
生産の「脱中国」は本当か

中国をめぐるグローバル・バリューチェーン再編の可能性

猪俣 哲史
Inomata Satoshi

はじめに

グローバル化で急速な経済成長を遂げた中国では、昨今、人件費の上昇や環境規制の強化、さらには対米関係の悪化によって、企業の海外転出、ことに東南アジア諸国やメキシコへの生産移管が起こっている。米パソコン大手のヒューレットパッカドやデル、日系企業では三菱電機や京セラ、任天堂などが生産ラインの一部移転を実施済みか検討中であるという。iPhoneに刻まれている「Designed by Apple in California, Assembled in China（カリフォルニアのアップルでデザインされ、中国で組み立てられた）」という名だたる「銘」を製造サイドから支えてきた台湾のフォックスコン（鴻海科技集団）でさえ、生産拠点の転出を仄めかしている⁽¹⁾。

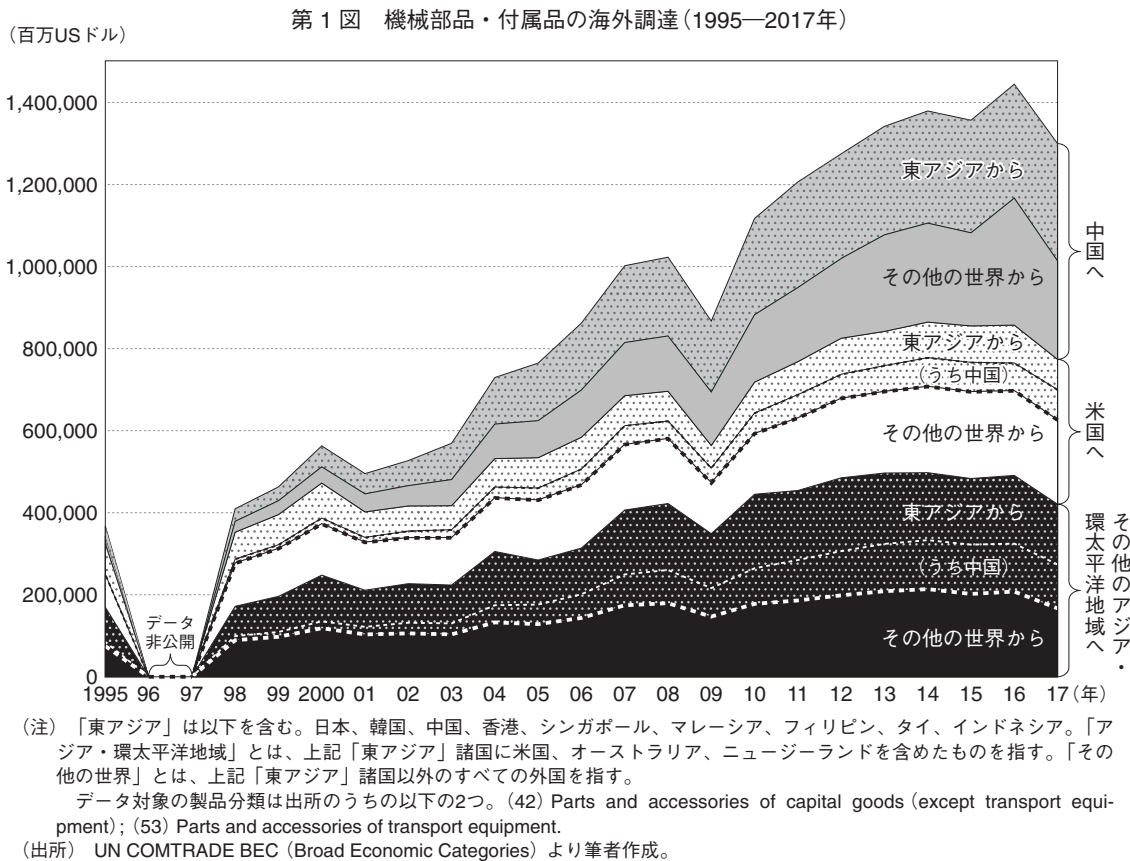
一方、このような日々のニュースから、中国のグローバル・バリューチェーン（GVC）が構造的な再編を迫られているといった意見をしばしば耳にするが、果たして本当にそうであろうか。少なくとも筆者は、それがデータによって実際に検証されたという話を知らない。断片的な情報だけで全体像を語るのは極めて危険である。

まずは、アジア・環太平洋地域の国際生産分業を俯瞰しよう。第1図は同地域における機械部品・付属品の海外調達状況を示している。上から、中国（灰色：香港を含む）、米国（白色）、そして日本などその他のアジア・環太平洋地域（黒色）について、海外調達の推移を調達先ごとに積層化した（各色網点部分が東アジア地域からの調達を示す）。

全体として、この20年間、アジア・環太平洋地域の部品貿易は拡大を続け（約3.5倍の増加）、オフショアリングによる国際生産分業が大きく進展したことがうかがえる。ことに、中国の成長が目覚ましい。域内シェアとしては1995年の12%から2017年の40%へ増大、また、輸入額もこの時期に約12倍となった。

さらに中国は、部品・付属品のサプライヤーとしてもそのプレゼンスを高めている。図中、東アジア地域からの調達のうち、中国からの調達分を点線で囲った。たとえば米国については、中国からの調達シェア（白色網点部分の点線で表示）は1995年の3%から2017年の21%、その他のアジア・環太平洋地域（黒色網点部分の点線で表示）では5%から25%へ増加した。また、中国の地域全体に対する部品輸出額は1995年当初の約14倍に及んでいる。

