

# 日本經貿月報

2021年10月

## —目次—

.....	1
經貿政策與總體經濟.....	3
日、美、澳、印度召開四方安全對話(QUAD)領袖峰會.....	3
日本經產省梶山大臣出席 ASEAN 相關經濟部長會議.....	5
日本於 9 月 1 日召開 CPTPP 部長級執委會.....	6
中國大陸宣布申請加入 CPTPP.....	8
日本政府謹慎回應中國大陸宣布申請加入 CPTPP.....	9
日本各界對我國申請加入 CPTPP 反應.....	10
日媒建議日本應於本年儘速召開部長級執委會.....	12
CPTPP 英國入會工作小組召開首次會議.....	14
新任自民黨總裁岸田文雄發表經貿政策.....	14
產業資訊.....	16
日本政府研議成長戰略以期儘速復甦經濟.....	16
日本政府反對俄國在北方四島設置經濟特區.....	19
TOYOTA 投資製造及研發電動車電池.....	20
本田與美國通用汽車合作開拓電動車市場.....	21
日本、美國及中國大陸競爭 6G 通訊技術標準.....	21
日本政府調查產業供應鏈是否違反人權侵害等行為.....	22
日企著眼菲律賓「企業復甦及稅務優惠法」，加速投資進程.....	23
日本汽車零組件企業開拓新事業及產品，降低電動車趨勢衝擊.....	23
8 月日本車廠全球產量為 154 萬 3,413 輛，銳減 17.4%.....	24
能源資訊.....	26
2021 年經濟財政報告指出日本恐難達成 2030 節能目標.....	26
日本計劃降低發電業者擴大採用再生能源之風險.....	27
異常氣候導致全球液化天然氣價格高漲.....	28
伊藤忠商事啟動電池交換式電動卡車實證實驗.....	29
日本企業活用智慧電表大數據資料提供各式服務.....	29
農林漁議題.....	31

7 月進口臺灣產冷凍大目鮪價格超過 800 日圓/公斤 .....	31
日本環境省公布全國藻礁調查結果.....	31
日本明年 1 月近海鮪魚延繩釣漁船，導入個別漁獲配額制度 .....	32
本季日本秋刀魚漁獲較去年同期略成長，惟仍處低水準 .....	33
對外貿易.....	35
景氣指標.....	39
台日經貿.....	42

# 經貿要聞

## 經貿政策與總體經濟

### 日、美、澳、印度召開四方安全對話(QUAD)領袖峰會

日本首相菅義偉、美國總統 Biden、澳洲總理 Morrison 與印度總理 Modi 於美東時間本(2021)年 9 月 24 日下午舉辦「四方安全對話」首次實體領袖峰會，就自由開放印度太平洋、COVID-19 防疫與疫苗、先進技術、高品質基礎建設、網際網路安全、宇宙、阿富汗情勢及北韓問題等交換意見。

本次 QUAD 領袖峰會議題概要及日相菅義偉發言要點，摘要如次：

- 一、四國領袖確認履行 2021 年 3 月 QUAD 領袖視訊會談決議於本年底再次舉辦實體會談，並重申四國推動「自由開放印度太平洋」及實現區域安全與繁榮之承諾。QUAD 強調支持 ASEAN 主體性、中心性以及「東協印度太平洋願景」，並歡迎歐盟印度太平洋合作戰略。
- 二、四國共享民主價值並承諾強化以法治為基礎之自由開放國際秩序，同時一致支持法治、自由航行與飛越、和平解決爭端、民主價值、領土完整性等基本原則。
- 三、四國領袖確認將共同提供疫苗、資金以協助國際社會推動 COVID-19 防疫對策，確保包含印度太平洋區域在內之各國能公平取得安全、有效之疫苗，並持續合作擴大疫苗製造與供給。此外，四國公布於印太區域援助疫苗相關成果資訊，總計提供約 7,900 萬劑疫苗及約 8 億 9,400 萬美元財政援助。
- 四、四國領袖確認依據 2021 年 3 月領袖會談決議所成立之「關鍵暨新興技術」、「氣候變遷」等工作小組已逐步累積成果，確認將持續深化 5G、AI 相關技術及半導體供應鏈合作，並於共同聲明中強調針對半導體建構強韌、多元且安全之供應網絡。在重要暨新興技術領域，公布「有關技術設計、發展、治理及運用原則」；在氣候變遷領域，日相菅義偉表示將參與美國主導成立之「全球甲烷減排承諾」。
- 五、四國領袖確認迄今已陸續推動高品質基礎建設、海洋安全保障、反恐、網路安全、人道援助及災害救助等領域之合作，將針對推動高品質基礎

建設成立「QUAD 基礎建設夥伴關係」，以及成立宇宙、網路領域工作小組及強化清潔能源領域等合作機制。

- 六、四國領袖同意持續就阿富汗情勢緊密合作。日相菅義偉表示協助有意離開阿富汗相關人士離境為當前重要課題，強調國際社會應緊密合作避免阿富汗再次淪為恐怖主義溫床。
- 七、四國領袖就東海、南海情勢表示，將共同因應當前國際海洋法秩序所面臨挑戰。日相菅義偉對海洋情勢恐遭武力片面改變現狀之問題表示憂慮，同時針對香港、新疆及台灣局勢表達日本政府基本立場。
- 八、四國領袖確認北韓應遵守聯合國安理會決議達成完全非核化，並敦促北韓遵守國際義務、克制挑釁行為及啟動實質對話。日相菅義偉表示，北韓發射彈道飛彈明顯違反安理會決議及表達強烈譴責，並尋求其他三國支持儘速解決北韓綁架日本人問題。
- 九、四國領袖強調緬甸早日恢復民主主義之必要性，敦促當事各方儘速履行「Five-point Consensus」(東協領袖峰會於本年 4 月 24 日就緬甸局勢作出 5 項合意)。日相菅義偉表示，盼緬甸政府軍立即停止使用武力、釋放包含翁山蘇姬在內之異議份子及早日恢復民主政治體制。
- 十、四國領袖持續強化日、美、澳、印度四國合作動能，同意每年定期召開四國領袖峰會。

峰會結束後，日相菅義偉分別與美國總統 Biden、副總統 Kamala Harris 短暫會談表示，四國共同推動「自由開放印度太平洋」願景極富意義，並就美國支持日本舉辦奧運、帕運表達謝意；依據日本外務省官網、媒體相關資訊，日美雙邊會談未觸及我國及中國大陸申請加入 CPTPP 內容。

綜合日本智庫、媒體輿論相關意見分析如次：

- 一、日相菅義偉接受日媒專訪表示，日本積極推動之 QUAD 領袖會談已成為每年常態活動，而各國亦同意持續推動防疫、氣候變遷相關政策合作，深具外交戰略意義。此外，至盼下任首相能以明確外交戰略思維，為世界和平安全積極作出貢獻。
- 二、QUAD 機制與 CPTPP、RCEP 之關係：
  - (一) 日本擔任 2021 年 CPTPP 輪值主席國，包括日經新聞等媒體報導本

次 QUAD 峰會雖觸及 CPTPP 相關議題，惟日美領袖會談時未能就兩岸同時申請加入 CPTPP 之局勢徵詢 Biden 總統意見並敦促美國重返 TPP，朝日新聞對此表達驚訝與不滿。

(二) 鑒於 QUAD 領袖峰會常態化，未來可作為日、澳因應中國大陸挑戰印太區域秩序以及說服美國重返 TPP、繫留印度於 RCEP 體制內之重要平台。

三、QUAD 機制未來機會與挑戰：

(三) 本次 QUAD 峰會共同聲明延續 2021 年 3 月 12 日 QUAD 視訊峰會基調，顧慮印度長年奉行不結盟政策之基本立場，避免於公開文件直接指稱中國大陸，未來印度實際參與 QUAD 活動力道殊值持續觀察。

(四) 美國智庫 East-West Center 認為，QUAD 係揭示迥異於中國大陸意識形態之印太區域願景，惟如何給予區域內國家與中國大陸保持距離之經濟誘因或補償，為今後重大課題。

(五) QUAD 為拉攏印度而極力降低安全保障色彩，而美國已另於 2021 年 9 月 15 日偕英國、澳洲成立 AUKUS，並提供澳洲核動力潛艇相關技術，惟事前未與日本充分交換意見，且觸怒法國政府。對此，日本媒體引述外務省高階幹部意見表示，AUKUS 目前方向定位不明，未來與 QUAD 互動關係未臻明確，或將造成美國與印太盟國間嫌隙，並給予中國大陸可趁之機。

