引き下げるとを公表した。同じ15日に、中国國務院は予定した報復関税および対米関税の上乗せを見送ることを公表した。そして、2020年1月15日にトランプ大統領と（習近平国家主席を代表する）劉鶴副首相は、第1段階の米中経済貿易協定に署名した（USTR, 2020）。

(3) 新型コロナの世界的大流行で米中関係全般が悪化した2020年

第1段階の米中貿易協議がやっと合意された2020年こそ、米中関係が改善されるのではないかと期待されたが、同年1月に、新型コロナ（COVID-19）の感染が中国中部の最大都市武漢市で確認され、そして3月についてグローバルパンデミック（世界的大流行）が発生してしまった（WHO, 2021a）。

中国国内では、武漢市が新型コロナの最初の大規模感染地になったものの、1月23日に中央政府の決断で「武漢ロックダウン」が実施され、さらに政府主導でIT技術を活用し感染者の追跡と国内感染拡大の防止に徹底した。その結果、3月以降、ほぼすべての省（全31省）において新規感染者人数はゼロか1桁まで抑えられ、第2四半期からは中国における生産・消費・貿易活動は徐々に正常状態に回復した。

一方、海外では、米国など先進国においても、強い感染力を持つ感染症のパンデミックへの対応能力は意外と低いことが判明した。また、このような百年一度の重大公共衛生危機に直面する非常時期でも中国式の感染抑制体制を揶揄し、民主主義国家の「自由」と「民主」の優位性を証明したいトランプ政権の執念が裏目に出た。2021年3月以降のほとんどの月に、アメリカの新型コロナ感染者と死者の人数は、いずれも世界最大規模となった（WHO, 2021b）。11月の大統領選を控え、国内支持率が急落したトランプ政権は、政府の対応遅れと感染拡大の責任を転嫁するために、新型コロナの発生源問題や中国地方政府の最初の対応の遅れに加え、香港問題・台湾問題・新疆問題など中国の“核心利益”（国家の統一）にかかわる敏感問題についても中国批判を一層強め、関連法案を次々と成立させた。これに対して、中国は激しく反発し、両国関係は1979年の国交樹立以来最悪の状態に陥った。

振り返ってみると、トランプ氏が米国大統領を務めた4年間（2017年1月～2021年1月）に、米中関係は、最初の貿易摩擦から徐々に5G通信技術分野の主導権争いへ、そして全面対決へと悪化していった。

こうした米中関係の悪化は、国際貿易・対外直接投資・グローバルサプライチェーンを通じて世界経済に大きな影響を与えていると懸念されているが、次の第3～第5章では、米中摩擦による日中間貿易・貨物輸送への影響に着目し、その実態を詳細に考察する。

3. 米中摩擦に伴う中国と日本の対外貿易の変化

本章では、中国海関総署の『海関統計』と日本財務省の『貿易統計』に基づいて、両国近年の対外貿易の変化を概観し、米中摩擦による影響を考察する。

3.1 中国の対外貿易の変化

表2と表3は、それぞれ、近年中国の貿易相手国別輸出入額の前年比伸び率と近年中国の輸出入額における相手国別シェアの変化を示している。

表2 近年中国の貿易相手国別輸出入額の前年比増減率 (%)

	輸出額の増減 (%)			輸入額の増減 (%)		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
合計	9.9	0.5	3.7	16.0	-2.8	-1.0
欧州連合	9.8	4.8	8.3	11.7	0.9	0.9
ドイツ	9	2.2	9.1	9.7	-0.8	-0.1
オランダ	8.5	1.3	6.8	9.4	-6.6	16.0
イギリス ¹	-0.3	9.4	17.0	6.9	-0.4	-16.3
フランス	10.9	6.3	12.3	20.2	1.8	-7.9
イタリア	13.6	1.5	-1.5	2.8	2.0	2.7
アメリカ	11.3	-12.4	8.0	0.7	-20.8	10.0
ASEAN	14.2	12.7	6.8	13.8	4.8	6.7
ベトナム	17.2	16.5	16.5	27	0.2	21.6
マレーシア	8.9	15.9	7.4	16.2	14.0	4.4
タイ	11.3	6.0	11.9	7.3	2.6	4.0
シンガポール	9.2	11.7	6.0	-1.6	3.6	-9.1
インドネシア	24.3	6.1	-10.2	19.6	0.2	8.6
フィリピン	9.3	16.4	3.1	7.1	-3.8	-6.0
日本	7.2	-2.6	-0.2	8.9	-5.1	1.9
香港	8.2	-7.6	-2.1	16	13.6	-23.0
韓国	5.9	1.8	1.8	15.3	-15.3	-0.3
台湾	10.6	12.4	8.9	13.9	-2.8	16.2
オーストラリア	14.2	2.5	10.0	11	15.6	-5.3
インド	12.7	-2.8	-10.5	15.2	-5.3	16.7
ロシア連邦	12.0	3.6	2.6	42.7	3.5	-6.6
カナダ	12.1	5.4	13.8	39	0.6	-21.9
ニュージーランド	13.2	-4.5	4.7	18	14.2	-4.4
中南米	13.7	2.0	-0.6	25.2	4.0	0.4
ブラジル	16.3	4.5	-1.5	31.7	2.3	5.3
アフリカ	10.8	7.9	0.7	31.9	-3.8	-23.6
南アフリカ	9.8	3.4	-9.3	11.9	-4.0	-19.0

(出所) 中国海関総署 (2021) , China's Total Export & Import Values by Country/Region (in USD) により作成。

(注1) 2020年1月、イギリスは欧州連合(EU)から正式に離脱した。比較の便宜上、この表において、イギリスを以前のまま欧州連合に分類している。

表3 近年中国の輸出入額における相手国別のシェアの変化 (%)

	中国の輸出におけるシェア (%)				中国の輸入におけるシェア (%)			
	2017	2018	2019	2020	2017	2018	2019	2020
合計	100	100	100	100	100	100	100	100
欧州連合	16.5	16.4	17.2	17.9	13.3	12.8	13.3	13.6
ドイツ	3.2	3.1	3.2	3.4	5.2	5.0	5.1	5.1
オランダ	3.0	2.9	3.0	3.0	0.6	0.6	0.5	0.6
イギリス ¹	2.5	2.3	2.5	2.8	1.2	1.1	1.2	1.0
フランス	1.2	1.2	1.3	1.4	1.4	1.5	1.6	1.5
イタリア	1.3	1.3	1.3	1.3	1.1	1.0	1.0	1.1
アメリカ	19.0	19.2	16.8	17.4	8.4	7.3	5.9	6.6
ASEAN	12.3	12.8	14.4	14.8	12.8	12.6	13.6	14.6
ベトナム	3.2	3.4	3.9	4.4	2.7	3.0	3.1	3.8
マレーシア	1.8	1.8	2.1	2.2	2.9	2.9	3.5	3.6
タイ	1.7	1.7	1.8	2.0	2.3	2.1	2.2	2.3
シンガポール	2.0	2.0	2.2	2.2	1.9	1.6	1.7	1.6
インドネシア	1.5	1.7	1.8	1.6	1.5	1.6	1.6	1.8
フィリピン	1.4	1.4	1.6	1.6	1.1	1.0	1.0	0.9
日本	6.1	5.9	5.7	5.5	9.0	8.5	8.3	8.5
香港	12.3	12.1	11.2	10.5	0.4	0.4	0.4	0.3
韓国	4.5	4.4	4.4	4.4	9.7	9.6	8.4	8.4
台湾	2.0	2.0	2.2	2.3	8.5	8.3	8.3	9.8
オーストラリア	1.8	1.9	1.9	2.0	5.1	4.9	5.8	5.6
インド	3.0	3.1	3.0	2.6	0.9	0.9	0.9	1.0
ロシア連邦	1.9	1.9	2.0	2.0	2.2	2.8	2.9	2.8
カナダ	1.4	1.4	1.5	1.6	1.1	1.3	1.4	1.1
ニュージーランド	0.2	0.2	0.2	0.2	0.5	0.5	0.6	0.6
中南米	5.8	6.0	6.1	5.8	6.9	7.4	8.0	8.1
ブラジル	1.3	1.4	1.4	1.4	3.2	3.7	3.8	4.1
アフリカ	4.2	4.2	4.5	4.4	4.1	4.6	4.6	3.6
南アフリカ	0.6	0.6	0.7	0.6	1.3	1.3	1.2	1.0