中間財貿易の増加と並行して、アジア・環太平洋地域では高度な国際生産分業システムが構築された。第2図は1995年から2015年にかけて、同地域における経済相互依存関係の変化を鳥瞰したものである。ここでは、国境を越えた産業間のつながり具合を示す国際産業連関



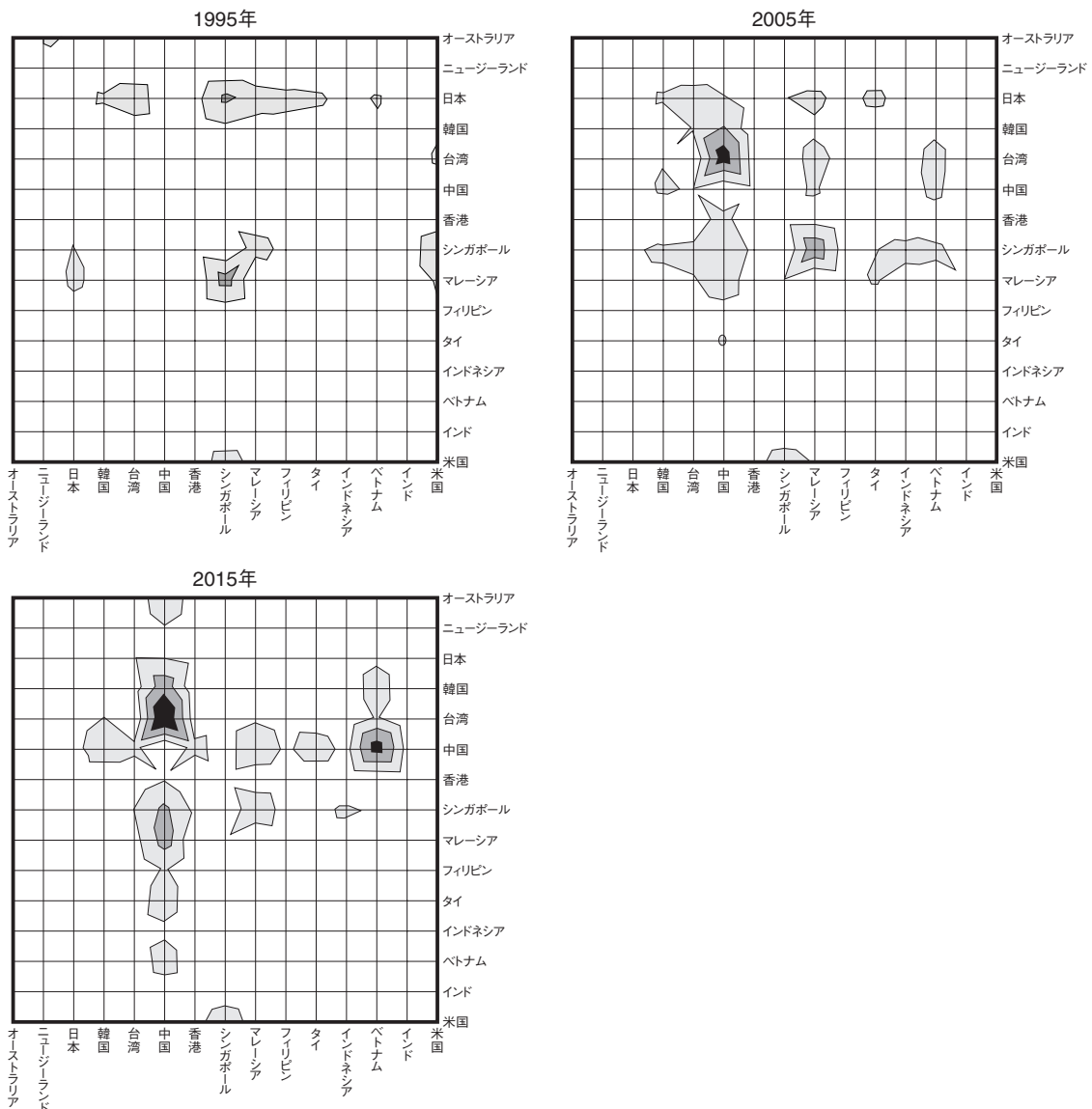
表という経済データを用い、国際分業構造を視覚化した。等高線は国間・産業間の相互連結の強さに沿って描かれている。図をヨコ方向にみると中間財供給者としての各国の対外連結強度、タテ方向にみると中間財使用者としての連結強度が表わされている。また、この図は国際的な連結関係についてのみ表示しており、国内での産業連関(対角線部分)は考察の対象から外している。

等高線の経年変化を追ってみよう。まず、1995年には経済間の連結が非常に弱く、散在的であった。唯一、日本やシンガポールの周辺で局所的な連結関係が観察されるが、地域全体を覆うような生産ネットワークはまだ生まれていない。続いて、2005年頃から顕著な連結関係が域内に広がっていく。ただしこの段階では明確な形を成しておらず、アメーバのように無秩序な空間展開が起こっている。そして、2015年までには連結関係がほぼ全域を覆うようになるが、ことに、中国をハブとした生産ネットワークへと明確に構造化されたことが確認できる。

このように、アジア・環太平洋地域における今日の国際分業システムは、過去20年以上の時間軸で構造化・体系化されており、そう簡単に変容するものではない。同地域のGVC再編を語るには、体系的な経済データに基づいた慎重な実証分析が不可欠である。