## 日本經產省梶山大臣出席 ASEAN 相關經濟部長會議

日本經濟產業大臣梶山弘志於 2021 年 9 月 13 日以視訊形式出席「日本-湄公河經濟部長會議」、「東協加三(日「中」韓)經濟部長會議」等會議，其中「東協加三(日「中」韓)經濟部長會議」於會後發布部長共同聲明，表示各國部長歡迎 RCEP 正式簽署，同時關切各國推動批准程序進度，企盼 RCEP 能於 2022 年 1 月正式生效。前揭會議內容分別概述如次：

一、「日本-湄公河經濟部長會議」：本次以視訊方式舉行第 13 次會議，包括日本、越南、泰國、緬甸、柬埔寨及寮國等國部長級代表出席，並由日

本梹山經濟產業大臣與寮國工商部長 Khanpheng Xaysompheng 共同擔任主席，會中共同研商及交換「湄公河產業發展願景 2.0」、亞洲能源轉型、促進經濟永續發展及強韌化等意見。同時，梹山經產大臣亦於會中對緬甸情勢表達關切，敦促緬甸政府儘速釋放異議人士、回歸民主機制並接受「Five-point Consensus」(東協領袖峰會於 2021 年 4 月 24 日就緬甸局勢作出 5 項合意)，停止一切暴力行為及接受 ASEAN 調停特使，啟動境內各方勢力之對話。

二、「東協加三(日「中」韓)經濟部長會議」：以視訊形式辦理第 24 次會議，包括 ASEAN 秘書處、ASEAN 會員國、日本、中國大陸、韓國等部長級代表出席，會中就疫情對經濟衝擊情形、維持多邊貿易運作、供應鏈強韌化、數位轉型等議題交換意見；同時，與會各方亦強調落實 2020 年通過之「減輕疫情對經濟衝擊之東協加三行動計畫」之重要性，並盼 RCEP 能於 2022 年 1 月正式生效。

RCEP 法定生效要件為 ASEAN 6 國以上及 ASEAN 以外 3 國以上完成國內批准程序並將批准書寄存於 ASEAN 秘書處後 60 日生效。生效後將成為經濟規模、人口、貿易總額均涵蓋全球 3 成之巨大經濟體。本屆「東協加三(日「中」韓)經濟部長會議」係首次將推動 RCEP 於 2022 年 1 月生效之目標納入共同聲明中。

日本國會於 2021 年 4 月 28 日正式通過批准 RCEP，成為繼新加坡、中國大陸後第 3 個批准國家。據日本政府於 2021 年 3 月 19 日公布評估資料，以 2019 年日本 GDP 為基準，15 國完全批准 RCEP 後，GDP 約可成長 2.7%(成長約 15 兆日圓，折合約 1,400 億美元)。目前完成批准程序國家，東協國家僅新加坡(泰國已於 2021 年 5 月宣布可望於 2021 年 10 月完成 RCEP 批准)、非東協國家僅日本與中國大陸，本次「東協加三經濟部長會議」共同聲明能否加速各國國內程序，仍有待觀察。

## 日本於 9 月 1 日召開 CPTPP 部長級執委會

日本經濟財政再生大臣西村康稔於 2021 年 9 月 1 日邀集越南、新加坡、紐西蘭、澳洲、加拿大、墨西哥、馬來西亞、汶萊、秘魯、智利等 10 國，以視訊形式召開第五次 CPTPP(部長級)執委會，就 2021 年 6 月以來啟動英國入會程序、秘魯

批准協定成為第 8 個正式會員、疫後經濟重建等交換意見，並決議設立「電子商務次委員會」(Committee on Electronic Commerce)及發表「部長共同聲明」略以：

一、「部長共同聲明」：

- (一) 對於秘魯完成國內批准手續並預定 2021 年 9 月 19 日成為 CPTPP 第 8 個正式成員表達歡迎之意，並敦促未批准國儘速完成國內程序。
- (二) 確認 CPTPP 對疫後經濟復甦、全球產業鏈強韌化及數位經濟發展之貢獻。
- (三) 為落實電子商務專章(第 14 章)、促進亞太區域數位化並帶領全球建構數位貿易領域相關規則，決議成立「電子商務次委員會」。
- (四) CPTPP 各國將關切落實協定及次委員會召開情形，持續透過召開網路研討會及遵循環境專章(第 20 章)規定，努力解決全球環境問題。
- (五) 密切注意英國入會程序，與該國共同籌備召開入會工作小組第一次會議事宜，期待英國於第一次會議能完全說明其符合協定義務。
- (六) CPTPP11 國重申凡能遵守協定高標準並展現市場開放企圖心之經濟體加入 CPTPP，皆秉持開放之態度。

二、「設立電子商務次委員會決議文件」：

- (一) 根據 TPP 協定第 27.2.2(a)(執委會功能)規定，執委會將設立電子商務次委員會，由各成員政府代表組成。
- (二) 電子商務次委員會目標包括：
  1. 促進各成員落實協定第 14 章；
  2. 研議相互關切之電子商務議題；
  3. 強化電子商務領域之合作。
- (三) 電子商務次委員會應：
  1. 討論任何有關第 14 章(電子商務)執行或運作之議題；
  2. 視情形提供執委會建議或建言。
- (四) 除另有決議外，電子商務次委員會應每年召開會議。
- (五) 為發揮電子商務次委員會功能，該次委員會得與其他次委員會或工作小組合作，並得於成員同意下，尋求或採納相關產業界、國際組織、非政府組織專家之建議或參與活動。

(六) 本決議於執委會採納時生效並由主席國對外公布。

西村大臣於執委會發言內容略以：

- (一) CPTPP 生效迄今已屆 2 年半，各方除持續落實協定規範外，並就防疫對策等舉辦系列網路研討會，以強化 CPTPP 內部合作機制。
- (二) 6 月 CPTPP 執委會正式啟動英國入會程序、7 月秘魯通知完成協定國內批准程序，有助提升 CPTPP 價值及為成員帶來更多利益。
- (三) 疫情雖為全球經濟帶來不確定性風險，惟因 CPTPP 係創新且高標準協定，將為疫後經濟復甦帶來重大貢獻。至盼本次執委會能就 CPTPP 執行面、強化合作機制等交換意見，共同創造 CPTPP 之動能。

另西村大臣於會後記者會強調英國入會對促使 CPTPP 跨越亞太區域具極大意義，表示將與相關國家積極合作，於 9 月內召開入會工作小組第一次會議。【謹按：依據《CPTPP 入會程序》規定，有意入會經濟體應於入會工作小組首次會議中說明如何履行 CPTPP 義務，並於會後 30 日提交市場開放承諾清單與不符合措施，待確認符合標準後，將準備啟動市場進入相關談判】。

## 中國大陸宣布申請加入 CPTPP

中國大陸商務部於 2021 年 9 月 16 日晚間宣布申請加入 CPTPP，由商務部長王文濤與 CPTPP 文件寄存國紐西蘭貿易出口部長 Damien O'Connor 召開電話會談並提交書面申請。

綜整日本政治高層發言、現階段主要媒體、政經學者見解，分析如次：

一、中國大陸宣布申請加入 CPTPP 背景：

- (一) 近年美中對立升溫、半導體等產業鏈出現脫鉤跡象，以及美、日、澳、英等國持續強化印度太平洋區域戰略夥伴關係，迫使中國大陸必須加強區域經濟主導力並回應美國相關牽制策略。
- (二) 日、「中」、韓、ASEAN10 國、紐、澳等 15 國業於 2020 年 11 月 15 日簽署 RCEP 協定，2021 年 9 月 13 日「東協加三(日「中」韓)經濟部長會議」共同聲明特別納入盼推動 RCEP 於 2022 年 1 月正式生效，有利中國大陸強化對區域經濟之影響力。此外，習近平自 2021 年 11 月 20 日 APEC 經濟領袖會議表示積極考慮加入 CPTPP 以來，商務部



等單位持續與 CPTPP 部分會員推動非正式意見交換。

(三) 時機選擇方面相當巧妙，包括：

1. 近期美國宣布撤兵阿富汗，美國盟邦對其安全保證出現動搖；
2. 越南等 CPTPP 內之反「中」派忙於應付疫情，暫時無法有效對外回應中國大陸入會議題；
3. CPTPP 最大經濟體日本，執政的自由民主黨適逢總裁選舉，處於內部權力交接看守狀態。

二、日本對於中國大陸能否符合 CPTPP 高標準抱持懷疑態度：

(一) 針對習近平 2021 年 11 月 20 日 APEC 經濟領袖會議發言評估加入 CPTPP 一節，日本經濟再生大臣西村康稔(主管 CPTPP)及經濟產業大臣梶山弘志於同(11)月相繼公開強調必須確認中國大陸是否已為符合 CPTPP 高標準作好準備。

(二) 日相菅義偉於 2021 年 1 月 3 日 NHK 專訪表示，鑒於 CPTPP 具非常高標準之經貿規則，對於以國營企業為主體之中國大陸而言相當嚴格，爰以現行體制加入 CPTPP 相當困難。