(出所) 中国海関総署 (2021) , China's Total Export & Import Values by Country/Region
(in USD) により作成。

この両表からは、次のことが読み取れる。

- (1) 米中摩擦が激化した2019年に、中国全体の輸出も輸入も著しく失速したが、EUとASEANへの輸出も両地域からの輸入も堅調に伸びていた。一方、2020年に、中部大都市武漢市が新型コロナの最初の大規模感染地になったものの、第2四半期から、世界主要国の中で中国がいち早く生産・消費・貿易活動の再開を果たした。その結果、医療関連製品をはじめ中国の対外輸出が堅調に拡大し、輸入も微減にとどまった。

- (2) 中国の貿易相手の地域構造にも変化が現れている。2019年以降、輸出では、EU、ASEAN、中南米がそれぞれ中国の第1位、第3位、第4位の輸出先に躍進し、米国と日本はそれぞれ第2位、第5位に後退した。輸入では、ASEAN、EU、台湾、日本、韓国が中国の第1～第5位の輸入元となり、米国は中南米を下回る第7位に下落した。全般として中国の対外貿易におけるEUとASEANの重要性の上昇が非常に目立っている。

3.2 日本の対外貿易の変化

表4は財務省の『貿易統計』に基づいて作成され、2016～2020年の日本の国（地域）別輸出・輸入額の前年比伸び率を示している。同表から、次の動向が確認できる（表4）。

- ① 2018年以降、日本とほとんどの貿易相手国の間に、輸出も輸入も減少し続けている。
- ② 2019年に、ファーウェイなど中国通信機器関連企業を対象とする米国の禁輸措置の実施及び米国から同盟国への同調要請によって、日本と中国の間に輸出も輸入も急減した。また、日本と（中国との投資貿易関係が緊密な）NIES・ASEAN・太平洋州のほとんどのメンバー国（地域）の間の輸出入も大きく減少した。ただし、そのうち、ベトナムと台湾は、近年中国から撤退・移転した外資系・中国系企業の主な受け皿となっているので、日本・米国との貿易が逆に拡大している。一方、日本と北米・EUの間の輸出入額の対前年伸び率は比較的緩やかで、微減または微増になっている。
- ③ 2020年に、新型コロナの世界的大流行（パンデミック）およびトランプ氏の国内支持率の低下に伴い、米中摩擦が米中全面対立へ発展したと同時に、世界の生産・輸送・貿易ネットワークと国際人流は中断・半中断状態に陥っていた。その結果、日本とほとんどの貿易相手国の間の輸出入が大きく下落した。これに対して、日本と（新型コロナの感染拡大を早く抑えた）中国・ベトナム・台湾の間では、輸出は拡大し、輸入も微減にとどまっていた。中国の場合、2020年の日本から（米国による禁輸制裁を受けた）ファーウェイなどICT企業への部品供給額は引き続き大幅に減少したものの、各分野の生産回復ペースが速く規模も特段に大きいので、2020年の日本の対中輸出のプラス成長（4.9%）に大きく寄与した（表4）。

表4 近年日本の国（地域）別輸出入額の前年比伸び率（％）

	2016		2017		2018		2019		2020	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
世界	3.1	-6.4	8.2	10.5	5.8	11.5	-4.4	-3.7	-9.3	-12.2
アジア	2.5	-3.8	11.9	8.0	6.0	7.6	-6.4	-3.3	-3.2	-5.7
東アジア	2.6	-3.9	11.9	7.9	5.5	7.7	-6.2	-3.3	-2.6	-5.5
ASEAN10	0.5	-5.8	10.7	11.3	8.2	9.1	-7.1	-3.9	-13.3	-7.7
アジアNIES4	2.3	-4.2	9.2	11.2	0.7	11.5	-6.5	-6.8	-3.2	-5.7
中国	4.2	-2.6	16.5	5.0	8.5	5.6	-6.4	-2.5	4.9	-3.4
香港	-3.9	4.0	5.2	-6.5	-2.0	16.6	-3.0	-3.1	-5.0	-61.5
台湾	6.4	-1.6	3.2	10.6	4.4	6.9	1.5	-1.0	3.0	-0.6
韓国	4.9	-6.7	15.1	12.1	-1.4	14.5	-11.9	-7.9	-3.6	-10.4
シンガポール	-0.4	-5.7	14.2	14.3	3.5	14.4	-13.9	-19.9	-12.5	9.2
タイ	-2.2	-1.5	7.3	12.8	9.7	10.4	-6.4	1.2	-15.6	-6.5
マレーシア	1.0	-20.1	5.1	11.7	9.4	-1.6	-4.7	-6.7	-5.4	-10.0
インドネシア	-1.9	-7.7	18.0	8.8	18.0	8.4	-11.4	-15.6	-34.5	-15.5
フィリピン	9.0	2.1	7.4	7.7	1.3	6.9	-5.4	1.7	-17.5	-12.3
ベトナム	3.8	7.4	15.6	13.9	9.1	14.0	0.5	6.6	3.6	-2.2
インド	0.9	-4.0	8.1	14.2	24.5	3.0	-0.3	-2.4	-17.1	-12.3
大洋州	6.9	-12.6	10.5	25.2	6.4	15.7	-13.6	0.1	-16.2	-21.1
オーストラリア	10.2	-12.3	13.0	27.3	7.0	17.6	-15.3	-0.5	-16.3	-21.8
北米	3.4	1.0	4.3	8.3	3.6	12.4	-0.4	-2.4	-15.8	-12.0
米国	3.3	1.1	3.5	6.9	4.0	13.2	-0.1	-2.9	-15.6	-12.4
カナダ	5.6	0.5	17.2	18.5	-2.4	7.4	-5.1	0.6	-18.5	-9.0
NAFTA	3.2	2.5	4.4	7.4	3.7	12.3	-1.0	-2.5	-16.1	-11.5
中南米	-1.3	-1.6	1.9	12.3	9.6	3.9	-3.9	-0.5	-27.8	-5.8
メキシコ	1.9	21.2	5.4	0.2	3.1	9.8	-8.5	-6.8	-21.1	-8.2
欧州	11.9	4.8	7.4	3.9	5.9	11.5	-1.8	1.7	-12.7	-11.5
EU(27)	11.2	5.2	5.1	4.1	8.2	12.8	-1.5	1.4	-13.4	-10.9
ユーロ圏(19)	8.3	5.1	5.9	3.5	9.6	13.1	-3.4	1.2	-14.5	-12.2
ドイツ	8.6	8.5	7.3	6.3	10.3	10.9	-3.1	-3.9	-13.2	-15.2
フランス	14.0	5.2	4.6	4.1	12.7	6.2	-3.3	9.1	-17.4	-23.3
英国	27.1	-0.1	0.5	8.5	1.4	16.5	-0.1	-1.1	-22.9	-21.4
オランダ	1.7	-13.2	5.3	1.5	2.4	33.2	-6.4	-1.2	-8.5	-1.2
ベルギー	11.4	13.8	3.2	10.5	15.6	11.7	9.5	5.0	-12.2	0.2
ロシア・CIS	6.6	-27.5	11.6	26.2	24.3	14.2	-2.4	-10.1	-17.9	-25.1
ロシア	0.2	-28.4	17.2	22.3	21.5	12.9	-1.7	-8.1	-18.2	-25.2
中東	-9.2	-24.5	-11.9	22.6	5.4	28.0	-1.9	-13.5	-21.8	-36.1
アフリカ	-10.0	-36.9	-2.7	13.8	8.6	8.1	10.6	-6.2	-12.1	2.3