とはいえ、国際産業連関表のような構造データは作成に多くの時間を要し、足元で起こっている米中貿易摩擦や「第4次産業革命(Industry 4.0)」の影響については、検証に必要な新データの公開まで少なくともあと2—3年間は待つ必要がある。そこで本稿では、せめてその

第2図 経済相互依存関係の変遷(1995—2015年)



(注) 等高線は国間、産業間の相互連結の強さに沿って描かれている。ヨコ方向にみると中間財供給者としての各国の対外連結強度、タテ方向にみると中間財使用者としての連結強度が表わされている。国際的な連結関係についてのみ表示しており、国内での産業連関(対角線部分)は考察の対象から外している。
 (出所) 経済協力開発機構(OECD)国際産業連関表から筆者作成。

準備作業として、もし中国のGVCが構造変化へ向かうとしたら、その要件/動因は何か、そしてその展開を占うにはどのような情報を注視すべきかについて、国際生産分業の理論から整理することを目的とする。

1 国際生産分業のメカニズム

国際生産分業の展開には、主に以下の2つの事実が影響を及ぼすものと考えられる。

- ① 生産要素(労働、資本、土地)の価格や生産性の格差は、国内よりも国間のほうが大きい。
 これは貿易論の古典的命題であり、そもそも国際貿易が成立する一大根拠である。従来、この比較優位の議論は、英国の衣服とポルトガルのワインというように、もっぱら

最終消費財を念頭に語られてきた。しかし、生産分業の文脈において、優位性はより細やかな「業務」というレベルで考察される。シャツの生産で、A国はデザインが得意である、B国は縫製作業で競争力が高い……といった次第である。

② 工程間を連結するための費用は、単国内よりも複数の国にある拠点を結ぶほうが大きい。

財の国際輸送が国内輸送よりも高額なのは、ロシアや中国など広大な国での国内移送とでも比較しない限り明らかである。また、国際輸送は単に貨物運賃が高いたくだけでなく、関税・輸入商品税や輸送にかかわる保険料が大きく加算される。ほかにも、生産工程間の調整・情報共有に関して、国際通信と国内通信の価格差（電話、クーリエサービス〔小型少量物品の輸送〕）、文書翻訳の費用、法律・商慣行の違いなど、さまざまな「連結費用」が付加される。

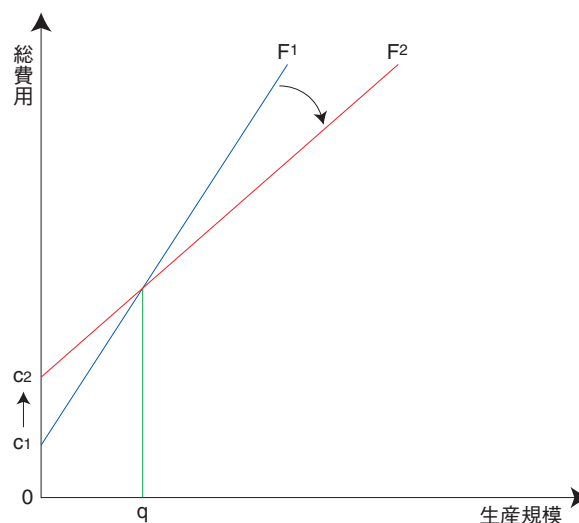
これら2つの要素が折り重なると、国際生産分業のメカニズムがみえてくる。第3図は生産分業が国内だけで起こった場合と、国境を越えて起こった場合との総費用曲線を比較している。まず、直線F1は国内の製造拠点ですべての生産工程が手掛けられる場合を示している。むろん、より多く生産すればより多く費用がかかるので、グラフは右上がりである。また、生産には作業場や製造設備を用意するなどの初期投資が必要なので、これは、生産をまったく行なわなくても支払わねばならない固定費用として図中 c_1 で表わされている。

一方、F2は、その分業が異なった国の間で行なわれたときの総費用曲線である。F2はF1よりも傾きが緩く、製品1個あたりの生産費用が小さい。なぜなら、国境を越えた生産分業においては、要素価格の国間格差を技術選択に取り込むことが可能で、より低費用な生産分業を実現することができるからである。

一方、先述したとおり、生産工程間を連結する諸サービスの費用は国際生産分業の場合のほうが大きい。図中では固定費用の上乗せ分（ $c_2 - c_1$ ）として表わされている。

すると、生産量 q までは国内だけで生産したほうが効率的であったが、それ以上の生産規模では国境を超えた複数の拠点で操業したほうがよいということになる。すなわち、国際生

第3図 国際生産分業のメカニズム



(出所) Jones and Kierzkowski (1990) をもとに筆者作成。

産分業の過程では、製造拠点の地理的分散による固定費用の増加と、各国の比較優位に基づいた最適資源配分による変動費用の減少という相殺関係があることがわかる。

以上、国際生産分業の発展を決定づける3つの要件について整理しよう。すなわち、

- ① 各国の間で生産要素の賦存状況や生産性の差異が大きく、分業対象の地域に享受すべき比較優位性が十分にあること。
- ② その比較優位を生産ネットワークのなかで体系化するために、生産工程間を連結する機能（輸送、情報通信などの製造支援サービス）へのアクセスが容易で、連結に伴う費用が十分に低いこと。
- ③ 分業がもたらすスケールメリットを生かせるだけの規模をもった消費市場が存在すること。

である。以下では、中国のGVCについて、これら要件の現状把握と今後の見通しをとりまとめる。

2 比較優位性

開発途上国にとって、グローバル経済への入場チケットは「安価な労働力」である。ことに中国は、莫大な人口を背景とする潤沢な労働力により大量生産システムを構築し、急速な産業発展とグローバル化を果たした国として知られている。