RCEP 涵蓋包括關稅降稅、投資、原產地規則、智慧財產權等 20 個章節，當中雖已納入「不得強制要求外國投資企業技術移轉」、「不得要求自製率」、「資料自由跨境傳輸」、「禁止要求資料在地化」等條款，有效緩解各國長期詬病中國大陸對外資企業之不當規範。另一方面，在貨品貿易最終關稅撤除率方面，CPTPP 達 99%而 RCEP 為 91%，且 RCEP 亦未能比照 CPTPP 納入「政府控制事業與指定獨佔企業」專章及電子商務專章納入「禁止要求企業公開程式原始碼」等條款。日本各界對中國大陸能否大幅改革國營企業、補助金政策等經濟結構問題以符合 CPTPP 高標準，仍抱持懷疑態度。

## 日本政府謹慎回應中國大陸宣布申請加入 CPTPP

中國大陸宣布申請加入 CPTPP，日本政府高層於 17 日記者會回應如下：

- 一、副首相兼財務大臣麻生太郎表示，中國大陸目前能否符合 CPTPP 高標準仍有疑問，並指出在現行獨厚國營企業之經濟體制下，要加入 CPTPP 仍

有相當多課題需克服。

二、內閣官房長官加藤勝信表示，CPTPP 在市場進入、電子商務、智慧財產權、政府採購、國營企業等均制定相當高標準規範，今後日本將確實審視中國大陸是否已為加入作好準備，並與各會員國密切合作因應。

三、經濟財政再生大臣西村康稔表示，CPTPP 不僅於市場進入相關領域，包含智慧財產權、投資保護、政府採購、國營企業、動植物衛生檢疫措施、電子商務等均有相當高水準規定，今後將確實審視中國大陸是否已為符合 CPTPP 高標準作好準備，2021 年擔任輪值主席國的日本，將與其他會員國商討應對方針。

四、外務大臣茂木敏充表示，將持續與 CPTPP 各會員國協商，以戰略觀點評估應對方針，目前仍將優先處理英國入會程序。

五、經濟產業大臣梶山弘志表示：

(一) CPTPP 具相當高水準之經貿規則，今後首要需審視中國大陸是否已作好準備並接受所有高標準規範，同時指出「中」方在申請加入過程中，或將遭遇包括資料跨境流通及缺乏透明度、勞動團體交涉權、強制勞動、國營企業補助政策等問題。

(二) 今後中國大陸能否在 CPTPP 共識決下入會，將持續與各會員國協商及合作。

綜上所述，日本政府高層對於中國大陸申請加入 CPTPP 仍維持謹慎立場，並強調其入會必須面對包括國營企業及補助金政策等諸多課題。

## 日本各界對我國申請加入 CPTPP 反應

綜整 NHK 等主要媒體報導，日方對我國於 2021 年 9 月 22 日申請加入 CPTPP 之反應如下：

一、日本政府歡迎我國申請加入 CPTPP：

(一) 訪美中的日本外務大臣茂木敏充於 2021 年 9 月 23 日記者會表示，歡迎我國申請加入 CPTPP，強調我國與日本係共享自由、民主、人權及法制等基本價值觀，擁有緊密經濟關係的重要夥伴。但同時也強調

CPTPP 是高標準貿易協定，不僅於市場進入相關領域，包含智慧財產權、投資保護、政府採購、國營企業、動植物衛生檢疫措施、電子商務等均有相當高水準規定，日本將審視所有申請加入國家及經濟體是否已為符合 CPTPP 高標準作好準備，以及持續與 CPTPP 會員國協商，從戰略觀點進行評估及因應。

(二) 讀賣新聞引述未具名日本官員表示，我國已為加入 CPTPP 籌備多年，相關法規皆已為符合 CPTPP 高標準做調整，相信在補助國營企業、電子商務、勞動等相關制度層面不會有太多問題。

二、福島等 5 縣食品進口問題會是談判障礙：日本主流媒體分析我國自 2011 年東日本大震災後即管制日本福島等 5 縣產食品進口迄今，今後能否依據科學證據及國際規範解決福島等 5 縣食品進口問題，係我國能否加入 CPTPP 之關鍵，惟我國內輿論反對聲浪甚強，倘為加入 CPTPP 強行解禁，恐動搖執政黨民意基礎。

三、日本首要目標係說服美國回歸 TPP：

(一) 日本媒體引用日本執政黨關係人士表示，目前日本首要戰略目標係利用英國、中國大陸及我國等爭先申請加入 CPTPP 之局面，策動美國重返 TPP。茂木外務大臣於 2021 年 9 月 23 日與美國國務卿布林肯會面時亦再次促請美國回歸 TPP。惟鑒於美國 2022 年面臨期中選舉，短期內恐不會處理回歸 TPP 等敏感性議題。

(二) 另據日本經濟新聞分析，在美國尚未重返 TPP 前，台灣缺乏可牽制中國大陸之後盾，恐不利我加入 CPTPP。

日本政要對我國申請加入 CPTPP 之反應：

一、除茂木外務大臣外，經濟再生大臣西村康稔、內閣官房長官加藤勝信、經濟產業大臣梶山弘志等人於 2021 年 9 月 24 日記者會，皆表示臺日係共享自由、民主、人權及法制等基本價值觀，擁有緊密經濟關係的重要夥伴，歡迎我國申請加入 CPTPP。

二、加藤官房長官強調 CPTPP 為高水準貿易協定，需審視我國是否已為符合 CPTPP 高標準作好準備，同時對蔡總統 9 月 23 日於推特表示台灣願意接受 CPTPP 高水準規則事表達高度肯定。

三、西村經濟再生大臣針對中國大陸反對我國申請加入 CPTPP 表示，CPTPP 規定新成員為國家或個別關稅領域，我國申請加入 CPTPP 在程序上完全可行，後續將與 CPTPP 會員國協商，因應我國申請加入 CPTPP 事。

四、另前首相安倍晉三、日華懇會長古屋圭司、防衛副大臣兼內閣府副大臣中山泰秀、前外務副大臣鈴木馨祐、前外務副大臣佐藤正久、前國土交通大臣政務官兼內閣府大臣政務官和田政宗等日本友我國會議員皆於推特發文表達歡迎之意。

現階段就我國申請加入 CPTPP 表態之政經學者見解如次：

一、CPTPP 各國恐難達成共識：

(一) 第一生命經濟研究所主席經濟學家西濱徹表示，在我國與中國大陸皆申請加入情況下，CPTPP 成員國在國際政治角力上恐難找到妥協點。CPTPP 為高水準貿易協定，相較於中國大陸，我國較容易達成 CPTPP 之高水準規則，惟 CPTPP 會員國與我皆無邦交，倘我先滿足入會條件，中國大陸勢必強烈抵制，CPTPP 各國恐難達成共識。

(二) 另西濱氏表示，中國大陸應不會迎合 CPTPP 高水準規範，反將利用其市場規模，要求破例調降規範水準。雖然日本強調應維繫 CPTPP 高水準規範，但部分會員國恐視擴大貿易規模較維繫高水準貿易規範更為重要，爰 CPTPP 內部對中國大陸入會事恐難達成共識。

二、提供促使中國大陸改革之機會：東京大學情報學環教授松田康博表示，中國大陸原可能打算利用市場規模，要求破例調降規範水準，惟我國申請加入 CPTPP 恐迫使中國大陸妥協接受 CPTPP 高水準貿易規範，以避免我國搶先加入。松田教授認為日本應活用此局面，說服美國早日回歸，並促使中國大陸加速改革，藉此擴大 TPP 規模。

### 日媒建議日本應於本年儘速召開部長級執委會

依據日本經濟新聞 2021 年 9 月 29 日報導，中國大陸、臺灣分別於 9 月 16 日、22 日相繼申請加入 CPTPP，鑒於日本於美國退出 TPP 後，主導 CPTPP 成立生效並於 2021 年擔任輪值主席國，勢必無法置身事外。然綜觀當前局勢，實則因日本

政府鬆懈讓中國大陸在 CPTPP 入會申請上有可趁之機，並導致兩岸政治角力問題延伸至 CPTPP 場域。日本政府為今之計應儘速於年內召集 CPTPP 部長級執委會，確認各會員國想法及立場，並確立僅完全符合 CPTPP 高標準之經濟體可參與後續入會談判之基本原則，如此應可避免兩岸政治因素干擾 CPTPP 入會程序。

日本經濟新聞分析本次中國大陸申請加入 CPTPP 係肇始於日本未能於事前充分掌握相關資訊，其背景因素包括：

一、日本政界提早進入選舉模式：2021 年 9 月上旬，首相菅義偉宣布放棄連任後，自民黨內有力人士相繼出馬角逐總裁(黨主席)職位，進而疏忽對外政策。另因日本眾議院大選在即，目前看守內閣甚難作出重大決策。