（出所） 日本貿易振興機構（JETRO）（2021）「ドル建て貿易概況」より作成。

上述した日本の国（地域）別輸出入額の増減動向の違いによって、近年日本の輸出入における主要相手国の重要度も幾分変わっている。表5からは、次の動向が読み取れる。

- ① 日本の輸出において、アジア（特に中国が所在する東アジア）のシェアは、2016～2018年に上昇し続けていたが、2019年に下落した。ただし、2020年に再び上昇し、戦後最高水準（57.4％）を記録した。一方、北米とEUのシェアは、2018年まで低下し続けていたが、2019年に上昇に転じた。ただし、2020年に再び下落し、いずれも2018年の水準以下になった。
- ② 日本の輸入において、アジア（特に中国が所在する東アジア）のシェアは、2016～2018年に下落傾向だったが、2019年以降は上昇した。一方、2017年以降、北米とEUのシェアは、緩やかながら微増している。なお、近年、中東など資源地域（国）のシェアはかなり下がっている。

表5 近年日本の輸出入額に占める相手国（地域）別のシェア（%）

	2016		2017		2018		2019		2020	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
世界	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
アジア	53.0	50.3	54.8	49.1	54.9	47.4	53.7	47.6	57.4	51.1
東アジア	51.0	49.2	52.7	48.0	52.6	46.4	51.6	46.6	55.3	50.1
ASEAN10	14.8	15.2	15.2	15.3	15.5	15.0	15.1	15.0	14.4	15.7
アジアNIES4	21.6	9.5	21.8	9.5	20.7	9.5	20.3	9.2	21.6	9.9
中国	17.7	25.8	19.0	24.5	19.5	23.2	19.1	23.5	22.1	25.8
香港	5.2	0.3	5.1	0.3	4.7	0.3	4.8	0.3	5.0	0.1
台湾	6.1	3.8	5.8	3.8	5.7	3.6	6.1	3.7	6.9	4.2
韓国	7.2	4.1	7.6	4.2	7.1	4.3	6.6	4.1	7.0	4.2
シンガポール	3.1	1.2	3.2	1.3	3.2	1.3	2.9	1.1	2.8	1.3
タイ	4.3	3.3	4.2	3.4	4.4	3.4	4.3	3.5	4.0	3.7
マレーシア	1.9	2.8	1.8	2.9	1.9	2.5	1.9	2.4	2.0	2.5
インドネシア	1.8	3.0	1.9	3.0	2.1	2.9	2.0	2.5	1.4	2.4
フィリピン	1.6	1.5	1.6	1.5	1.5	1.4	1.5	1.5	1.4	1.5
ベトナム	2.0	2.7	2.2	2.8	2.2	2.8	2.3	3.1	2.7	3.5
インド	1.3	0.8	1.3	0.8	1.5	0.7	1.6	0.7	1.4	0.7
大洋州	2.9	5.8	2.9	6.6	3.0	6.8	2.7	7.1	2.5	6.4
オーストラリア	2.2	5.0	2.3	5.8	2.3	6.1	2.1	6.3	1.9	5.6
北米	21.4	12.6	20.7	12.4	20.2	12.5	21.1	12.6	19.6	12.7
米国	20.2	11.1	19.3	10.7	19.0	10.9	19.8	11.0	18.4	11.0
カナダ	1.3	1.5	1.4	1.6	1.3	1.6	1.3	1.6	1.1	1.7
NAFTA	23.2	13.9	22.3	13.5	21.9	13.6	22.7	13.7	21.0	13.8
中南米	4.3	4.1	4.0	4.2	4.2	3.9	4.2	4.0	3.3	4.3
メキシコ	1.7	1.0	1.6	0.9	1.6	0.8	1.5	0.8	1.3	0.9
欧州	12.5	14.1	12.4	13.2	12.4	13.2	12.7	13.9	12.3	14.0
EU(27)	11.4	12.4	11.1	11.6	11.3	11.8	11.6	12.4	9.2	11.4
ユーロ圏(19)	8.2	10.0	8.0	9.3	8.3	9.4	8.4	9.9	7.9	9.9
ドイツ	2.7	3.6	2.7	3.5	2.8	3.5	2.9	3.5	2.7	3.3
フランス	0.9	1.6	0.9	1.5	1.0	1.5	1.0	1.7	0.9	1.5
英国	2.1	1.1	2.0	1.1	1.9	1.1	2.0	1.1	1.7	1.0
オランダ	1.8	0.4	1.8	0.4	1.7	0.4	1.7	0.4	1.7	0.5
ベルギー	0.9	0.4	0.8	0.4	0.9	0.4	1.1	0.4	1.0	0.5
ロシア・CIS	1.0	2.1	1.0	2.3	1.2	2.4	1.3	2.2	1.1	1.9
ロシア	0.8	1.9	0.9	2.1	1.0	2.1	1.0	2.0	0.9	1.7
中東	3.7	9.9	3.0	10.9	3.0	12.5	3.1	11.3	2.6	8.2
アフリカ	1.2	1.2	1.1	1.2	1.1	1.2	1.3	1.2	1.2	1.4

（出所） 日本貿易振興機構（JETRO）（2021）「ドル建て貿易概況」により作成。

4. 米中摩擦に伴う日中間貿易の変化

第3章では、米中摩擦に伴う日中両国の対外貿易全体の変化を概観した。本章では、米中摩擦に伴う日中間貿易の変化に焦点を当てて詳しく考察する。

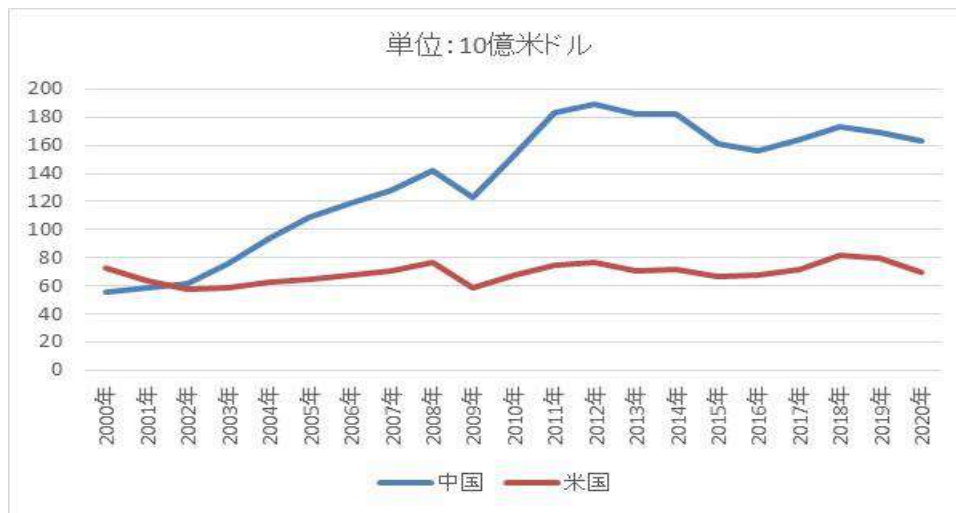
4.1 日中間貿易動向の概観

戦後から20世紀末まで、日本の輸出と輸入のいずれにおいても、アメリカは不動の

最大貿易相手国である。しかし、21世紀に入ってから、中国経済の急成長に伴い、日本の対外貿易における中国の重要性が著しく上昇している。

日本の輸入においては、中国が2002年にアメリカを追い越し、それ以来ずっと日本の最大輸入相手国となっている（図3）。

図3 日本の対中・対米輸入の推移（2000～2020年）



（出所）財務省（各年 a）「普通貿易統計・全国分」により作成。

また、日本の輸出においては、まず2007年に、日本から中国（本土）と香港への輸出合計額はアメリカへの輸出額を超えた（図4）。そして、アメリカ発の世界金融危機が起きた直後の2009年に、強い経済刺激策で高成長を保った中国（本土）への輸出額もアメリカへの輸出額をはじめて超えた（図5）。

