

地域別に見る日本輸出の増減要因

<要旨>

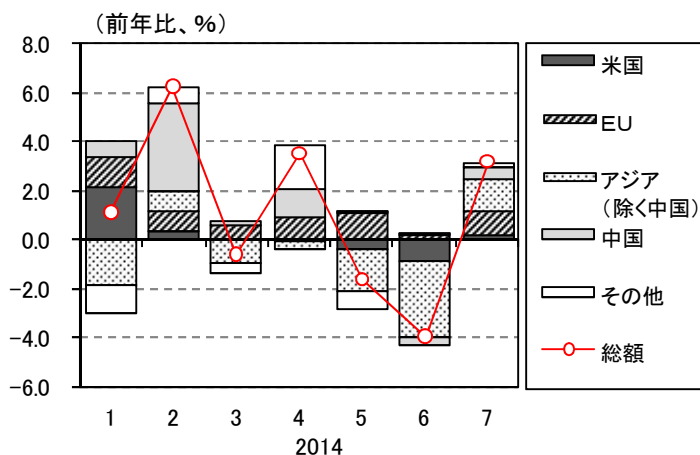
足許の日本の輸出の減速は、生産拠点の移管による米国向け自動車輸出の減少と、製油所閉鎖によるアジア向け石油製品輸出の減少の影響が大きい。中国やEU向けの輸出が底堅い背景に、米国の景気回復による輸出の誘発効果があると見られるが、日本の中間財輸出のシェア低下によって誘発効果にも低下圧力がかかっている。

この先、米国の景気回復によって輸出が増加していくとしても、2014年に入ってから国内の生産能力低下の影響は大きく、今年中の輸出は前年比で大幅に増加することはないだろう。

1. 日本輸出の伸び悩み

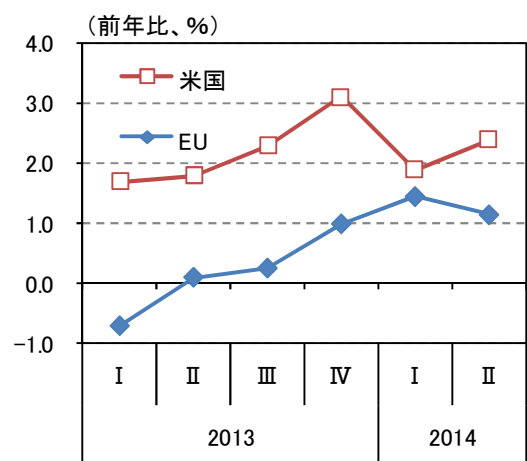
日本の輸出は、米国の回復による増加が期待されていたが、2014年に入っても伸び悩みが続いている。地域別に見ると、米国向けと中国を除くアジア向けが不安定に推移している一方で、EU向けや中国向けは比較的堅調に推移しているように見える(図表1)。経済状況としては、米国が復調する中で、EUの回復は弱いため(図表2)、日本の輸出状況は各地域の景気の違いを反映しているわけではない。そこで、本稿では、各地域向け輸出を品目別に見て変動要因を探り、この先の輸出の動きを考察していく。