二、日本準備卸下輪值主席國職務且輕忽中國大陸入會之可能性：

(一) 日經認為日本政府專注於推進英國入會程序，並認為即便習近平等中國大陸高層屢次表達評估加入 CPTPP 可行性，在日本擔任 CPTPP 輪值主席國期間，「中」方應不致正式提出入會申請。

(二) 日經引述 CPTPP 談判官員意見分析，2021 年 9 月 1 日 CPTPP 第 5 次執委會部長共同聲明中納入「下次 CPTPP 執委會預定由新加坡主辦」等文字，此內容無異於造成即便 2021 年內發生重大緊急事態，日本政府亦難以主席國身分再次召開執委會因應，此亦反映出日本政府順利推進英國入會程序，準備逐漸卸下輪值主席國之想法。

三、美國總統 Biden 忙於應付疫情及經濟問題，且於 2021 年 9 月 15 日與英國、澳洲成立 AUKUS，疏於戒備「中」方申請加入 CPTPP 之相關行動。

四、中國大陸事先瞭解 2022 年新加坡輪值主席國歡迎其入會，爰在確認日、美無法迅速應對「中」方入會議題後，於 9 月 16 日正式提出入會申請。

鑒於各會員國不易就臺灣、中國大陸入會議題達成共識，日本政府應在 2021 年輪值主席國期間肩負領導責任，儘速於 2021 年底前召開 CPTPP 部長級執委會：

一、雖然日本國內尚有首相交接、解散眾議院及大選、組閣等重大政治變動，惟在 2021 年底前以 CPTPP 主席國再次召開部長級執委會仍有餘裕。

二、日本身為主席國應保持中立，堅守 CPTPP 高標準規則之立場。而為避免兩岸相關政治紛爭進入 CPTPP 場域，應藉由部長級執委會確認 CPTPP 秉持高標準經貿協定，強調僅符合 CPTPP 高標準之經濟體能夠參與後續

談判及入會。

三、日經強調，日本政府引導 CPTPP 於 2018 年底生效，並推動擴大新成員入會，惟仍應在正式移交主席國任務予新加坡前 3 個月內，基於 CPTPP 中長期發展願景，盡全力研擬相關對策。

## CPTPP 英國入會工作小組召開首次會議

CPTPP 英國「入會工作小組」(the Accession Working Group)第一次會議於 9 月 28 日以視訊形式召開，據悉會中並未觸及台灣與中國大陸入會議題，時事通訊社引述經產省官員意見分析，台灣持續推動國內法規調整，然「中」方卻盼望獲得例外優惠待遇，爰日本政府盼以英國入會程序建立符合 CPTPP 基本高標準之先例，據以牽制中國大陸不當意圖。另，日本經濟產業大臣梶山弘志於 28 日內閣會議後記者會表示，將與 CPTPP 會員國密切合作，在英國入會過程中維持 CPTPP 高標準，以獲致符合日本國家利益之結果。

依據 CPTPP 入會條款第 3.4 條規定，有意入會經濟體(英國)應於入會工作小組首次會議後 30 日內，向該小組提交市場開放承諾清單與不符合措施(Non-Conforming Measures, NCM)，待確認有意入會經濟體之相關承諾內容符合入會條款第 5 條所列標準後，交付 CPTPP 會員評論並在入會工作小組或雙邊架構下針對貨品關稅、服務業等市場進入啟動諮商談判。朝日新聞分析完成整體談判程序約需 1 年。

## 新任自民黨總裁岸田文雄發表經貿政策

岸田文雄於 9 月 29 日當選自民黨總裁後表示，將於本年內推動數十兆日圓規模經濟對策，並加強補助撫養子女家庭及受疫情影響而生活陷入困頓者，主張「沒有(經濟)成長就無法分配，但是沒有分配就無法帶動消費、喚起需求，以致無法衍生下一輪(經濟)成長」，揭櫫以「成長和分配」為主軸之經濟政策方向。摘陳渠所提出主要經貿政策主張如次：

(一) 數十兆日圓規模經濟對策：岸田認為必須盡可能廣泛地提升國民所得及薪資，計劃由政府主導提高護士、看護及保育士等工資，補助受疫情影響之店家或企業，並提供給付金給非正規勞動者及有生活困難之弱勢族群。

(二) 化解分配不均：提出「令和版所得倍增分配政策」，認為所得分配不均的社會無法刺激消費及需求，「沒有分配，(經濟)就不會成長」，強調必須矯正「大企業及中小企業」、「高所得者及低所得者」、「大都市及地方」等分配不均情形，同時主張調高富裕層之金融課稅所得(目前稅率一律為 20%)。

(三) 跳脫通貨緊縮：維持物價上漲 2%目標，持續安倍經濟學「大膽之金融政策」、「機動之財政政策」、「成長戰略」等 3 大方向，強調財政健全之重要性。

(四) 能源政策：為維持國民生活及經濟活動，立即廢止核電是不切實際作為，須大量導入再生能源及運轉經安全確認之既存核電廠，堅持「脫碳」目標。

另外外交安保方面強調「守護以民主主義為基礎之價值觀」、「守護日本之和平及安定」、「致力全球議題並在國際社會上守護日本國家利益」等 3 個重要方向，以及建構「自由及開放的印度太平洋」。

岸田總裁預計 2021 年 10 月 4 日經國會指名選舉出任首相後，即著手進行組閣事宜，惟日本眾議院即將全面改選，10 月新內閣仍處於看守內閣情勢，預料相關人事於 11 月改選後始能逐漸穩定。

### 日本政府研議成長戰略以期儘速復甦經濟

日本首相菅義偉於 2021 年 9 月 2 日召開成長戰略會議，強調日本需要規劃穩健之成長策略，才能營造強韌的經濟環境，爰指示相關機構儘速審視包括本年 6 月份內閣決議策略內容等施政大綱，最快在秋季確定具體成長戰略相關措施，為推動經濟復甦的優先政策。

本次會議公布後續審視成長戰略內容，謹摘要如次：

#### 一、主要策略概要：

##### (一) 成長戰略構想：

1. 提高經濟成長率須提高勞動力參與率及勞動生產率。
2. 透過成長戰略提高勞動生產率，以增加國民收入，進一步擴大需求及促進經濟成長。
3. 推動日本企業創造可以高價銷售之高附加價值新產品及服務，以提高勞動生產率及勞動報酬份額(Labor Income Share)。

##### (二) 當前方針：

1. 在疫情肆虐下，全球掀起建構新資本主義風潮，日本政府亦致力建立醫療體制、預防感染及疫苗接種等 3 大因應對策，以及加強支持民眾就業及生計，以期儘速恢復日常生活、復甦社會經濟活動及加強經濟成長力道，故有大力推動成長戰略必要。
2. 首先在疫情期間具帶動經濟發展潛力之數位及綠色等領域，有必要鼓勵民間機構進行大膽投資及創新，以創造足以在國際競爭中勝出之產業。爰將推動包括既有成熟企業深化現有業務及開拓新業務等雙贏經營作法，充分利用豐富資金及人才，創造高附加價值的新產品及新服務。
3. 日本國內頗多歷史悠久公司，新創公司卻不多，計劃在未開發領域加強營造有利設立新創公司及後續擴大規模之環境。
4. 另，疫情嚴重打擊餐飲、旅宿、文化、藝術及娛樂等產業及相關非正式員工與自由業者，後續計劃協助轉業及產業轉型。



5. 此外，全球普遍出現製造、銷售及行政等中階技能職缺減少，專業與技術等高階技能職缺及針對個人服務等低階技能職缺增加等兩極化傾向，在疫情的推波助瀾下，此趨勢恐進一步擴大。為解決上述問題，計劃營造能擴大雇用中階職缺的優質就業環境，而非以自動化及數位技術取代雇用機會。同時針對因產業結構轉型而失業的勞動者及非正式職員，施予技能教育及能力開發等訓練，以及提供兼職與副業等富彈性之就業機會。