ところが、2010年の日本民主党政権による尖閣諸島（中国語：釣魚島）の国有化をきっかけに、日中政府間関係が悪化し、2018年春までの8年間に両国首脳の手合相手国への公式訪問は一度も行われなかった。こうした隣国同士間の異常関係は両国間の貿易投資活動にも徐々に深刻な影響をもたらし、2013～2017年の間に、日本の対中（本土）輸出額が対米輸出額を下回るようになった。ただし、2018年に、両国総理の相互公式訪問が8年ぶりに実現され、中国（本土）が再び日本の最大輸出市場になった。

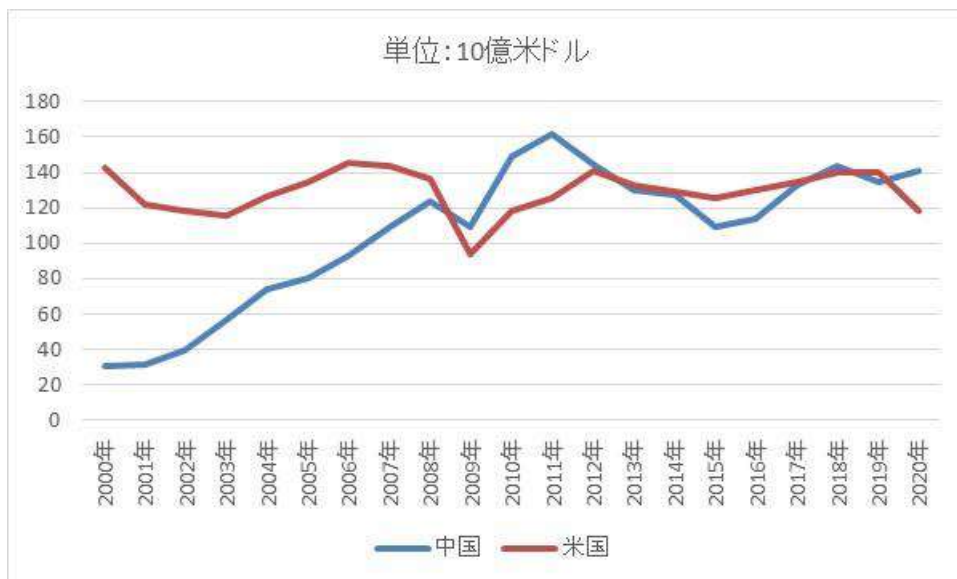
米中摩擦が激化した2019年に、日本からアメリカへの輸出額が中国（本土）への輸出額を超えたものの、コロナ禍に襲われた2020年に、主要国の中で最も早く感染拡大を抑え経済活動を正常化させた中国は、再び日本の最大輸出国の座に復帰した。もともと、日本から中国（本土）と香港への輸出合計額は、2007年以降、アメリカへの輸出額を超え続けており（図4）、日本の最大の輸出国と最大輸入国としての中国は、日本の対外貿易における重要性が非常に突出している。

図4 日本の対中(香港を含む)・対米輸出の推移 (2000～2020年)



(出所) 財務省 (各年 a) 「普通貿易統計・全国分」により作成。

図5 日本の対中・対米輸出の推移 (2000～2020年)



(出所) 財務省 (各年 a) 「普通貿易統計・全国分」により作成。

4.2 近年の日本対中輸出の品目別の変化

財務省の貿易統計に基づいて作成された表 6～7 は、2016～2020 年の日本対中輸出の品目別貿易額と対前年伸び率を示している。両表からは、次の変化が確認できる。

- ① 近年の対中輸出全体は、拡大傾向にある。特に 2016～2018 年の期間に、両国関係の修復につれて、日本の対中輸出が顕著に伸び続けていた。米中摩擦が激化した 2019 年に情報通信機器などハイテク分野の一部の部品の対中輸出が制限され、対中輸出が前年比 7.6%減と急落したものの、2020 年には、中国経済がコロナ禍からいち早く回復したため、日本の対中輸出が 2.7%増（日本円ベース）と若干持ち直した。
- ② 近年の日本対中輸出貨物の内、電気機器、一般機械、化学製品、原料別製品、輸送機械が上位 5 大品目となっているが、2018 年以降は電気機器の輸出が失速し、輸出額第一位の座から転落した。2020 年に、コロナ大流行に伴う在宅勤務・学習の常態化による電気機器（周辺設備を含む）に対する需要が大幅に拡大したにもかかわらず、アメリカによる「ファーウェイ禁輸制裁」の影響で半導体集積回路、オーディオビジュアル、通信機器の対中輸出の対前年比伸び率は依然マイナスとなっている。
- ③ ただし、輸送機械中の自動車や食料品など一部の日本製品の対中輸出は、米中摩擦に影響されず、2016～2020 年の輸出額は伸び続けている。

表 6 日本の対中輸出の品目別貿易額の推移（単位：10 億円）

年	2016	2017	2018	2019	2020
輸出貨物全体	12361.4	14889.7	15897.7	14681.9	15081.9
食料品	66.7	68.1	97.4	118.3	129.2
原材料	356.7	434.3	400.8	249.9	236.5
鉱物燃料	109.8	117.2	168.7	152.4	100.8
化学製品	1877.3	2299.7	2546.4	2542.2	2531.2
原料別製品	1535.6	1755.0	1817.5	1666.5	1780.9
一般機械	2525.3	3311.7	3885.2	3396.7	3409.9
電気機器	2908.7	3376.5	3399.6	3039.0	3201.5
半導体等	922.7	1045.6	1097.1	980.6	1003.7
集積回路	663.0	754.9	802.9	694.9	681.4
オーディオビジュアル	106.3	116.0	118.4	87.6	74.2
通信機器	224.7	241.7	159.0	86.7	84.0
輸送機器	1237.4	1395.8	1538.0	1506.1	1596.2
自動車	534.1	559.2	637.7	786.7	911.1
自動車部品	670.6	811.3	868.9	685.3	645.0
その他	1744.0	2131.5	2044.2	2010.8	2095.7

（出所）財務省（各年 a）「普通貿易統計・全国分」により作成。

表7 日本の対中輸出の品目別貿易額の対前年比伸び率の推移（単位：％）

年	対前年伸び率			
	2017	2018	2019	2020
輸出貨物全体	20.5	6.8	-7.6	2.7
食料品	2.0	43.1	21.5	9.2
原材料	21.8	-7.7	-37.7	-5.4
鉱物燃料	6.8	43.9	-9.6	-33.9
化学製品	22.5	10.7	-0.2	-0.4
原料別製品	14.3	3.6	-8.3	6.9
一般機械	31.1	17.3	-12.6	0.4
電気機器	16.1	0.7	-10.6	5.3
半導体等	13.3	4.9	-10.6	2.4
集積回路	13.9	6.4	-13.5	-1.9
オーディオビジュアル	9.1	2.1	-26.0	-15.4
通信機器	7.6	-34.2	-45.5	-3.1
輸送機器	12.8	10.2	-2.1	6.0
自動車	4.7	14.0	23.4	15.8
自動車部品	21.0	7.1	-21.1	-5.9
その他	22.2	-4.1	-1.6	4.2

（出所）財務省（各年 a）「普通貿易統計・全国分」により作成。

（注） 日本円ベースで計算される。

4.3 近年日本の対中輸入の品目別の変化

財務省の貿易統計に基づいて作成された表8、表9は、2016～2020年の日本の対中輸入の品目別の貿易額と対前年伸び率を示している。両表からは、次の変化が確認できる。

- ① 対中輸入全体は、2016～18年に、両国関係の改善につれてその前の低迷期（2012～2015年）から大きく伸びた。しかし、2019年以降、米中摩擦やコロナ感染によるサプライチェーンの断裂など外部要因の他、少子高齢化が加速している日本国内市場における需要減もあって、対中輸入は2年連続で下落している（2019年3.9%減、2020年5.2%減）。
- ② 近年の日本対中輸入貨物の内、電気機器、一般機械、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が、2019年以降、一般機械以外の4大品目の輸入額はいずれも下落し続けている。特に携帯電話機（主にファーウェイ製）の輸入は、米中摩擦による影響を直接に受けており、輸入額の下落が非常に目立っている（2019年に14.5%減、2020年に7.8%減）
- ③ 貿易額はまだそれほど大きくないが、世界市場シェアの約8割を占める中国産航空機（ドローン）の輸入は、米中摩擦に影響されず、輸入額は伸び続けている。