図表1 実質輸出内訳



(資料)財務省「貿易統計」、内閣府「企業物価指数」

図表2 実質 GDP の推移

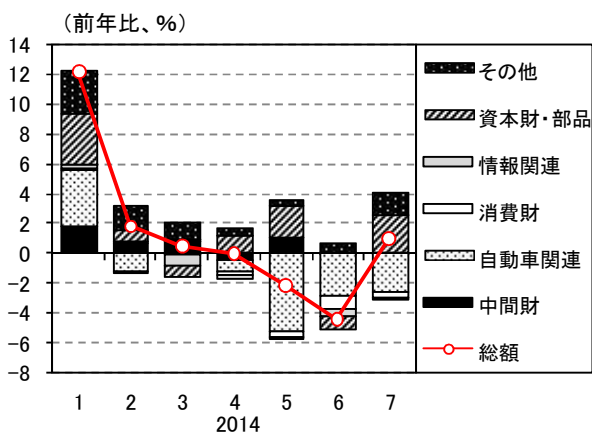


(資料)U.S. Bureau of Economic Analysis、Eurostat

(1) 米国向け輸出

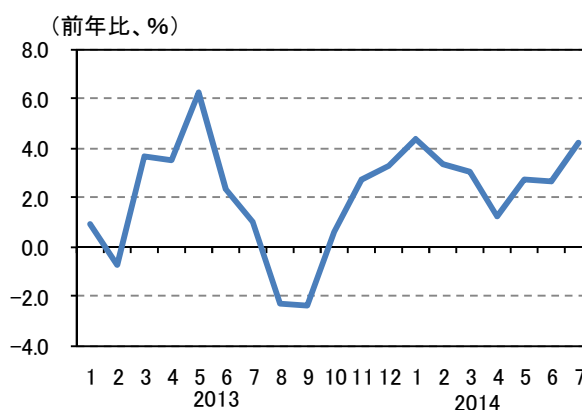
米国向け輸出を品目別に見ると、足許では自動車関連のマイナス寄与が大きい(図表3)。米国の自動車販売は今年の3月以降前年比プラスで推移しているため、輸出の減速は生産拠点が日本から海外に移管された影響だと考えられる。もともと、米国経済の回復を背景に、自動車関連を除いた米国向け輸出は、資本財・部品を中心に増加基調にある(図表4)

図表3 米国向け実質輸出内訳



(資料)財務省「貿易統計」、内閣府「企業物価指数」

図表4 米国向け実質資本財・部品輸出の推移

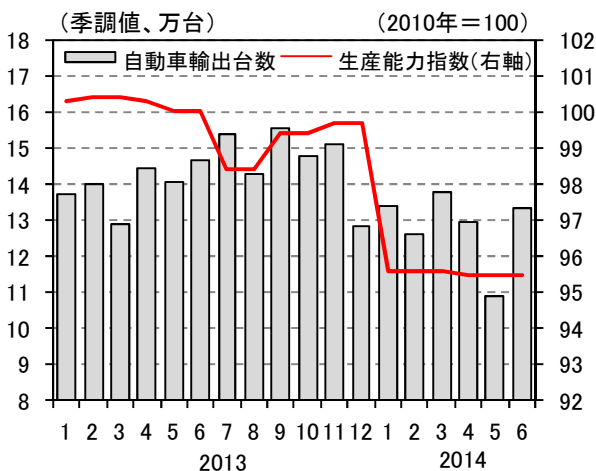


(注)後方3カ月移動平均の前年比。

(資料)財務省「貿易統計」、日本銀行「企業物価指数」

自動車の輸出台数と生産能力指数¹の推移を見ると、生産能力が低下した影響で自動車輸出が減少しているように見える(図表5)。自動車メーカーの動向を個別に見ると2013年から北米向けを中心に海外へ生産拠点を移管する動きが加速しており、足許の米国向け自動車輸出の減少に影響していると考えられる(図表6)。例えば、今年2月からフィットの生産をメキシコ工場へ移管したホンダの米国向け輸出台数は、1-6月の累計で前年比▲85.7%の6,647台まで減少している。自動車輸出台数は、2013年11月までは堅調で、12月以降に生産拠点の移管に伴って大きく減少していることから、自動車輸出台数は今年の11月までは前年比マイナスになる可能性が高い。