## 二、集中投資及改善數位環境

(一) 由數位廳協助準公共領域(健康/醫療/照護、教育、交易支付等)進行數位化。

(二) 制定數位廣告市場相關規範。

(三) 制定數位技術相關規範。

## 三、推動綠色成長戰略相關新投資

(一) 確定能源基本計畫。

(二) 為實現 2050 年碳中和政策，持續推動綠色成長策略。

(三) 制定有助於成長之碳定價(Carbon Pricing)政策。

(四) 制定吸引國內外私募資金投資碳中和市場相關準則與提供資訊。

(五) 按照地區脫碳路徑圖，儘早在優先試行地區推動脫碳目標。

(六) 營造電動車用電池之生產設備國產化環境。

(七) 促進普及電動車(EV、FCV 等)。

(八) 設置加氫站。

(九) 設置電動車充電設備。

(十) 推動汽車供應鏈之經營者進行業務重組與整合。

(十一) 推動民間發電以天然氣等燃料取代煤炭。

(十二) 鋼鐵用高爐、焦爐、工業爐轉為低碳化設備。

(十三) 設置普及可再生能源的輸電線網絡。

(十四) 推動消費者簽訂長期太陽能發電購買契約。

(十五) 改善既有房屋及建築之節能效果。

(十六) 推動 Moonshot 型(探索型)研發計畫(註:希望比照將人類送上月球

的美國阿波羅計劃，進行大膽且對當前社會能產生明顯改變的研發工作)。

#### 四、克服少子化及加強投資人力資源

##### (一) 自由業者保護制度

1. 儘早制定企業主與自由業者間合理交易相關法規及改善公平交易委員會體制。
2. 擴大將自由業者納入勞工職災保險之特別加保對象。

(二) 勞動力流動順暢:研議針對受到疫情嚴重打擊的非正式員工等勞動者，制定在沒有失業的情形下可轉業制度。

(三) 推動技能研修等再教育訓練。

(四) 支援兒童及育兒政策。

#### 五、確保經濟安全及集中投資

(一) 支持在日本設立半導體工廠。

(二) 建構稀土金屬等重要技術及物資相關供應鏈。

(三) 規劃最優化的下一代數位中心佈局。

(四) 支持育成重要技術。

#### 六、營造成立新創公司及擴大規模之環境

(一) 全面支持營造新創公司之發展環境。

(二) 檢討公開募股(IPO)訂價審查制度之流程。

(三) 檢討特殊目的收購公司制度(Special Purpose Acquisition Company, SPAC)。

(四) 制定符合新創公司與投資者間契約之準則。

#### 七、營造有利於業務重整及活化之環境

(一) 大中型企業:從法律面協助有望恢復盈利的企業進行業務重整。

(二) 中小企業:制定中小企業相關業務重整準則。

(三) 協助業務重整。

#### 八、新成長相關競爭政策

(一) 加強公平交易委員會之倡導及主張。

(二) 改善公平交易委員會制度。

## 九、支持可活化地方經濟之中小企業

- (一) 支援受疫情影響的中小企業。
- (二) 加強承包商與分包商的公平交易制度。
- (三) 協助因應提高最低工資之衝擊。

## 十、加強創新投資: 設立 10 兆日圓大學基金及加速實施相關投資計畫。

## 十一、其他重要領域

- (一) 推動公私協力(PPP)及民間融資創建(PFI)(包括機場、林業等)。
- (二) 推動全基因組分析。
- (三) 研發及生產國產疫苗。
- (四) 加速宇宙開發與利用。
- (五) 營造無現金交易環境。
- (六) 儘早制定自動送貨機器人相關法規。
- (七) 制定醫藥品產業成長策略。

## 十二、防災、減災及國土強韌化:加速推動 5 年計畫。

# 日本政府反對俄國在北方四島設置經濟特區

俄羅斯總統普丁在 2021 年 9 月 3 日第 6 屆海參崴東方經濟論壇，宣布在日俄兩國爭議領土的北方四島，為日本等外國企業設立減免關稅優惠的經濟特區。副總理兼遠東總統全權代表及東方經濟論壇委員會主席 Yury Trutnev 續於 9 月 6 日強調，儘速在北方四島及千島群島設置關稅特區為當務之急。該構想像由總理米舒斯京於 7 月 26 日訪問擇捉島時提出，初步希望優先吸引漁業及旅遊業等投資。

對此，日本內閣官房長官加藤勝信於 9 月 6 日召開記者會表示遺憾，強調俄方此舉不符合此前兩國協商共同推動經濟活動之精神，且應該以不損害日本法益為前提。

謹查日俄於 2016 年 12 月舉行首腦會議，就共同開發北方四島及儘早締結和平條約達成共識，並規劃優先推動水產養殖、溫室蔬菜栽培、開發旅遊行程、導入風力發電及減少垃圾等 5 項計畫，惟遲遲未能落實。

據瞭解，俄羅斯自 2015 年起舉辦東方經濟論壇，其目的為吸引外國企業投資遠東地區，截至目前為止共舉辦 6 屆(2020 年因疫情停辦)，日本前首相安倍晉三

曾受邀參加第 2~5 屆論壇，本年度首相菅義偉並未受邀。

## TOYOTA 投資製造及研發電動車電池

TOYOTA 於 2021 年 9 月 7 日宣布為因應全球脫碳及電動車普及速度加快趨勢，計劃在 2030 年前投資 1.5 兆日圓，推動電動車(EV)及混合動力車(HV)電池之研發與生產，以期取得長期穩定供應來源與降低成本等優勢，進一步構築能在未來競爭中勝出的生產體制。

據報導，其中約 1 兆日圓投資於增購生產設備，將階段性擴增國內外鋰離子電池(lithium-ion)生產線至 70 條，係目前產線的 35 倍。另推動減少使用鈷(Co)及鎳(Ni)等稀土金屬相關原材料及降低電量流失等研發工作，希望在 2020 年代後半期降低 30%耗電、50%電池製造成本，並在 2020 年代前半期將被稱為下一代電池的全固態電池商業化。

查 2020 年 TOYOTA 在全球約銷售 215 萬輛電動車，其中大部分為混合動力車，2030 年計劃增至 800 萬輛，包括 EV、燃料電池車(FCV)等 200 萬輛及 HV、插電式混合動力車(PHV)等 600 萬輛。

另，全球主要車廠亦積極擘畫車用電池投資計畫，日產汽車於 8 月宣布與中國大陸 Envision AESC 合資在茨城縣、英國及中國大陸設立電池工廠，HONDA 於 2020 年取得中國大陸寧德時代(CATL)1%股權，德國福斯汽車(VW)計劃與瑞典等電池大廠合作，2030 年在歐洲設立 6 處工廠，美國通用汽車計劃與韓國 LG 合資興建工廠，特拉斯除與 Panasonic 在美國共同營運工廠外，亦向 CATL 採購電池。

據富士經濟公布資料，預估 2035 年全球 EV、PHV 及 HV 銷售量分別達到 2,418 萬(較 2020 年增 11 倍)、1,142 萬及 1,359 萬輛。未來在歐洲等地區禁止銷售石化燃料汽車的政策下，電動車銷售增加勢必帶動車用電池需求及激化市場競爭。

此外，日本政府鑑於汽車製造業係維持國際競爭力的關鍵產業，首相菅義偉於 9 月 2 日召開的成長戰略會議上，即指示積極推動電動車電池相關生產及研發計畫，以因應 2035 年日本國內全面銷售電動車之目標，後續並將研商補助設立電池工廠及促進研發全固態電池等相關政策。

## 本田與美國通用汽車合作開拓電動車市場

鑒於歐盟將於 2035 年禁賣包含油電混合車(HV)在內的所有燃油車，日、美兩國亦積極推動電動車(EV)普及，各大車廠面臨必須於短期內開發大量不同款式 EV 之局面。而由於 EV 構造較傳統燃油車單純，異業種企業較容易跨足 EV 市場(例如美國蘋果公司即宣布推出電動車產品)，使傳統車廠必須儘速削減 EV 製造成本、維持 EV 市占率規模，以因應潛在之新競爭對手。

據此，日本 HONDA 與美國通用汽車宣布合作研發 EV 相關技術，藉減少生產成本，確保產品競爭力及全球市佔率，後續將由 HONDA 提供 GM 相關中小型 EV 用車台「e Architecture」研發設計資訊。HONDA 預計於 2020 年代後半於北美市場販賣採用該車台之 EV，GM 亦將採用及販賣相同規格之 EV。

一般來說每開發一種 EV 車款，其開發費用約為 500 億日圓。而將既有產線改為生產 EV 亦須花費約 100 至 150 億日圓。本次 HONDA 與 GM 透過統一車台設計，使彼此 EV 車款可共用馬達、電池、電力轉換器(Inverter)等約佔 EV 成本過半之重要零組件。除可節省 EV 開發成本外，亦可透過以量制價，降低 EV 零組件之生產成本。透過統一基礎設計及重要零組件，未來 HONDA 及 GM 產 EV 之差異僅存在於車體外觀及內裝設計。

GM 預計於 2035 年完全退出燃油車市場，HONDA 則規劃於 2040 年全面改賣 EV 及燃料電池車(FCV)。目前雙方除在中小型 EV 上進行合作外，未來 GM 將進一步與 HONDA 分享大型 EV 之研發成果。

另其他國際車廠亦紛紛合作開發 EV，例如日產(NISSAN)、三菱(Mitsubishi)及雷諾(Renault)組成聯盟，推動 EV 零組件共用率達 7 成以上之目標。美國福特(Ford)汽車及德國福斯(Volkswagen)汽車亦合作開發新 EV 車款。