表8 日本の対中輸入の品目別貿易額の推移（単位：10億円）

年	2016	2017	2018	2019	2020
輸入貨物全体	17019.0	18459.3	19193.7	18453.7	17493.1
食料品	866.3	910.8	946.1	899.5	819.9
原材料	189.4	200.5	214.3	234.5	217.9
鉱物燃料	85.1	110.8	162.8	115.6	72.6
化学製品	977.9	1129.5	1292.4	1195.9	1078.6
内：医薬品	85.9	85.7	89.7	80.6	76.8
原料別製品	1959.5	2119.0	2271.3	2209.1	2289.0
一般機械	2800.8	3113.5	3311.2	3385.0	3409.0
電気機器	5054.0	5479.7	5571.6	5294.8	5100.5
内：テレフォンセット	-	1635.2	1693.4	1448.3	1336.0
輸送用機器	446.8	491.9	510.0	487.1	414.8
内：航空機	1.5	1.5	1.5	2.4	3.5
その他	4639.1	4903.7	4914.0	4632.1	4090.8

（出所）財務省（各年 a）「普通貿易統計・全国分」により作成。

表9 日本の対中輸入の品目別貿易額の対前年比伸び率の推移（単位：%）

年	対前年伸び率			
	2017	2018	2019	2020
輸入貨物全体	8.5	4.0	-3.9	-5.2
食料品	5.1	3.9	-4.9	-8.9
原材料	5.9	6.9	9.4	-7.1
鉱物燃料	30.2	46.9	-29.0	-37.2
化学製品	15.5	14.4	-7.5	-9.8
内：医薬品	-0.3	4.6	-10.1	-4.7
原料別製品	8.1	7.2	-2.7	3.6
一般機械	11.2	6.4	2.2	0.7
電気機器	8.4	1.7	-5.0	-3.7
内：テレフォンセット	-	3.6	-14.5	-7.8
輸送用機器	10.1	3.7	-4.5	-14.8
内：航空機	0.3	4.4	56.3	43.8
その他	5.7	0.2	-5.7	-11.7

（出所）財務省（各年 a）「普通貿易統計・全国分」により作成。

（注） 日本円ベースで計算される。

5. 日中間国際輸送への影響

第3章と第4章では、米中摩擦による日中両国の対外貿易と両国間貿易への影響を確認した。本章では、さらに日中間国際輸送への影響を考察してみる。

5.1 日中間貿易の輸送形態別構成と変化

大陸と離れる島国として、日本は中国を含む諸外国との国際貿易において、従来海上輸送（海運）に大きく依存していたが、貿易商品の付加価値の上昇と供給時間の短縮化ニーズの拡大に伴い、航空輸送（空運）への依存度も上昇する傾向にある。

表10と表11は、それぞれ近年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、次の特徴と動向が確認できる。

(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・時間価値の高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・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%前後、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) 中国の産業発展と所得水準の上昇に伴い、航空輸送の割合は上昇傾向にあるが、2018～2019年に、米中摩擦の影響で日中間 ICT 製品の取引が急減したことが主な原因で、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。ただし、2020年には、新型コロナ大流行に伴う緊急医療用品・ICT製品の需要増によって、航空輸送の割合が再び上昇している。

表10 近年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 (10億円)	輸送形態別構成 (%)			輸出総額 (10億円)	輸送形態別構成 (%)		
		海上コンテナ	航空	その他		海上コンテナ	航空	その他
2016年	12361.4	54.9	30.3	14.7	3651.5	26.8	64.3	8.9
2017年	14889.7	54.9	30.9	14.2	3974.1	25.6	65.2	9.2
2018年	15897.7	55.0	29.2	15.8	3832.3	25.9	66.7	7.5
2019年	14681.9	54.6	29.5	15.9	3665.4	23.9	70.2	5.9
2020年	15081.9	53.7	31.6	14.8	3414.5	23.7	71.7	4.6

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

表 11 近年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 (10億円)	輸送形態別構成 (%)			輸入総額 (10億円)	輸送形態別構成 (%)		
		海上コンテナ	航空	その他		海上コンテナ	航空	その他
2016年	17019.0	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

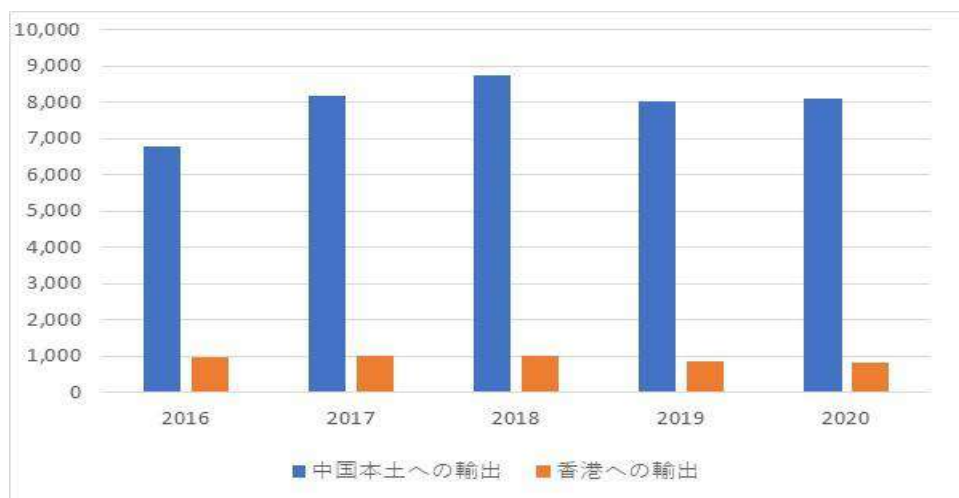
(出所) 財務省『貿易統計』(全国分・運送形態別)に基づいて作成。

5.2 日中間貿易における海上コンテナ輸送の変化

前述したように、日本と中国本土の国際貿易において海上コンテナ輸送が最も重要な輸送形態である。このため、日本から中国への海上コンテナ輸出入額の変化は、第4章で考察した日本から中国本土への輸出入全体の動向とほぼ一致する(図3、図5、表11)。

2016年以降の動向をみると、日本から中国本土への海上コンテナ輸出において、2018年までは、右肩上がりでも上昇し続けていたが、米中摩擦が表面化し始めた2018以降は減少に転じた。ただし、2020年に、中国がコロナの感染拡大をいち早く抑え、経済活動の正常化を果たしたので、日本から中国本土への海上コンテナ貨物の輸出も幾分持ち直した(図6)。これに対して、2018年以降の中国から日本への海上コンテナ貨物の輸入は、米中摩擦と日本国内市場の萎縮傾向などの要因で、下落し続けている(図7)。

図6 日本から中国への海上コンテナ輸出額の変化(単位:10億円)



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

図7 中国から日本への海上コンテナ貨物輸入額の変化（単位：10億円）



（出所）財務省（各年b）「普通貿易統計・全国分（運送形態別）」により作成。

一方、日本と香港の貿易も日中間貿易の重要な構成部分であるが、日本から香港への海上コンテナ輸出は2018以降著しく減少しており、香港（原産地）からの直接輸入は、小規模であるし、2018年前から減少傾向にある（表12）。総じて言うと、中国本土の国際輸送システムの飛躍的な改善・発展に伴い、日中間貿易における香港のプレゼンスが徐々に低下している。