図表5 米国向け自動車輸出台数と生産能力指数



(資料)経済産業省、日本自動車工業会

図表6 自動車生産拠点の移管動向

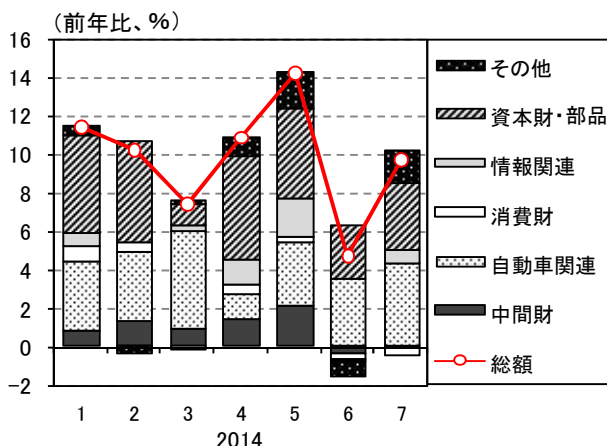
社名	時期	移管先	車種
トヨタ	2013年	北米	ハイランダー
		カナダ	レクサス(SUV)
	2013年5月	フランス	ヤリス
日産	2014年	米国	ムラーノ
	2015年		ローグ
ホンダ	2014年2月	メキシコ	フィット
マツダ	2014年1月	メキシコ	アクセラ (マツダ3)

(資料)2014年7月末時点の各種報道より作成

¹製造工業の生産能力を、操業日数や設備、労働力に一定の基準を設け、これらの条件が標準的な状態で生産可能な最大生産量を能力として定義し、これを指数化したもの。

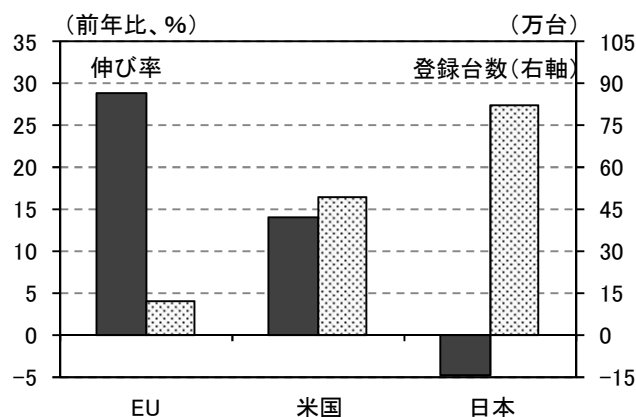
日本の EU 向け輸出を見ると、前年比プラスで推移しており、内訳を見ても消費財以外は堅調に推移している(図表7)。2014年4-6月期のEU28カ国の実質GDP成長率が前年比+1.1%と伸び悩む中で、日本の輸出の伸びが大きいことは意外に思える。足許で特にプラスの寄与が大きい自動車関連の増加については、昨年のEU圏の景気底打ちによる購入意欲の増加に加えて、EUのCO₂排出規制強化によるハイブリッド電気自動車(HEV)市場の拡大が背景にあると考えられる(図表8)。EUでは日米に比べてHEVの普及が遅れているが、今後も普及が進むとすればHEV市場で競争力を持つ日本メーカーの販売・輸出に追い風となるだろう。

図表7 EU向け実質輸出内訳



(資料)財務省「貿易統計」、内閣府「企業物価指数」

図表8 HEV登録台数と登録台数の伸び率(2013年)