しかし近年、同国では経済成長とともに賃金が高騰し、そのような優位性が揺らいでいるとの見方が強い。そこで以下では、経済データに基づきこのことを確認してみよう。

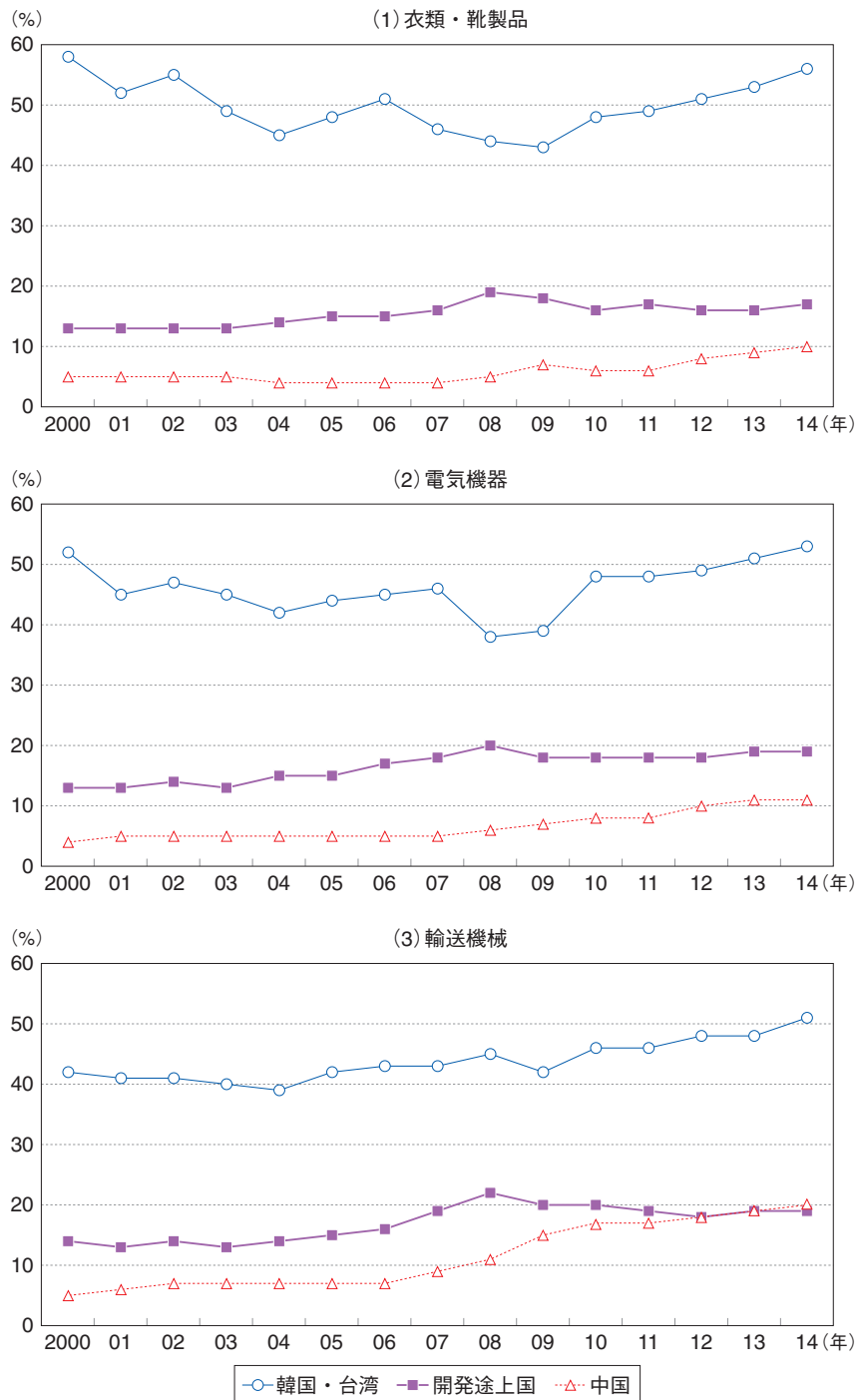
生産要素への対価、たとえば賃金、企業のオフショアリング活動へ与える影響を論じる際には、分析の対象を適宜絞り込む必要がある。以下では、「衣類・靴製品（アパレル）」、「電気機器」、「輸送機械（自動車等）」の3産業を取り上げる。まずアパレル産業は、素材の生地も完成品の衣服も軽くて小さく折り畳めるといった包装・運搬への適正ゆえ、歴史的にもかなり早い段階からオフショアリングが行なわれていた。対して電気機器産業では、部品・付属品の国際標準化が進んでおり、国を跨いだサプライチェーンの柔軟な組み替えを可能にしている。そして自動車産業は、企業間の垂直統合へと向かいやすい産業組織を有しており、トップダウン型のサプライチェーンマネジメントによって、生産拠点の再配置を総合的かつ一元的に行なうことができる。このような理由から、これらの産業ではグローバル化の進展が目覚ましく、もっぱら国際貿易論の分野ではオフショアリング研究の対象とされてきた。

また、産業の選別に加え、オフショアリングされやすい業務というものを考える必要がある。一般的に先進国から開発途上国へと海外委託されるのは、サプライチェーンのなかでも低付加価値の部分であり、なかでも中程度の技能を要する業務であることが多い。これは、高技能業務の請負が途上国では難しい一方で、低技能業務はむしろ地元経済に密着しており（スーパーでのレジ打ち、外食チェーン店での給仕など）、海外移転が不可能であるからだ。