表12 日本の対中海上コンテナ貨物輸出入の対前年伸び率

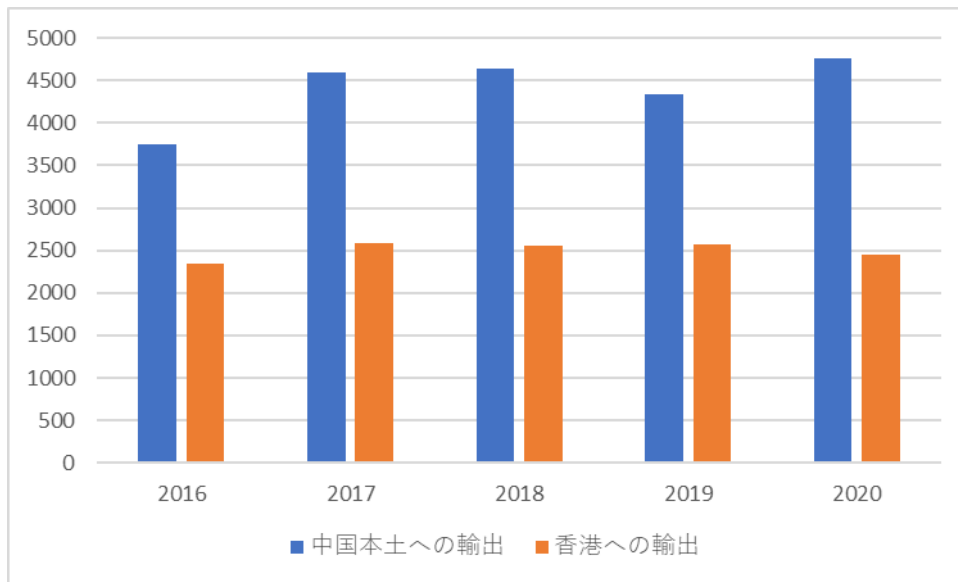
	日本の輸出（％）		日本の輸入（％）	
	中国本土	香港	中国本土	香港
2017年	20.4	3.7	6.2	-22.2
2018年	7.0	-2.5	3.8	11.5
2019年	-8.3	-11.6	-3.2	-26.3
2020年	1.0	-7.5	-5.6	-6.6

（出所）財務省（各年b）「普通貿易統計・全国分（運送形態別）」により作成。

5.3 日中間貿易における航空輸送の変化

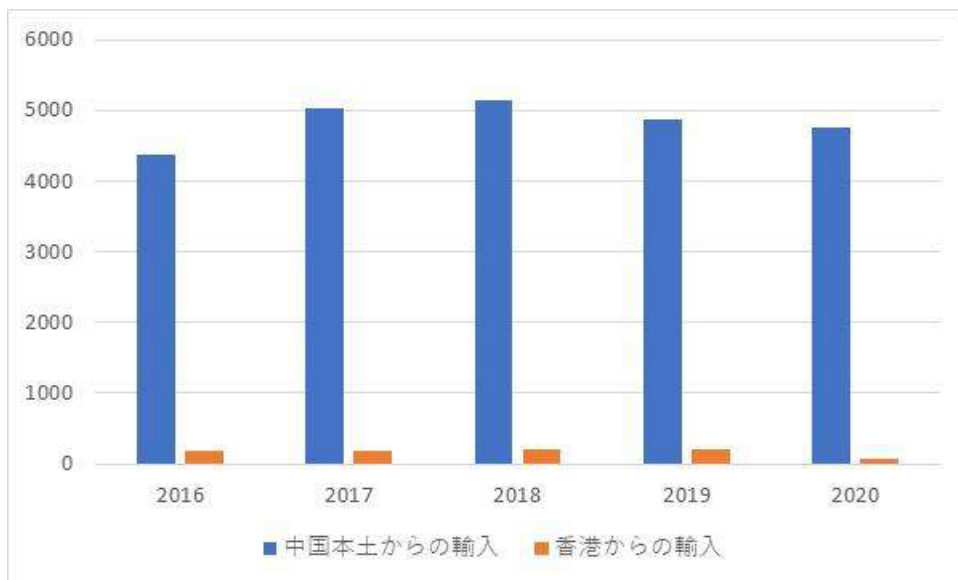
2016年以降の動向をみると、日本から中国本土への航空貨物輸送額は、2018年まで上昇し続けていたが、米中摩擦が激化した2019年に、減少に転じた。ただし、2020年に主要諸国の中で中国がGDPのプラス成長を達成した唯一の国だったので、海上コンテナ輸送と同様、日本から中国本土への航空貨物の輸出も持ち直した（図8）。これに対して、2018年以降の中国本土から日本への航空貨物の輸入は、米中摩擦と日本国内市場の萎縮傾向などの要因で、（海上コンテナ貨物の輸入と同様）下落し続けている（図9）。

図8 日本から中国への航空貨物輸出額の変化（単位：単位：10億円）



（出所）財務省（各年b）「普通貿易統計・全国分（運送形態別）」により作成。

図9 中国から日本への航空貨物輸入額の変化（単位：単位：10億円）



（出所）財務省（各年b）「普通貿易統計・全国分（運送形態別）」により作成。

一方、前述したように、日本－香港間の貿易において、航空輸送の重要度は海上輸送よりも重要である。中国本土と比べ、香港が受けた米中摩擦による直接的な影響が相対的に小さいので、2019年に日本対香港の航空貨物輸出も航空貨物輸入も減少せず、微増したと統計に表れている。ただし、2020年には、コロナ感染の拡大を防ぐために、航空物流業界は、（客運業界ほどではないが）営業自粛を余儀なくされ、日本から香港への輸出も香港から日本への輸入も前年比で下落した。特に後者の下落は大きい（表13）。

表 13 日本の対中航空貨物輸出入の対前年伸び率

	日本の輸出 (%)		日本の輸入 (%)	
	中国本土	香港	中国本土	香港
2017年	22.5	10.4	14.9	-0.9
2018年	0.9	-1.5	2.1	14.3
2019年	-6.6	0.7	-5.2	0.3
2020年	9.9	-4.9	-2.4	-67.6

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

5.4 米中摩擦による日本主要港の国際輸送への影響

本章の 5.1～5.3 の諸節では、米中摩擦による日中間国際輸送全体への影響を概観した。本節では、日本主要港 (海港・空港) に関する近年の輸送統計に基づいて、米中摩擦による影響を港別で考察する。

表 14 と表 15 は、それぞれ日本全国の 10 大輸出港 (2020 年輸出額ベース) と 10 大輸入港 (2020 年輸入額ベース) の近年の輸出額・輸入額の推移及び対前年伸び率を示している。

表 14 日本全国 10 大輸出港の輸出額の推移 (2015～2020 年)

	全国合計	名古屋港	成田空港	横浜港	東京港	関西空港	神戸港	大阪港	博多港	三川港	清水港
	年輸出額 (10億円)										
2015年	75,614	11,472	8,910	7,531	6,246	5,307	5,551	3,420	1,621	2,697	1,810
2016年	70,036	10,745	9,035	6,885	5,820	5,082	5,110	3,144	1,482	2,388	1,748
2017年	78,286	11,742	11,168	7,177	5,862	5,644	5,632	3,674	1,927	2,572	1,853
2018年	81,479	12,485	11,459	7,719	6,040	5,266	5,820	4,243	2,766	2,640	1,883
2019年	76,932	12,307	10,526	6,946	5,824	5,187	5,557	3,774	2,977	2,542	1,824
2020年	68,400	10,414	10,159	5,820	5,233	4,990	4,902	3,809	2,811	2,058	1,668
	対前年伸び率 (%)										
2016年	-7.4	-6.3	1.4	-8.6	-6.8	-4.2	-7.9	-8.0	-8.5	-11.5	-3.5
2017年	11.8	9.3	23.6	4.2	0.7	11.1	10.2	16.8	30.0	7.7	6.0
2018年	4.1	6.3	2.6	7.5	3.0	-6.7	3.3	15.5	43.6	2.6	1.6
2019年	-5.6	-1.4	-8.1	-10.0	-3.6	-1.5	-4.5	-11.0	7.6	-3.7	-3.1
2020年	-11.1	-15.4	-3.5	-16.2	-10.1	-3.8	-11.8	0.9	-5.6	-19.1	-8.5

(出所) 財務省 (各年 c) 「普通貿易統計・貿易概況」 (税関別輸出入額表) により作成。

表 15 日本全国 10 大輸入港の輸入額の推移 (2015～2020 年)