## 日本、美國及中國大陸競爭 6G 通訊技術標準

全球預計自 2024 年起討論 6G 通訊技術標準，以期在 2030 年左右實現商業化，利用其速度 10 倍於 5G 之優勢，廣泛應用於自動駕駛、虛擬實境(VR)等領

域。據此，中國大陸、美國及日本等國刻正透過專利進行通訊標準主導權競爭，關鍵技術專利申請件數比率，分別為 40.3%、35.2%及 9.9%，緊隨其後為歐洲(8.9%)及韓國(4.2%)。

目前中國大陸在基地台、人造衛星等基礎設施，美國在軟體方面居領先地位。其中無線網路技術領域，全球前 20 強企業中，中國大陸企業占 11 家。基地台技術領域，美國高通、瑞典愛立信及華為名列前茅。人工智能與 VR 等軟體技術方面，微軟及 Intel 最具競爭優勢。至於日本則在天線控制、無線電波技術方面較優，NTT、SONY、Panasonic 及三菱電機等企業躋身基地台技術前 20 強名單內。

據報導，美國對網路安全問題存在強烈危機意識，爰希望透過制裁華為等措施，削弱中國大陸爭奪 6G 標準的存在感。不過由於華為工程師仍透過網路參與國際電信聯盟(ITU)舉辦之無線通訊領域相關會議，故很難在排除中國大陸的情況下進行討論。

美日為對抗中國大陸在通訊技術領域的威脅，日本菅義偉首相、美國拜登總統於 2021 年 4 月首腦會議上，同意共同投資 45 億美元(約折合 4,900 億日圓)進行 6G 相關技術研發，以及推動可使用不同供應商產品的開放性無線存取網路架構(open radio access network, O-RAN)。另，日本亦積極推動 NTT 「Aion」概念技術，該技術使用光取代電子訊號進行通訊，網絡電力消耗可降為 1/100，已獲得 SONY 及 Intel 公司認可，倘能成為 6G 通訊國際標準，則可望在半導體、通訊設備等產業扳回劣勢。

## 日本政府調查產業供應鏈是否違反人權侵害等行為

近期中國大陸新疆被認為存在侵害人權及強迫勞動等問題，引發美國對該地產棉花、番茄及太陽能面板等產品實施抵制措施，且歐美國家積極推動制訂要求企業採取因應措施及公開資訊之人權盡職調查(Due Diligence)法案，已衍生為全球關注的國際問題。

日本經濟產業省刻正調查東京證券交易所上市企業，連同非上市的紡織公司等約 2,700 家企業，進行原材料來源及採取防範人權侵犯情形，以避免日本產業之跨國供應鏈涉及人權侵害，妨礙國際貿易運作、降低日本企業國際競爭力及經濟正常發展。

日本為洗刷 G7 國家中推動人權立法進度落後之惡名，爰計劃於 9 月底完成調查、年底前公布結果，作為後續制訂法規之參考。

另，日本外務省及法務省等官方機構，亦於本年 7 月 26 日邀請經團連等經濟團體代表舉行「商業與人權」會議，交換新疆人權問題對日本企業影響等議題。會議主席外務省總合外交政策局赤堀毅審議官強調部分國家已限制侵犯人權所製造產品的交易行為，日本企業應提高警覺等語。民間團體亦於會中表達希望政府儘速制訂法規及指導方針之意願。

## 日企著眼菲律賓「企業復甦及稅務優惠法」，加速投資進程

日本汽車零組件等企業自 2005 年大舉前往菲律賓投資，據外務省公布統計資料，2020 年在菲日企約 1,418 家。因菲國於本年 4 月實施「企業復甦及稅務優惠法」，以及考量美中對立及疫情等風險，重新考慮調整供應鏈佈局之日本企業日益增加，菲國再次成為日企矚目之投資地區。

日本貿易振興會(JETRO)表示，菲國頃頒布實施之「企業復甦及稅務優惠法(CREATE)」，除調降營業稅至與鄰近東南亞國家同水準 25%外，出口商及重要企業在符合規定條件之下，可較舊制獲得更長期間的所得稅免稅(Income Tax Holiday, ITH)優惠。

另，由於目前泰國已出現雇用工資上漲及少子高齡化現象，越南外資企業相互搶奪人力資源等亂象，反之菲律賓不僅工資與越南相當、勞動人口豐沛及英語普及率高，且自 1990 年代起開始接受外資，投資環境較上述兩國優越，生產汽車天線等產品的 Yokowo 公司等日企已決定近期赴當地投資設廠。

不過據報導，菲律賓普遍存在缺乏原材料供應來源及上、下游廠、物流及基礎建設不足，以及勞工忠誠度不高經常跳槽等問題，為日系企業在投資菲律賓詬病最深之議題。

## 日本汽車零組件企業開拓新事業及產品，降低電動車趨勢衝擊

日本汽車零組件企業鑑於碳中和及汽車大廠積極研發及製造電動車等全球

潮流，帶動汽車產業推動連網化(Connected)、自動化(Automated)、共享(Shared)及電氣化(Electric)等改革趨勢，尤其電動車構造趨於簡化，估計零組件數僅有 2 萬件，較傳統汽車減少 1 萬件，不僅會動搖經營引擎相關零組件等企業的優勢，且恐面臨喪失市場競爭力及陷入經營困難等風險。

對此，日本汽車零組件企業開始摸索開拓新事業的可能性，計劃利用歷年累積培養的技術，嘗試進軍不同產業或製造迥異產品，以期降低汽車電動化帶來的衝擊及增加營運收益。

各主要汽車零組件企業推動情形，摘要如次：

- 一、AISIN:運用導航技術進行共乘計程車、餐點配送服務等實驗。
- 二、TSTECH:開發裝置感測器的健康椅及應用程式，協助進行健康管理。
- 三、TACH-S:運用椅子製造技術，針對共乘汽車設計內部空間等。
- 四、TPR:運用子公司的車載資通訊模組(Telematics Communication Unit, TCU)，開發無人租車系統。
- 五、豐田理化:運用橡膠技術開發運動鞋專用內墊。
- 六、東海理化:運用鎂合金技術開發戶外用品。
- 七、Fine-Sinter:運用粉末冶金技術開發蟋蟀等昆蟲食品。
- 八、FCC:運用離合器製造技術開發露營用焚火台。
- 九、住友理化:將感應橡膠技術應用於照護用品、高齡者用健康測量裝置。
- 十、日本 PISTON RINGL:運用鈦及鈿合金開發整形外科相關醫療設備。
- 十一、三五:開發可減少使用建築相關接頭的不鏽鋼配管。
- 十二、STANLEY 電氣:成立新公司製造深紫外線殺菌設備。
- 十三、RIKEN:運用屏蔽室(shield room)技術，針對行動電話、可攜式機器等設計降噪片及毫米波吸收片。

## 8 月日本車廠全球產量為 154 萬 3,413 輛，銳減 17.4%

受到車用晶片供應不足及東南亞疫情持續蔓延，導致馬來西亞與越南實施封城措施等因素影響，2021 年 8 月日本 TOYOTA 等八大車廠之全球產量僅 154 萬 3,413 輛(較去年同期減 17.4%)，連續兩個月衰退且減幅較 7 月(減 2.6%)擴大。另，



八大車廠之國外、國內產量分別為 109.5 萬輛(減 17.9%)及 44.8 萬輛(減 16.3%)。

8 月份各大車廠生產情形，摘要如下：

- 一、TOYOTA:全球、國外及國內產量分別為 53.14 萬輛(減 16.2%)、34.57 萬輛(減 19.9%)、18.57 萬輛(減 8.4%)。
- 二、日產汽車:全球、國外及國內產量分別為 26.43 萬輛(減 13.3%)、22.69 萬輛(減 16.9%)、3.74 萬輛(增 18.1%)。
- 三、HONDA:全球、國外及國內產量分別為 27.44 萬輛(減 29.6%)、25.06 萬輛(減 27.8%)、2.38 萬輛(減 44.1%)。
- 四、三菱汽車:全球、國外及國內產量分別為 7.63 萬輛(增 66.4%)、4.58 萬輛(增 71.0%)、3.06 萬輛(增 59.9%)。
- 五、MAZDA:全球、國外及國內產量分別為 4.61 萬輛(減 53.6%)、1.8 萬輛(減 53.4%)、2.81 萬輛(減 53.7%)。
- 六、SUZUKI:全球、國外及國內產量分別為 19.55 萬輛(減 6.8%)、13.94 萬輛(增 0.2%)、5.61 萬輛(減 20.7%)。
- 七、DAIHATSU:全球、國外及國內產量分別為 9.78 萬輛(減 7.2%)、4.86 萬輛(增 23.5%)、4.92 萬輛(減 25.5%)。
- 八、SUBARU:全球、國外及國內產量分別為 5.76 萬輛(減 28.0%)、2.01 萬輛(減 47.1%)、3.75 萬輛(減 10.8%)。