グローバル化の進展と技術革新により、中技能労働に対する需給関係が最も大きく変動していることが実証的にも明らかにされている。このことを鑑み、以下では先述の3産業について中技能労働の情報を可能な限り組み込んだ。第4図は、各産業における就業者1人当たり

の年間所得について、韓国・台湾、開発途上国グループ、そして中国の間で対先進国比率を比較したものである⁽²⁾。2009年までは技能レベルで「中技能」にあたる就業者のみを対象と

第4図 就業者1人当たりの年間所得：対先進国比率(2000—14年)



(注) 2000—09年は中技能労働者のみを対象とした。

衣類・靴製品 (C13-C15) Manufacture of textiles, wearing apparel and leather products, 電気機器 (C26) Manufacture of computer, electronic and optical products, (C27) Manufacture of electrical equipment, 輸送機械 (C29) Manufacture of motor vehicles, trailers and semi-trailers, (C30) Manufacture of other transport equipment.

先進国=G7 (カナダ、ドイツ、フランス、英国、イタリア、日本、米国)、開発途上国=ブルガリア、ブラジル、チェコ、エストニア、ハンガリー、インドネシア、インド、リトアニア、ラトヴィア、メキシコ、ポーランド、ルーマニア、ロシア、スロバキア、トルコ。

(出所) World Input-Output Database Socio-Economic Accounts (2012, 2016 release) から筆者作成。

したが、それ以降は技能分類でのデータがとれないため、すべての就業者の平均値を代替参照した³⁾。

2014年において、中国など開発途上国が2割以下、韓国や台湾でさえ約半分と、これらの国々の所得は先進国の水準からいまだ大きく引き離されていることがわかる。また中国は、他の開発途上国と比べても10ポイントほどの開きがある。ただし、経年変化を比較すると、中国は他の途上国よりも上昇のスピードが若干速い。ことに、輸送機械など資本集約的な産業においては急速なキャッチアップが観察される。

さて、2014年までの状況はこのとおりであるが、足元ではより大きな変化が起きている可能性がある。すなわち、生産の自動化＝オートメーションが飛躍的に進んだことの影響だ。第4次産業革命に関連付けられる技術、たとえば自律ロボット、スマートセンサー、ビッグデータ解析などを駆使した生産工程の自動化が進み、人間の手による労働の経済価値が著しく低下しつつある。その結果、非熟練業務の海外委託が割高になり、それらの先進国回帰（リショアリング）が起こるといった話が多く語られている。しかし、中国に関する重要な事実としては、産業ロボットの導入やその稼働を支える情報通信技術の開発において、同国は世界の最先端を走っているということである。第4図でみたとおり、今のところは同国の賃金上昇を押し戻すような作用はみられないが、早期から生産工程の自動化が進む電気機器産業や自動車産業では、さらなる技術革新と生産現場への実装により、いずれは労働需要と賃金水準に対して強い下落圧力が生じる可能性がある。

3 生産連結機能

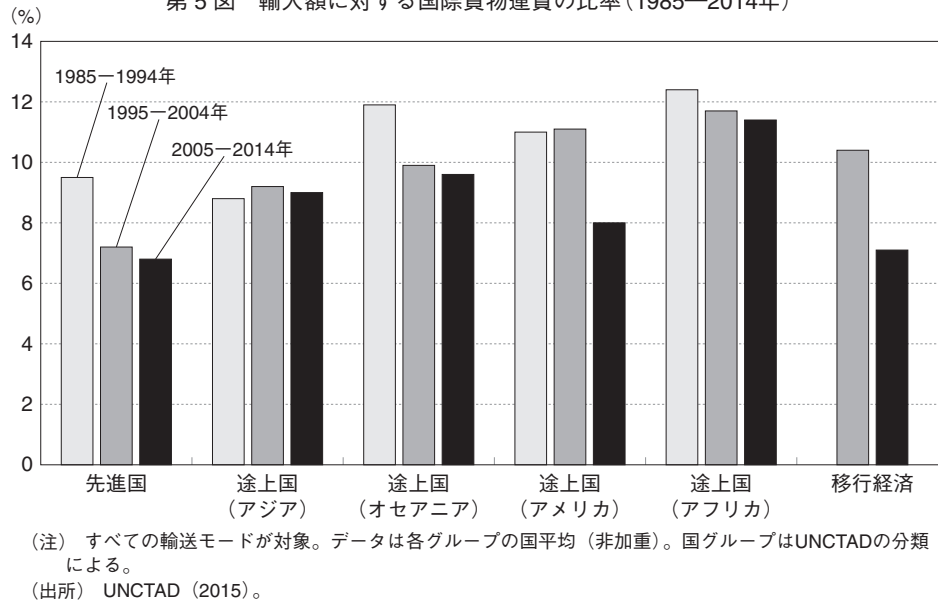
国際貨物運賃・保険料に関する体系的なデータは存在しない。一部の先進国については、貿易統計におけるFOB（本船渡し・売主義務免除）価格とCIF（運賃・保険料売主負担・指定仕向港）価格との差をもってそれに代替することが可能であるが、ほとんどの国はFOB価格での輸入統計をもたないため、かなり粗い推計が必要となる。

第5図は国連貿易開発会議（UNCTAD）の推計で、輸入額（CIF価格）に対する国際貨物運賃の比率を、1985年から2014年まで10年単位で計ったものである。アジアの開発途上国グループにおいて若干の上昇がみられるが、この期間、国際貨物運賃はおおむね減少傾向にあった。