	全国合計	成田空港	東京港	大阪港	名古屋港	横浜港	関西空港	神戸港	千葉港	川崎港	四日市港
	年輸入額(10億円)										
2015年	78,406	12,612	11,366	5,002	5,399	4,623	3,906	3,266	3,561	2,427	1,662
2016年	66,042	11,313	10,587	4,341	4,480	3,800	3,552	2,901	2,658	1,733	1,127
2017年	75,379	12,244	11,701	4,755	4,866	4,134	3,941	3,236	3,315	2,225	1,365
2018年	82,703	13,704	11,656	4,971	5,337	4,754	3,948	3,439	3,964	2,365	1,719
2019年	78,600	12,956	11,491	4,778	5,085	4,892	3,969	3,310	3,268	2,357	1,587
2020年	67,837	12,744	10,986	4,515	4,316	4,046	3,725	3,002	2,478	1,820	1,076
	対前年伸び率(%)										
2016年	-15.8	-10.3	-6.9	-13.2	-17.0	-17.8	-9.1	-11.2	-25.3	-28.6	-32.2
2017年	14.1	8.2	10.5	9.5	8.6	8.8	10.9	11.5	24.7	28.4	21.1
2018年	9.7	11.9	-0.4	4.5	9.7	15.0	0.2	6.3	19.6	6.3	25.9
2019年	-5.0	-5.5	-1.4	-3.9	-4.7	2.9	0.6	-3.7	-17.6	-0.3	-7.7
2020年	-13.7	-1.6	-4.4	-5.5	-15.1	-17.3	-6.2	-9.3	-24.2	-22.8	-32.2

(出所) 財務省 (各年 c) 「普通貿易統計・貿易概況」(税関別輸出入額表) により作成。

両表からは、次のことが読み取れる。

- ① 輸出については、2019年以降、10大輸出港のほとんどの輸出額が下落し続けている。そのうち、2019年には、米国によるファーウェイなど中国通信機器大手企業への禁輸制裁の影響か、ICT産業が集積している東京圏・大阪圏にある成田空港・横浜港・大阪港の輸出額の下落率が最も大きかった(−8.1%〜−11%)。これに対して、自動車など輸送機器関連産業が集積している中部地域にある名古屋港の輸出は1.4%減にとどまった。同じく自動車産業の集積が進んでいる九州地域にある博多港の輸出は7.6%増となり、10大輸出港の内、唯一プラス成長を果たした。一方、2020年には、所在地の産業特性と関係なく、ほぼすべての主要港がコロナによる生産・物流への深刻な影響を受けた。ただし、いち早く経済の正常化を果たした中国との貿易が多い大阪港・博多港及びICT製品を多く扱う成田空港・関西空港の対前年伸び率は0.9%〜−5.6%になっており(日本全輸出港の平均値は−11.1%)、そのパフォーマンスは相対的に良かった。
- ② 輸入については、2018年以降、10大輸入港のほとんどの輸入額が下落し続けている。そのうち、2019年に、千葉港・四日市港など一部の港の場合、石油などの輸入減による影響が大きかったが、成田空港・大阪港などの輸入の下落は、主に米国による中

国通信機器大手企業への禁輸制裁の影響で、関連製品の輸入が顕著に減少した結果だと見られている。一方、2020年には、輸出と同様、ほぼすべての主要輸入港がコロナ禍による深刻なマイナス影響を受けた。ただし、巨大消費地に近い成田空港・東京港・大阪港・関西空港の輸入額下落率は、-1.6%～-6.2%にとどまった（日本全輸入港の平均値は-13.7%）。

- ③ 輸出入のいずれにおいても、主要国際空港のプレゼンスの高さが目立っている。輸出については、上位5港の内、2つが空港（2番目の成田空港と5番目の関西空港）となっている。輸入については、成田空港の貿易額が最近の数年間に不動の首位となっている。

一方、日本本土の中で中国に最も近い九州は、米中摩擦による地域の国際貿易・国際物流への影響が大きく懸念されているが、実際はどうなっているのだろうか。上の表14には、博多港のみの動向が示されているが、下の表16と表17には、九州地域の10大輸出港（2020年の輸出額ベース）と10大輸入港（2020年の輸入額ベース）の近年の輸出入額と年伸び率が示されている。

表16 九州地域の10大輸出港の輸出額の推移（2015～2020年）

	全国合計	博多港	門司港	下関港	大分港	戸畑港	福岡空港	佐世保港	鹿児島港	長崎港	熊本港
	年輸出額（10億円）										
2015年	75,614	1620.6	777.2	531.1	652.1	448.0	1039.3	175.7	2.2	101.1	17.3
2016年	70,036	1482.1	722.0	535.8	548.7	340.3	977.8	142.3	4.5	195.2	14.4
2017年	78,286	1926.8	924.6	784.8	686.5	372.9	1048.8	157.2	3.6	163.9	14.7
2018年	81,479	2766.5	1000.5	662.5	770.4	390.2	372.3	125.4	19.2	157.9	19.1
2019年	76,932	2977.3	845.3	477.5	690.1	366.6	251.3	142.9	24.6	170.6	19.0
2020年	68,400	2810.9	874.8	592.0	559.6	299.6	191.0	145.0	78.2	58.9	18.2
2020年の全国順位		8	13	18	21	26	35	42	58	64	85
	対前年伸び率（%）										
2016年	-7.4	-8.5	-7.1	0.9	-15.9	-24.1	-5.9	-19.0	101.4	93.1	-16.8
2017年	11.8	30.0	28.1	46.5	25.1	9.6	7.3	10.5	-19.4	-16.1	1.8
2018年	4.1	43.6	8.2	-15.6	12.2	4.6	-64.5	-20.3	429.3	-3.6	30.2
2019年	-5.6	7.6	-15.5	-27.9	-10.4	-6.1	-32.5	14.0	27.9	8.0	-0.4
2020年	-11.1	-5.6	3.5	24.0	-18.9	-18.3	-24.0	1.5	217.5	-65.4	-4.2

（出所）財務省（各年c）「普通貿易統計・貿易概況」（税関別輸出入額表）により作成。

表 17 九州地域の 10 大輸入港の輸入額の推移 (2015～2020 年)

	全国合計	博多港	大分港	鹿児島	門司港	福岡空港	下関港	戸畑港	佐世保港	八代港	長崎港
	年輸入額 (10億円)										
2015年	78,406	1112.7	1310.3	937.9	850.9	438.5	258.1	338.8	107.4	45.9	67.5
2016年	66,042	923.7	881.1	709.2	775.0	404.9	227.2	230.2	88.7	41.2	52.2
2017年	75,379	985.5	1050.9	920.0	883.7	489.1	247.3	276.8	122.0	45.9	64.5
2018年	82,703	1041.4	1266.3	1090.9	918.3	499.3	246.6	339.6	152.7	51.2	68.7
2019年	78,600	1046.5	1154.3	872.7	885.1	453.3	228.3	251.4	125.2	50.2	49.1
2020年	67,837	994.8	963.0	698.6	685.6	369.7	194.9	186.5	114.5	51.2	37.2
2020年の全国順位		11	13	18	19	28	38	39	48	68	78
	対前年伸び率 (%)										
2016年	-15.8	-17.0	-32.8	-24.4	-8.9	-7.7	-11.9	-32.1	-17.5	-10.4	-22.8
2017年	14.1	6.7	19.3	29.7	14.0	20.8	8.8	20.2	37.6	11.4	23.7
2018年	9.7	5.7	20.5	18.6	3.9	2.1	-0.3	22.7	25.1	11.5	6.5
2019年	-5.0	0.5	-8.8	-20.0	-3.6	-9.2	-7.4	-26.0	-18.0	-1.8	-28.6
2020年	-13.7	-4.9	-16.6	-20.0	-22.5	-18.4	-14.6	-25.8	-8.5	2.0	-24.2