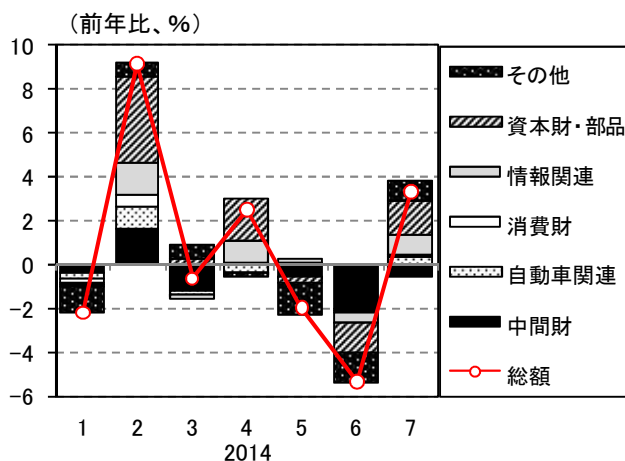


(注)EUはドイツ、英国、フランス、オランダの合計。
日本はトヨタ、ホンダの合計。
(資料)各国統計、各社HPより作成

(3)アジア向け輸出

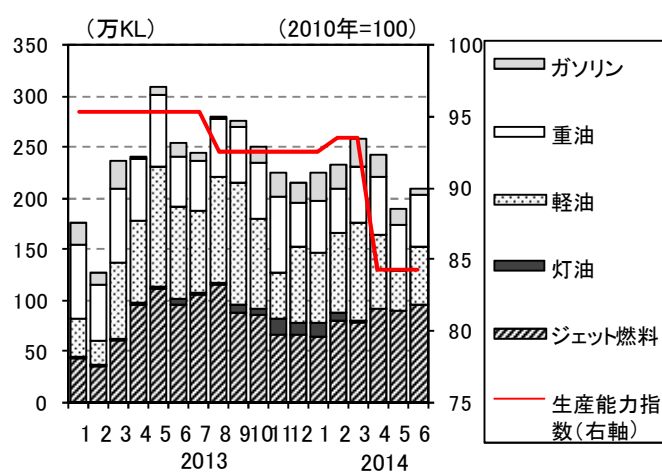
アジア向け実質輸出は7月に前年比プラスに転じたが、政局の混乱が続くタイ(前年比▲9.8%)や6月に異常気象があったインド(同▲9.1%)への輸出価額は大きく減少している。品目別に見たアジア向け輸出の特徴として、5月と6月はその他の部分が大きくマイナスに寄与していた(図表9)。その中他の品目としては、鉱物性燃料のマイナス寄与度が大きく、7月にもASEAN向け輸出価額に対して▲0.8%ポイントマイナスに寄与している。

図表9 アジア向け実質輸出内訳



(資料)財務省「貿易統計」、内閣府「企業物価指数」

図表10 石油製品輸出と生産能力指数



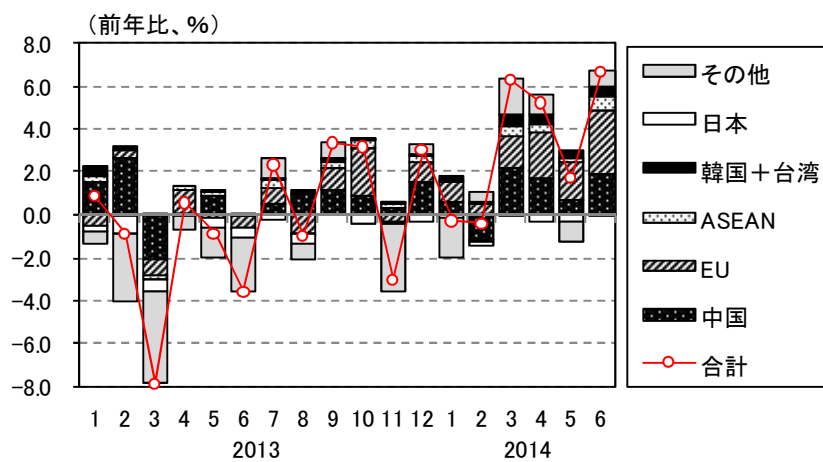
(資料)資源エネルギー庁

そこで、石油製品輸出量の増減を見ると、足許では軽油輸出の減少が大きい(前頁図表10)。軽油はアジアにおける需要増に対応して近年輸出が増加していた品目であり、特に2013年には円安の進展等を背景に輸出が大きく増加していた。しかし、「エネルギー供給構造高度化法」²に対応するために、国内の石油元売り各社が今年3月末までに製油所の精製能力を約1割削減した。そのため、国内の需給が引き締められ、アジアを中心とする海外への輸出が減少したと考えられる。生産能力の削減が輸出減少に影響しているとする、2015年3月までの石油製品輸出は前年比マイナスになる可能性が高い。

2. 米国の景気回復が輸出に与える影響

上述のように日本から米国への直接の輸出は増えていないが、米国の輸入自体は増加基調にある(図表11)。米国の輸入を地域別に見ると、増加が大きいのは中国とEUである。特に中国からの輸入は、2013年5月以降、寒波の影響で輸入が落ち込んだ2014年2月を除いて一貫して増加している。中国の米国向けの輸出が増えているのであれば、日本の中国向けの中間財等の輸出が誘発されると考えられる。そこで、日本の実質輸出を見ると、中国向けやEU向けは底堅く推移しているため(前掲図表1)、米国の景気回復が一部貢献していると思われる。ASEANも米国向け輸出を増やしているが、米国向け輸出におけるシェアが小さいため、日本からASEANへの輸出を誘発する効果は小さい。