據報導，TOYOTA、DAIHATSU 及 HONDA 等車廠已宣布 10 月份續調整國內廠生產活動，預估分別減產 33 萬輛、2 萬輛及 3 成。後續倘半導體不足及東南亞疫情狀況無法獲得改善，恐進一步打擊日本汽車大廠之產能。

### 2021 年經濟財政報告指出日本恐難達成 2030 節能目標

日本政府於 2021 年 9 月 24 日發佈 2021 年度經濟財政報告，分析日本目前經濟局勢如下：

- 一、2021 年度日本國內景氣已趨向回復，惟回復速度緩慢。另受疫情影響，企業債務較一般狀況膨脹 27 兆日圓。
- 二、2008 年金融海嘯及 2011 年東日本大震災後十數年間，日本企業面臨日圓幣值居高不下、簽署自由貿易協定進程緩慢、法人稅率過高、勞動市場缺乏彈性、環保規範過多及電力不足/電力成本過高等「六重苦」。2021 年度前述六重苦中，前三項已大致消除，惟其餘問題依舊未獲解決。特別是環保規範過多及電力不足/電力成本過高問題，隨著全球減碳排風潮崛起，更是難以獲得改善。
- 三、除上述六重苦外，日本經濟新課題為數位轉型進程緩慢，近年受疫情影響，使日本企業數位化、IT 化不足之問題浮上檯面，特別是中小企業只有不到一成推動數位轉型，而資通訊產業人才不足的狀況亦使日本數位轉型難以實現。
- 四、該報告最後建議政府應加速推動節能相關因應措施，並強化回流教育讓社會人士有機會透過再教育取得必須技能。

針對能源相關課題，該報告指出為達成 2030 年溫室氣體排放量較 2013 年度減少 46% 之目標，強化節能措施為重要方法之一。依據日本日前公布之能源基本計畫草案，2030 年度能源使用量(換算成原油量)應減至每年 2 億 8,000 萬公秉(2013 年度能源消費量為 3 億 6,300 萬公秉)。該報告試算，倘日本維持過去 6 年能源效率改善率(平均每年效率提升 2%)，則 2030 年度之能源需求量約為 3 億 1,400 萬公秉，恐無法實現 2030 節能目標，建議政府進一步促進能源使用效率或減少能源消費需求。為達目標平均至少每年能源使用效率應提升 3%。具體政策建議如下：

- 一、針對企業、運輸及家庭部門推動大規模節能政策：
  - (一) 企業部門：透過補助措施，促進企業進行設備汰舊換新，改用節能性能較高設備。

(二) 家庭部門：補助家戶採用隔熱建材進行節能修繕工程，提升房屋節能效率。

(三) 運輸部門：支援物流業提升運輸效率及普及汽車共享服務制度。

二、為推動脫碳及經濟成長兩立，應進一步研發新技術並壓低發電成本。

三、為促進企業採取減碳排措施及防止企業將生產據點移至環境規範較寬鬆之國家以規避溫室氣體排放管制，日本政府應積極參與並主導國際上碳定價(Carbon Pricing)及碳邊境調整措施(CBAM)等相關制度之討論。

## 日本計劃降低發電業者擴大採用再生能源之風險

日本經濟產業省計劃於年底前制定再生能源發電業者被迫限縮發電量時之因應對策，減少業者收益損失風險，藉此促進發電業者擴大採用再生能源。

由於再生能源發電量受天候影響甚鉅，倘發電量供高於需，恐造成停電，爰為維持供需平衡，發電業者恐於再生能源發電量過剩時，被迫限縮源自再生能源之發電量。為減少發電業者因被迫限縮發電量蒙受利益損失之風險，日本經濟產業省表示將儘早檢討包含金錢補貼在內之因應對策。

日本九州地區率先採用太陽能發電設備，但由於太陽能發電設備數量遽增，晝間發電量高過總需求量，使電網頻繁被癱瘓，故九州之太陽能發電業者經常被要求限縮發電量。今後為達成 2030 減碳排目標將加速普及再生能源設備，除九州外亦可能出現必須限縮發電量之情形，倘業者因此認為投資再生能源發電設備無法獲得預期收益，恐使再生能源普及速度趨緩。為避免此情況發生，目前日本規劃中的因應方案如下：

一、發電業者因限縮發電量蒙受之損失，由政府補償，補償金來源則係透過電費形式向全民收取。

二、另一方案是將限縮發電量之損失視為係發電業者協助配電業者達成供需平衡之代價，由送配電業者支付相關費用予發電業者。

三、提供地方用戶優先使用再生能源之誘因，促使對再生能源之需求提升。

四、藉壓低火力發電之供給占比，使再生能源有更多供給空間。

五、將製造業之工廠運作時間調整至再生能源發電量較高之時段。

六、擴大跨區域間之供需調整功能，強化連結區域電網之送電線。

七、加速增設並普及電網用大型蓄電池。

另因多數再生能源業者已透過再生能源固定價格收購(FIT)制度獲得大量補貼，經產省初步規劃上述收益損失之補貼措施對象，將限於未獲 FIT 制度認定之再生能源發電設備。

## 異常氣候導致全球液化天然氣價格高漲

受近期異常氣候影響，家戶用電需求增加，導致歐洲地區天然氣(LNG)庫存大幅減少，LNG 即期價格高漲，較本年 7 月底增加 3 成。而由於亞洲地區與歐洲地區在進口中東及美國產 LNG 上為競爭關係，歐洲市場供需失衡亦帶動亞洲 LNG 價格飆漲。

分析近期歐洲市場 LNG 供需失衡主要原因如下：

- 一、LNG 供給不穩定：往年歐洲地區係於冬季消費 LNG，並於春季後累積庫存量，以因應下一次冬季需求，惟本年受夏季氣溫飆升影響用電激增，但受烏克蘭與俄羅斯在 LNG 供給上之爭議影響，經由烏克蘭進口之 LNG 量減少。另受亞洲 LNG 需求增加，以致歐洲地區 LNG 進口總量減少。歐洲地區本年 8 月底 LNG 庫存量僅有儲存能力之 67%，較過去 5 年平均值(儲存能力之 8 成)大幅衰退。
- 二、風力發電供電不穩定：在歐洲地區能源消費需求提升之際，英國及愛爾蘭地區之風力發電量卻不如預期。由於風電等變動型再生能源發電量受天候左右，無法穩定供電。歐洲地區能源結構過度依賴變動型再生能源之弊端開始浮現。
- 三、全球對 LNG 之需求大幅提升：
  - (一) 由於燃燒 LNG 之二氧化碳排放量較少，以致世界各國在減碳排趨勢下，紛紛改採 LNG 火力發電。國際能源署(IEA)預測 2021 年 LNG 需求將較 2020 年成長 3.6%。日本能源經濟研究所指出，目前德國、英國及義大利等歐洲天然氣消費大國之 LNG 消費量皆持續成長。
  - (二) 中國大陸近年因經濟規模成長，再加上枯水期水力發電量不足，使電力供不應求，間接造成對 LNG 需求提升。中國大陸預計本年 LNG

進口量將超越日本，成為全球 LNG 最大進口國。另巴西因旱災缺水，水力發電量減少，必須透過進口 LNG 補足能源缺口。巴西本年 1 至 7 月之 LNG 進口量已超過去年整年進口量。

歐洲市場供需失衡亦帶動亞洲 LNG 價格飆漲。鑒於近期煤炭等發電用燃料價格持續高漲，日本電力公司已調升電費因應，倘 LNG 價格持續居高不下，本年冬季日本電費恐進一步調漲。

## 伊藤忠商事啟動電池交換式電動卡車實證實驗

日本伊藤忠商事、JFE Engineering、ISUZU、HKS、全家便利商店等 5 家企業為推動商用車電動化，於 2021 年 9 月 21 日發表將協力研發電池交換式電動卡車 (EV Truck)，已獲日本環境省補助推動實證實驗。實證期間為 2022 年下半年至 2024 年底。

前述實證實驗將由 ISUZU 研發 EV 卡車、JFE Engineering 負責建造電池交換站、HKS 研發電池模組、全家便利商店提供實證試驗場域、伊藤忠負責計畫整體進度管理及評估事業可行性。

全家便利商店將於埼玉縣三鄉市之三鄉中央定溫中心(為供應該公司首都圈各店鋪之物流中心)設置電池交換站，供該公司物流用 EV 卡車交換電池，並進行物流配送貨品之實證實驗，藉此驗證電池交換型 EV 卡車之便利性及成本競爭力，電池交換站使用電力為太陽能發電。全家便利商店評估電池交換時間僅需 3 分鐘，將可有效提升物流配送之機動性。