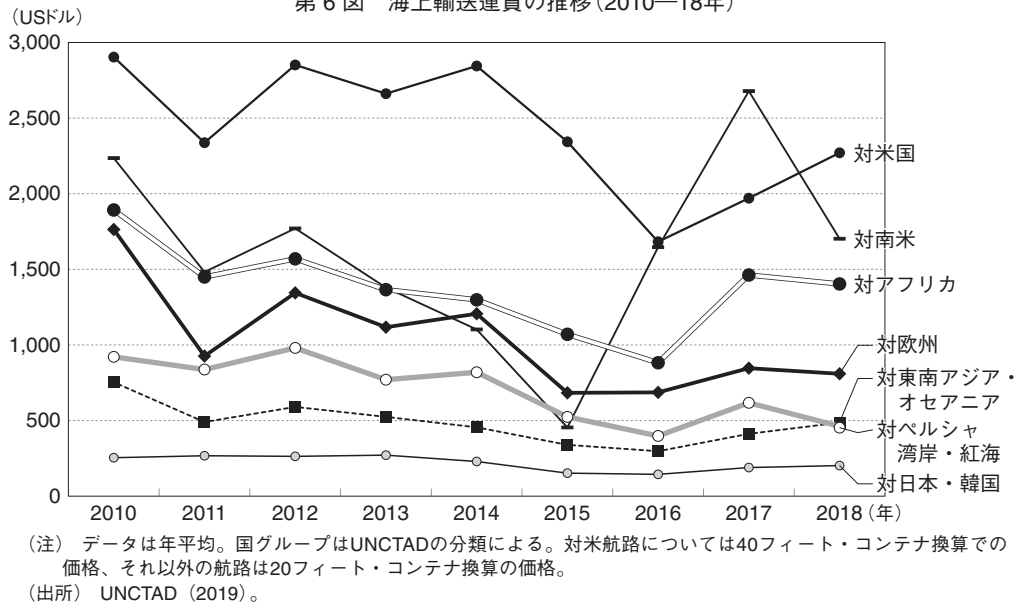
しかしこれ以降、直近の動きとしては少なからぬ状況変化がみられる。第6図は上海港の代表的航路における海上輸送運賃の推移を示している。対象が海上輸送に限られているものの、中国との交易については2016年前後から運賃が上昇傾向に転じている。

さらに、米中貿易摩擦の影響を考慮する必要がある。貿易財に課せられる関税は、輸入部品や原材料の価格に上乘せされる調達コストであり、国際輸送費用の一部として考えることができる。2018年3月以降、米国と中国はさまざまなかたち／レベルで互いに貿易制限措置を応酬・展開してきた。2019年12月の合意で、中国のハイテク製品に対する関税引き上げ（いわゆる第4弾）は見送られたものの、これまでに実施された措置については両国とも撤回の動きはなく、米中間の国際輸送費用は高止まりしている。

第5図 輸入額に対する国際貨物運賃の比率(1985—2014年)



第6図 海上輸送運賃の推移(2010—18年)



米国はすでに中国からの輸入額(2018年で約5400億ドル)の7割弱について関税を引き上げた。また、関税率の上乗せ分もほとんどが25%となっているが、第5図で示したように国際貨物運賃率が6-12%程度であることを考えると、そのインパクトの大きさがうかがい知れよう。

さらに、関税と国際貨物運賃とでは、国際輸送費用に対する影響の仕方が大きく異なることに注意が必要である。国際貨物運賃はもっぱらコンテナ換算の物量で料金が決まるため、輸送対象製品の価額からは直接的な影響を受けない。つまり、仮に一部の輸送航路で料金が上がり、それが製品価格へマークアップされたとしても、この上乗せ分が他の航路の運賃へ波及することはない。これに対し、関税は物量ではなく輸入価額に掛けられる(従価税方式)。すると、ある製品への関税引き上げが、それを中間財として使用する製品の価格へ反映され、

さらにその製品が他国へ輸出される場合、輸出先における当該製品の輸入価額、ひいては関税額を膨らませることになる。貨物運賃と異なり、関税は多くの国を巻き込みながらその影響がサプライチェーン上に積み重なっていく。これは、国際生産分業の進展により中間財が国境を超える回数が増えるにしたがい、貿易制限効果が雪だるま式に膨れ上がることを意味している。

このように、目下のところ中国のサプライチェーンをめぐる国際輸送費用は上昇の傾向にある。一方、情報通信技術の急速な発展によって、同国のGVCがいつその広がりをみせる可能性も残されている。たとえば、電子商取引は遠隔地同士でのビジネスマッチングを可能にし、それまで「サプライチェーン圏外」であった地域の中小企業や個人にもさまざまな商機をもたらす。中国のように広大な国土を有する国にとって、情報通信サービスの高度化はGVCの拡大・構築に対して極めて重要な役割を担うのである。

ことに現在、世界の最先端をゆく中国の5G技術が国際的に普及した場合、同国のサプライチェーンにおける生産拠点間の取引費用が大幅に減少することになる。たとえば、テレビ会議やロボット遠隔操作などによってすでに現実化しているヴァーチャルプレゼンスを考えよう。元来、オフショアリングされる業務は取引のなかで複雑なコミュニケーションを必要としない、つまり機械的なコード化に適したものののみが対象とされていた。しかし、ヴァーチャルプレゼンスの技術は遠隔地においても直接的（face-to-face）なコミュニケーションを可能にし、オフショアリングできる業務の種類／範囲を押し広げるのである⁽⁴⁾。

