

（BOX 2）財別にみた輸出動向と見通し

世界貿易量と相関の高いグローバル製造業PMIは、足もとでは下げ止まりから持ち直しに向かっている（図表B2-1）。こうした製造業の業況感の動きを踏まえると、2018年後半から低下を続けてきた世界貿易量の前年比も、早晩下げ止まり、持ち直しに向かう蓋然性は高まってきている。グローバルな貿易活動の回復は、わが国輸出にも全体としてプラスに作用していくとみられるが、輸出環境を財別にみると相応の違いが残るとみられる。具体的には、当面、情報関連輸出は増加基調をたどるものの、わが国が比較優位を持つ自動車関連輸出や資本財輸出は、なお弱めの動きが続く可能性が高い。本BOXでは、わが国の財別輸出の現状と先行きについて、考え方を整理する。

わが国の情報関連輸出は、グローバルなITサイクルの好転を背景に2019年央頃に底打ちしたあと、足もとはスマートフォン向けやデータセンター向けを中心に増加基調に転じている。WSTSの世界半導体出荷額は、昨年後半から増加に転じており、2020年もメモリやロジックなど幅広い関連品目で増加する見通しとなっている（図表B2-2）。こうした動きの背景には、2019年前半にいったん落ち込んでいたデータセンター向け投資が、クラウドサービス需要の高まりやEコマースの拡大を背景に、持ち直していることが挙げられる。また、スマートフォン関連についても、2020年以降、5G対応機種への投入が順次拡大していくなかで、付加価値の高い関連部品の出荷が増加していくとみられる。こうしたもとで、わが国電気機械（大企業）の海外需給判断DIは、自動車やはん用・生産用・業務用機械と異なり、足もとで緩やかに持ち直している（図表B2-3）。以上を踏まえると、先行きの情報関連輸出は、5G通信関

図表B2-1：世界貿易量と製造業PMI



（出所）オランダ経済政策分析局、IHS Markit © and database right IHS Markit Ltd 2020. All rights reserved.)
 （注）1. 世界貿易量は、世界実質輸入。2019/4Qは、2019/10月の2018/10～12月対比。
 2. グローバル製造業PMIは、J.P. Morganグローバル製造業PMI。

図表B2-2：世界半導体出荷額



（注）1. 実績・予測ともに、WSTSのデータを用いて日本銀行スタッフが算出。
 2. 実績の2019/4Qは、10～11月の値。

図表B2-3：海外需給判断



（出所）日本銀行
 （注）短観の海外需給判断DI（大企業ベース）。

連やデータセンター関連を中心に、しっかりとした増加基調を続けると予想される。

次に、資本財輸出をみると、半導体製造装置の増加や振れの大きい船舶による一時的な押し上げを除けば、弱めの動きが続いていると評価される（図表 B2-4）。こうしたわが国資本財に対する海外需要の弱さの背景には、中国やN I E s・A S E A Nの製造業部門を中心に設備投資の減速が続いていることがある。とくに、わが国資本財輸出の先行指標である工作機械受注の外需をみると、①グローバルな自動車生産の弱さや、②不確実性の高まりに伴うグローバルな設備投資の先送りなどを反映して、足もとでも減少傾向に歯止めがかかっていない（図表 B2-5）。こうした動きを踏まえると、先行きの資本財輸出は、当面、半導体製造装置による押し上げに下支えされるとしても、増加に転じるまでにはなお時間を要するとみられる。ただし、やや長い目でみると、保護主義的な動きの一段の高まりが回避され、グローバルな不確実性も低下傾向に転じていけば、資本財の貿易量は徐々に回復に向かい、わが国の資本財輸出も緩やかな増加基調に復していくと考えられる。

この間、わが国の自動車関連輸出は、グローバルな自動車販売の不振が続くもとで、海外生産移管の動きも加わり、足もとでは大きめの減少となっている。グローバルな自動車の生産台数をみると、①設備投資の減速に伴う法人需要の減少や、②中国・インド等における金融環境の引き締め、③欧州・中国の環境規制の厳格化を背景に、2018年以降、減少傾向が明確となっている（図表 B2-6）。このようにグローバルな自動車販売の不振が続くなかであっても、わが国の完成車輸出は、2019年央頃まで増加基調を続けてきたこともあり、昨年後半以降は、その反動から減少幅が大きくなっ

図表B2-4：資本財の実質輸出

(季節調整済、2015年=100)



(出所) 日本銀行、財務省
(注) 日本銀行スタッフ算出。2019/4Qは、10～11月の値。

図表B2-5：工作機械受注・外需

(季節調整済年率換算、兆円)



(出所) 日本工作機械工業会
(注) 1. 工作機械メーカーが各業種から受注した金額。なお、一般機械等は、鉄鋼・非鉄金属のほか代理店向けなどを含む。
2. 2019/4Qは、10～11月の値。

図表B2-6：自動車生産台数

(季節調整済年率換算、百万台)(季節調整済年率換算、百万台)

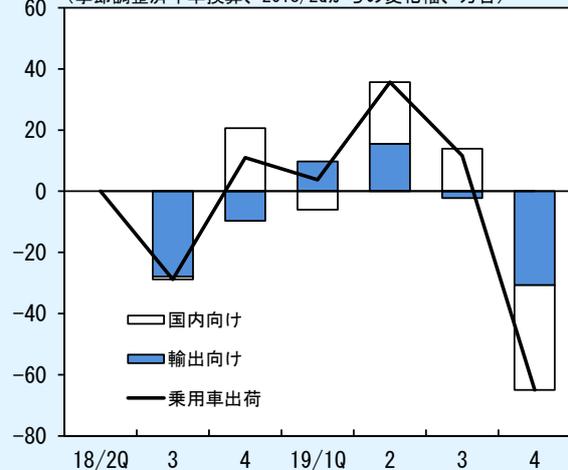


(出所) MarkLines
(注) 37か国・地域を対象に集計。2019/4Qは、10～11月の値。

ている面がある。加えて、足もとでは、自然災害によるサプライチェーン寸断などの供給制約も重なったため、国内の自動車生産台数は、輸出向けのみならず国内向けもはっきりと減少している（図表 B2-7）。先行きの自動車関連輸出については、海外生産移管の影響が剥落し、供給面の制約が解消していくことはプラスに作用するものの、グローバルな自動車販売の不振はなお続くと思われることから、当面弱めの動きが続く可能性が高い。もっとも、その後は、グローバルな自動車販売が、環境規制の厳格化に伴う下押し圧力が和らぐなか、設備投資の回復に伴う法人需要の持ち直しや新興国における政策対応が下支えとなって緩やかに回復していくと見込まれる。そうしたもとで、自動車関連輸出も、次第に回復に向かうと予想される。

図表B2-7：国内・輸出別にみた乗用車出荷

（季節調整済年率換算、2018/2Qからの変化幅、万台）



（注）1. 2019/4Qは、10～11月の値。
2. 日本自動車工業会のデータを用いて日本銀行スタッフが算出。