(出所) 財務省 (各年 c) 「普通貿易統計・貿易概況」(税関別輸出入額表) により作成。

表 16～17 からは、次の動向が確認できる。

- ① 輸出について、2018 年以降の九州上位 10 港の一部は、全国 10 大港のように下落し続けているわけではない。2019 年に、輸出全体における電気機器の割合が高くない博多など 4 つの港の輸出額が逆に増加した (日本全港平均は 5.6%減)。また、2020 年においても、コロナ禍による深刻な影響を受けたものの、回復の早い中国への輸出シェアが高い門司・下関・佐世保・鹿児島 の 4 港の輸出額が伸びている。
- ② 輸入については、2018 年以降、内外の要因で九州上位 10 港の内、ほとんどの輸入額が下落している。2019 年に、博多港の輸入額は増加した。2020 年に、八代港の輸入額は増加した。
- ③ 輸出入における九州の空港のプレゼンスはまだ低い。輸出と輸入のいずれにおいても、上位 10 港の内、空港は福岡空港のみとなっている。

6. 分析結果の要約と今後の展望

6.1 分析結果の要約

本研究は、米中摩擦による日中間貿易・貨物輸送への影響に焦点を当てて、日本と中国の関連統計に基づいて影響の実態を明らかにしようとするものである。主な検証結果は次のように要約できる。

- ① 米中摩擦が激化した 2019 年に、中国の輸出も輸入も大きく失速したが、新型コロナの抑制と経済活動の早期回復を果たした 2020 年には、輸出が拡大に転じ、輸入も微減にとどまった。それとともに、中国の対外貿易における EU と ASEAN の重要性が上昇しているのに対して、米国と日本のプレゼンスが低下している。一方、2019 年以降、日本は輸出も輸入も縮小し続けている。輸出では、2019 年に最大輸出先の中国のシェアが下がり、米国と EU のシェアが上昇したが、2020 年に新型コロナの抑制と経済活動の早期回復を果たした中国のシェアが再び上昇した。輸入では、2019 年以降、資源国のシェアが下がったが、中国及び ASEAN・NIES・米国・EU のシェアがいずれ微上昇している。
- ② 2019 年に、米国によるファーウェイなど中国大手通信機器会社への禁輸制裁の影響で、日中両国間の輸出も輸入も縮小した。2020 年に、日中間通信機器関連の輸出入がさらに縮小したが、中国経済の V 型回復に伴い、日本から中国への輸出全体がプラス成長に転じた。
- ③ 通信機器関連の輸出入額の減少によって、ICT 産業が集積している東京圏・関西圏の主要港の輸送額の減少は他の地域の港よりも深刻である。また、日中間輸出入貿易額約 3 割は航空輸送が支えているが、付加価値の高い ICT 関連貨物の減少は、航空輸送の成長に大きなマイナス影響を与えている。
- ④ 九州の ICT 産業も成長しつつあるが、禁輸対象企業との直接取引が比較的少ないので、2019 年に九州の主要港が受けた米中摩擦の影響は、東京圏・関西圏の主要港ほど深刻ではない。また、2020 年に、経済活動が早く正常化した中国に近いという地理的優位性を生かし、九州の一部の港は逆境の中で国際輸出が伸びている。

6.2 今後の展望

上述したように、2018 年以降（特に 2019～2020 年）の日中両国間の国際貿易と貨物輸送の変化は、主に米中摩擦と新型コロナのパンデミック、といった 2 大要因の影響による結果だと考えられる。今後の日中両国間の国際貿易と物流輸送を展望する際、引き続きこの 2 大要因の動向を見守らなければならない。

まず、米中対立は終息の兆しがまだ見えない。2021 年 1 月に、民主党のバイデン氏が米国の新大統領として選出され、新政権が発足した。バイデン新政権は、トランプ前政権と比べ国際協調を重視する一方、中国を「最大の競争相手」と位置付けており（The White House,

2021)、厳しい対中戦略を実施し続けていくとみられる。

また、世界各国のコロナ感染状況についても、まだ全然楽観できないと言わざるを得ない (WHO, 2021b)。効果のあるワクチンが米・英・独・中諸国で開発され、大規模な接種も多く多くの国で実施し始めているが、ワクチンの供給不足・接種のスピードなどの制約要因に加え、感染性の高い変異種コロナウイルスが次々と現れており、少なくとも 2021～22 年には、コロナ感染の波はさらに数回発生する可能性が高く、各国の経済・社会活動を制約するマイナスの影響はしばらく続くと思える。

本研究の考察結果が示すように、日中間貿易を含め、国際貿易と各国の経済成長を持続可能にするためには、米中対立（世界第 1・第 2 経済大国間の対立）の緩和とコロナ感染の早期抑制が必要不可欠で、この方向に向けて世界各国の相互理解・経験共有・国際連携が非常に大切である。

しかし、憂慮すべきことは、各国の政治経済体制と価値観の違いばかりが強調され、直面しているグローバルな緊急課題が無視された結果、世界がそれぞれ米・中を中心とする 2 大陣営へ分裂していくリスクが高まっている。こうした動きの中で、第 3 の経済大国である日本の役割が特に注目されている。同盟国米国と最大貿易相手国のどちらの関係も重視し仲介役として米中の和解に促進していくか、それとも反対方向で働きかけるか？その戦略選択と行動は、国際貿易を基礎とする日中関係にも日本の今後の経済成長にも大きな影響を与えるとみられる。

参考文献

- 首相官邸 (2021) 「T P P (環太平洋パートナーシップ) 協定」
(<https://www.kantei.go.jp/jp/headline/tpp2015.html>)
- 財務省 (各年 a) 「普通貿易統計・全国分」 (<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・貿易概況」 (税関別輸出入額表 (旧: 主要港別輸出入額表)) (<https://www.customs.go.jp/toukei/info/tsdl.htm>)
- 日本貿易振興機構 (2021) 「ドル建て貿易概況」
(<https://www.jetro.go.jp/world/statistics/>, 2021年3月1日にダウンロード)
- Department of Commerce (2021), *Entity List*, (<https://www.commerce.gov/tags/entity-list>)
- Department of Commerce, Bureau of Industry and Security (2019), “Effective Date of Huawei and Affiliates Entity List Rule Popular”, May 17, 2019. (<https://www.bis.doc.gov/index.php>)
- General Administration of Customs of the People's Republic of China = 中国海関総署 (2021),
China's Total Export & Import Values by Country/Region (in USD),
(<http://english.customs.gov.cn/statics/report/preliminary.html>, downloaded on March 1)
- The white house (2021), “Remarks by President Biden in Address to a Joint Session of Congress”,
April 29, 2021. (<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2021/04/29/remarks-by-president-biden-in-address-to-a-joint-session-of-congress/>)
- The White House (2017), “Presidential Memorandum Regarding Withdrawal of the United States from the Trans-Pacific Partnership Negotiations and Agreement”, January 23 2017.
(<https://trumpwhitehouse.archives.gov/presidential-actions/presidential-memorandum-regarding-withdrawal-united-states-trans-pacific-partnership-negotiations-agreement/>)
- United States Census Bureau (2021) *Foreign Trade*,
(<https://www.census.gov/foreign-trade/balance/c5700.html>, downloaded on March 1)
- USTR (アメリカ合衆国通商代表部) (2020), “Economic and Trade Agreement Between the Government of the United States and the Government of the People’s Republic of China”,
January 15, 2020. <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2020/january/economic-and-trade-agreement-between-government-united-states-and-government-peoples-republic-china>)
- WHO (2021a), *WHO-convened Global Study of Origins of SARS-CoV-2: China Part*, Joint Report of Joint WHO-China Study, 14 January-10 February 2021.
(<https://www.who.int/health-topics/coronavirus/origins-of-the-virus>)
- WHO (2021b), WHO Coronavirus (COVID-19) Dashboard: Data Table
(<https://covid19.who.int/table>)

米中摩擦による日中間貿易・貨物輸送への影響

令和3年3月発行

発行所 公益財団法人アジア成長研究所
〒803-0814 北九州市小倉北区大手町11番4号
Tel : 093-583-6202 / Fax : 093-583-6576
URL : <http://www.agi.or.jp>
E-mail : office@agi.or.jp