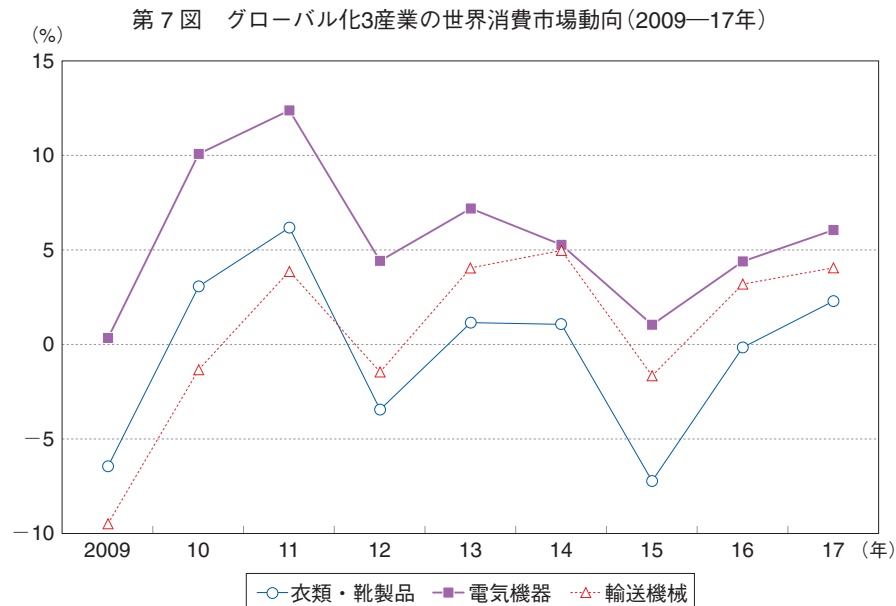
第4次産業革命の技術は、組織間の共時的・多方位的な情報共有と連携によってサプライチェーンの高度な統合を実現する。これにより、設備稼働率、不良在庫処理、歩留まり、リスク対応、予測精度などさまざまな側面において効率を極限まで高め、そのエコシステムに属する企業の生産性を飛躍的に向上させるのである。

4 消費市場

最後に、世界の消費市場動向をみてみよう。第7図は、グローバル化の著しい衣類・靴製品、電気機器、輸送機械の3産業について、世界金融危機以降の個人消費実質成長率を示している。危機直後のリバウンドが一回りした2012年以降は、(2015年の落ち込みを除いて)3産業ともほぼ一桁台の成長が続き、平均値として2—4%の幅を安定的に推移する低成長期へ入ったとみられる。

また近年、先進国か途上国にかかわらず、消費市場はその「質」を大きく変えてきた。商品情報へのアクセスが容易になるにつれて消費嗜好が多様化し、ブランドの差別化や新製品の開発に対する需要が急速に高まったのである。生産者は、大量生産と特注生産という市場の相反する要求に対応すべく、高度な生産システムの構築が求められるようになった。

かつて、中国の発展期にあたる1990年代から世界金融危機に至るまでは、各国の消費市場が堅調で、スケールメリットを活かした中国の最終財輸出に対する需要が伸び続けた。しかし現在、消費嗜好の多様化によって、このようなマスプロ製品への購買意欲を期待することができなくなっている。



しかし、ここでも技術革新の影響を考える必要がある。先述の電子商取引は、単に購入手続きを簡素化するだけでなく、売り手と買い手の双方向的な情報フローを促進する機能をもつ。商品の検索や価格比較、口コミなど顧客側が受け取る情報もさながら、購入履歴やサイト閲覧履歴のデータは業者側で収集・分析され、当該顧客に対して個別のマーケティングを可能にする。経済産業省の調査によれば、2016年におけるB2Cすなわち一般消費者による電子商取引利用は、世界全体で対前年比22%増の約2.4兆USドルであり、今後も年平均15%ほどのスピードで拡大するものと推計されている(経済産業省2018)。

電子商取引はことに中国での発展が目覚ましく、現在、世界全体の4割を占める最大のB2C市場となっている。その背景には、同国における携帯電話の爆発的な普及、タオバオワンという強力な電子商取引プラットフォームの存在、そして、アリペイやウィチャットペイなど、迅速な取引を支えるオンライン決済システムの発達がある。今後、情報通信技術のさらなる進展により、潜在的な消費市場の開拓が急速に進むかもしれない⁶⁾。

おわりに

以上の考察をとりまとめよう。第1表では国際生産分業の要件と、その動向を探るうえでの主要な参照ポイントを列挙した。また、利用可能なデータをもとに、中国のGVCを取り巻く経済環境に関して各ポイントを評価し、生産拠点の転出を促す要素には「+」、引き留める要素には「-」を付した。

まず、中国の安価な労働力という比較優位性であるが、中技能労働者の所得水準で先発新興国との差が徐々に縮まっており、その優位性に陰りがみえ始めている。ことに、輸送機械など一部の産業においては人件費の顕著な増加が観察された。

第1表 国際生産分業の動因：中国経済のケース

国際生産分業の要件	参照情報	中国からの生産移転に対する影響
比較優位性	業務受託国における人件費： 非熟練労働者の実質賃金の推移	+
	業務受託国における人件費： 産業ロボットへの代替による賃金抑制効果	-?
生産連結機能	国際輸送費用：貨物運賃の推移	+
	国際輸送費用：貿易制限措置の展開	+
	取引費用：情報通信技術の発達	-?
消費市場	世界消費市場の動向	+
	電子商取引による市場拡大効果	-