図表11 米国の輸入内訳

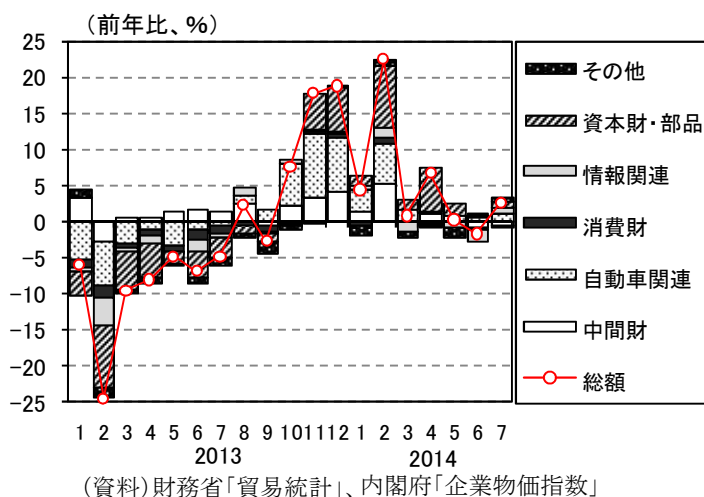


(資料)米国商務省

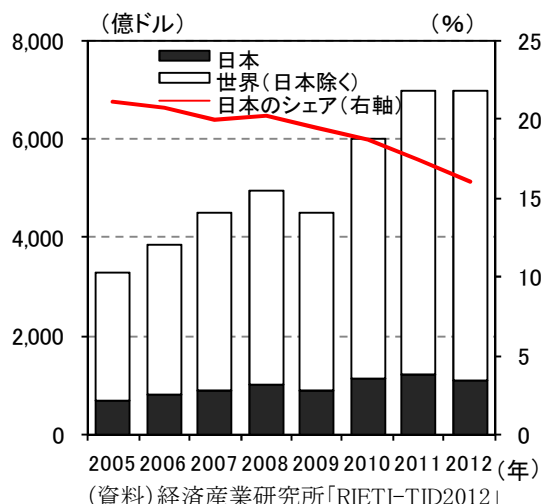
日本の中国向け輸出の品目別内訳を見ても、消費財は不安定に増減する一方で、中間財は底堅く推移していることから、中国の内需が不安定な中で外需が下支えしている構図が窺える(次頁図表12)。但し、米国の景気回復による日本の中国向け輸出への誘発効果は、米国の景気が加速する分大きくなるとは言えない。日本の中国への中間財輸出のシェアは低下を続けており、中国が中間財を国内で調達する向きもあるため、輸出の誘発効果には低下圧力がかかっている(次頁図表13)。

² 電気やガス、石油事業者といったエネルギー供給事業者に対して、非化石エネルギーの利用と、化石エネルギー原料の有効利用を促進するための法律。

図表 12 中国向け実質輸出内訳



図表 13 中国向け中間財輸出の推移



3. まとめ～この先の見通し

一概に輸出の伸び悩みと言っても、輸出する地域によって変動の仕方や要因は異なっている。足許の日本の輸出の減速は、生産拠点の移管による米国向け自動車輸出の減少と、製油所閉鎖によるアジア向け石油製品輸出の減少の影響が大きい。

この先の輸出は、7月に実質輸出が前年比プラスに転じたように、米国の景気回復によって基調としては緩やかに増加すると思われる。日本の米国向け輸出は自動車関連を除くと増加基調であり、中国やEUの米国向け輸出の増加によって輸出の誘発効果も生じる。但し、2014年に入ってから国内の生産能力低下の影響は大きく、今年中の輸出は前年比で大幅に増加することはないだろう。

(経済調査チーム 登地 孝行 : Toji_Takayuki@smtb.jp)

※本資料は作成時点で入手可能なデータに基づき経済・金融情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。