(出所) 筆者作成。

しかし一方で、中国は産業ロボットの大規模な導入を推進しており、今後、製造工程のロボット化・自動化が急速に進むことが想定される。国際貿易論の大家、リチャード・ポールドウィンは、かつて、「米国のブルーカラーは、(非熟練労働をめぐり) 海外では途上国労働者と、自国ではロボットと競い合っている」と述べていた。近い将来、今度は中国で同様のことが起こらないとも限らない。そうなれば、現在は上昇傾向にある賃金もいずれは大きな下落圧力を受けることになるであろう。

次に、生産拠点を結び結ぶサービス機能について、国際輸送費用と取引費用の双方から考える。国際輸送費用は、さらに、国際貨物運賃と貿易制限措置による影響の2つに分けられよう。海上輸送に限れば、近年、中国の主要航路の運賃はいずれも上昇傾向にある。加えて米中間の報復関税合戦は、国際輸送費用を歴史的な水準にまで引き上げた。

これに対し、情報通信サービスの発達は、電子商取引やブロックチェーン技術によるスマートコントラクト（契約を自動的に実行する仕組み）などの利用を促し、オフショアリングの可能性を一段と高めることになる。遠隔地の業者、あるいは信用情報を得にくい中小・零細企業との取引費用をデジタル化によって低減させ、サプライチェーンの拡大・統合を促進するのである。

最後に消費市場であるが、アパレル／電気機器／自動車のグローバル3産業は、世界金融危機を境に低成長期へ入ったものとみられる。また、消費嗜好の多様化により、かつてのようなマスプロ製品への需要拡大は当面見込まれなくなった。しかしそのなかでも、電子商取引の普及は市場構造の変革をもたらし、ことにB2C取引が発達した中国においては、今後、潜在的な市場の開拓が急速に進む可能性がある。

*

このように、中国のGVCについては、生産移転を促す要因と引き留める要因が共に大小混在しており、少なくとも現段階では将来的な構造変化を見通すことが難しい状況にある。恐らくカギとなるのが、第1表のなかで「？」を付した部分、すなわち先端テクノロジーの動向であろう。人工知能（AI）や産業ロボットへの労働代替効果、次世代通信規格「5G」の普及によるサプライチェーンの拡大・統合など、現在、GVCはさまざまな技術インパクトの間

で揺らいでいる。米国、中国、そして東アジア諸国でのテクノロジーバランスが今後どのように振れるのか。GVC再編を語るのそれはそれを見極めてからでも遅くはない。

[付記] 本稿は、猪俣（2019）と猪俣（2020）の記述をベースに議論を再構成したものである。文章の使用にあたっては、版元である日本経済新聞出版社および日本経済新聞社に感謝したい。

- (1) 『日本経済新聞（電子版）』2019年7月18日。また、在中米商工会議所の報告によると、中国国内で操業する米系企業のうち調査へ回答した企業（約250社）の40.7%が中国からの転出を実施済みか検討中であり、その移転先としては東南アジア地域が24.7%と最も多く、続いてメキシコが10.5%であった（AmCham China, 2019）。
- (2) グローバル企業が集中するG7を対象とした。
- (3) 本来であれば、雇用者所得を就業時間数で除した賃金水準で比較すべきであるが、2010年以降のデータには中国の就業時間数の情報がなため、やむなく雇用数を分母とした1人当たりの年間所得を参照することとした。
- (4) たとえば、仕様に関する複雑な説明を伴う商品の製造、あるいは「匠の技」のような属人的技能を要するサービスなどへの展開が考えられる。Baldwin（2016）参照。
- (5) 中国市場の成長を見越し、在中外資系企業の間では「In China, for China」の流れも加速している。すなわち、貿易制限措置の影響を逃れるため、中国国内で調達・製造・販売を完結させるというものである。前出の在中米商工会議所による報告では、調査へ回答した米系企業の35.3%がこの方向で事業展開する計画にあるという（AmCham China, 2019）。

■参考文献

- 猪俣哲史（2019）『グローバル・バリューチェーン——新・南北問題へのまなざし』、日本経済新聞出版社。
- 猪俣哲史（2020）「経済教室」『日本経済新聞』2020年1月24日、日本経済新聞社。
- 経済産業省（2018）「第3章第2節新産業の躍進」『平成30年版通商白書』、経済産業省、200–225ページ。
- 日本経済新聞（電子版）（2019）「貿易摩擦『中国生産を移管』50社超」7月18日。
- AmCham China（2019）AmCham Shanghai and AmCham China Joint Tariff Survey Release, 22 May 2019, <https://www.amcham-shanghai.org/en/article/amcham-shanghai-and-amcham-china-joint-tariff-survey-release>.
- Baldwin, R. (2016) *The Great Convergence: Information Technology and the New Globalization*, Harvard University Press.
- Jones, R., and H. Kierzkowski (1990) “The Role of Services in Production and International Trade: A Theoretical Framework,” in Jones, R. and A. Krueger eds., *The Political Economy of International Trade*, Basil Blackwell, Oxford: 31–48.
- UNCTAD (2015) “Review of Maritime Transport,” The United Nations Conference on Trade and Development, Geneva, p. 55.
- (2019) “Review of Maritime Transport,” The United Nations Conference on Trade and Development, Geneva, p. 43.

いのまた・さとし ジェトロ・アジア経済研究所 所長 調査研究員
https://www.ide.go.jp/Japanese/Researchers/inomata_satoshi.html