## 日本企業活用智慧電表大數據資料提供各式服務

由東京電力 Power Grid 公司、中部電力公司、關西電力送配電公司、NTT DATA 公司共同出資成立之 Grid Data Bank Lab(GDBL)公司積極研發利用智慧電表蒐集之大數據資料，計算二氧化碳排放量之技術。

依據日本環境省統計，目前已表明將推動於 2050 年實現淨零碳排目標之日本地方政府共有 40 個都道府縣、256 個市、10 個特別區、106 個町及 20 個村。由於

各地方政府皆需訂定並落實二氧化碳減排計畫，爰必須精準掌握不同部門及地區排放之二氧化碳排放量。

GDBL 表示智慧電表可精密蒐集電力之使用量、使用時段、使用地區等大數據資料，倘有效利用可精準計算以學區為單位之二氧化碳排放量，供地方政府擬定淨零碳排相關政策時參用。不僅提升地方政府減碳排政策精確度，亦能減少地方政府為計算二氧化碳排放量所耗費勞動力。日本預計將於 2022 年度開放電氣業者以外之職種利用智慧電表之大數據資料，GDBL 規劃屆時將同步提供地方政府利用智慧電表數據計算二氧化碳排放量之服務。

另，GDBL 亦與博報堂 DY 控股公司(日本第二大廣告公司)合作，透過電力大數據資料，分析東京 23 區之地域特性，例如單身人口比例等指標，並依據不同地區人口組成特徵，鎖定目標客群，散佈特定之廣告內容，藉此增加廣告有效點擊率。

### 7 月進口臺灣產冷凍大目鮪價格超過 800 日圓/公斤

依日本財務省海關統計本年 7 月鮪魚進口狀況，冷藏品數量 761 公噸(較前一年同月減 15%)、金額 10.89 億日圓；冷凍品 1.45 萬公噸(增 6%)、金額 119.42 億圓(增 38%)，加工品 3,970 公噸(減 16%)、金額 24.28 億日圓(減 15%)。冷凍大目鮪 GG(去鰓及內臟)以臺灣產為主，受限年底運搬船數，預先考慮確保供給量，價格墊高至 CIF 每公斤 836 日圓(增 55%)，2019 年 12 月以來首次超過 800 日圓/公斤。

冷凍大目鮪供給量有減少趨勢，本年 3 月以來持續比去年同期減少，至 7 月有回升，仍較去年同月減少 18%；累計本年 1~7 月僅 2 萬 7,567 公噸(減 21%)；而冷凍大目鮪魚片 1,065 公噸(增 63%)，3 月以後每月維持超過 1,000 公噸高水準，單價為 1,513 日圓/公斤(增 19%)，較 2 月 1,187 日圓/公斤持續上漲。

本年 7 月美國波士頓產生鮮大西洋黑鮪開始進口，數量 30 公噸為前一年同月 3 倍，因日本國產高級品不足，單價達 2,786 日圓/公斤(增 18%)。進口墨西哥產養殖黑鮪 143 公噸(減 10%)，本年 4 月曾增加至 335 公噸，因新冠疫情造成消費不振轉向復甦的北米市場，出貨日本市場減少。澳洲產南方黑鮪因天候出海減少，7 月數量跌落至 118 公噸(減 47%)，而紐西蘭產增至 175 公噸(增 11%)，澳洲產肉質較差單價僅 988 日圓/公斤(減 19%)，紐西蘭肉質油脂佳價格至 1,443 日圓/公斤(增 15%)，造成銷售有明顯差異。

按冷凍大目鮪是我國水產品出口日本大宗，市場行情受需求面影響大，因日本新冠病毒肺炎疫苗注射已趨穩定，預期年底生魚片市場需求轉強，冷凍大目鮪價格有可能再創高峰。惟目前船上凍存及其他國家岸上庫存等係不確定因素，為維持市場穩定，似應注意供給面之調節。

### 日本環境省公布全國藻礁調查結果

日本環境省自 2018 年度起為期 3 年調查藻礁分佈，並於本年 8 月 31 日公布結果，是 20 年來首次公布全國性藻礁分佈資訊。由於設置海上風力發電廠之環境

影響評估，以及作為沿岸海域保護措施之基礎數據需求增加，首次全國統一作法採用辨識率高之衛星影像，以每 50 公分密度判定藻礁型式。

依據調查製作分佈圖累計結果，除部分封閉海域等地區外，全國藻礁面積為 1,643.4 平方公里；按藻礁類型，在波浪較弱的內灣等沙質泥底以種子繁殖鰻草(鰻草礁)為 329.9 平方公里，紅纖維蝦海藻(Phyllospadix iwatensis)87.8 平方公里，其他海藻床，主要是馬尾藻、荒布(Eisenia bicyclis)、腔昆布(Ecklonia cava)及海帶等大型褐藻 1,225.7 平方公里。

目前為止之調查結果，係由都道府縣提報環境省彙整分佈圖及累計藻礁面積，但都道府縣資訊蒐集除當地調查外，亦聽取過去調查結果等，作法未能統一。

近年日本國家政策推展風力發電設施，也重視環境考量，且因事業計畫成案所需基礎資料之藻礁分佈圖，需要更高精密度之調查結果，因此要求全國性資料更新。環境省為解決該等問題，邀集精通藻礁調查、遙感探測技術專家設置檢討會，確定調查方法，決定統一衛星影像調配及影像解析、分佈圖等製作方法等，實施為期 3 年之調查。

前次 1998 年調查藻礁面積，日本全國合計 1,642.3 平方公里，數字上 20 年來變動不大，但因本次調查方法大不相同，環境省表示不能僅單純比較面積增減，呼籲結果運用時應特別注意。

按國際綠色能源趨勢，臺灣沿岸海域勢必增設風力發電廠等設施，如何避免影響藻礁及漁場成為重要課題。為瞭解相關開發對藻礁、沿岸海域生態及漁業資源影響，事先縝密之基礎資料調查研究，建立保育及管理制度，有助於平衡保育及開發，並減少相關爭議。

## 日本明年 1 月近海鮪魚延繩釣漁船，導入個別漁獲配額制度

日本於本年 9 月 17 日召開水產政策審議會(水政審)第 112 次資源管理分科會(分科會會長，東京海洋大學田中榮次教授)，就擁有大臣(部長)許可「鰹鮪漁業」之近海鮪延繩漁船(小於 150 噸)，審議通過導入公共個別漁獲配額(IQ)管理太平洋



大型黑鮪(大型 = 30 公斤以上)，預定明年 1 月開始實施。水產廳表示將在 2023 年之前對獲得大臣許可的漁業實施 IQ 管理政策，但根據修訂後日本「漁業法」，其次第二例實施公共 IQ 為北太平洋圍網鯖魚類。

資源管理分科會接受水產廳提議，部分修正資源管理基本方針，對本年 1 月開始採行之自主性 IQ 管理，管理區分為 1-3 月及 4-12 月，同意分別變更為「漁獲配額管理」及「漁獲總量管理」之管理區分。太平洋黑鮪之公共 IQ 對象，針對在日本近海作業擁有「鰹鮪漁業」大臣許可之未滿 150 噸漁船，漁獲配額有效期間為 1~12 月 1 年期間，接受業者申請依每船設定漁獲配額比例做分配，分配比例 70% 為最近 3 年間(2018~2020 年)漁獲實績比例，剩餘 30% 由申請漁船平均分配。

漁獲配額之有效期間原則為 5 年，但為公共 IQ 實施後使用漁獲實績分配儘速轉換施行，有效期間縮短至 2 年。目前對象之部分漁船，以自主性 IQ 進行試驗。本年 10 月中旬除修正基本方針進行政府公報登載外，漁獲配額比例之申請 11 月 15 日截止，12 月上旬漁獲可能量及當初分配案諮詢水政審，預定可獲得決定。具體之漁獲配額，依中西太平洋漁業委員會(WCPFC)最終所決定之大型魚增加 15% 配額方向，再根據分配比例進行分配。

按日本資源管理原以總量管制(TAC)，目前逐步導入歐美 IQ 制度，著眼於近海資源更緊密管理，使政府有更大主導權，具有嚴謹數量控管、避免先佔競爭及選擇漁獲物大小作業等優點。台灣沿近海漁業資源持續減少，似應檢討更適合本國漁業之先進漁業資源調查評估與管理制度。

### 本季日本秋刀魚漁獲較去年同期略成長，惟仍處低水準

日本捕撈秋刀魚主力之 100 噸以上棒受網漁船開始作業約經 1 個月，但捕撈進展仍緩慢。秋刀魚漁場持續在公海形成，並在惡劣海況環境中作業。據漁業資訊服務中心(JAFIC)稱，本年 8 月至 9 月 21 日，全國秋刀魚卸魚量(初步數據)約為 2,360 公噸；本季捕撈量較歷史新低之去年同期約 2.8 倍，但較前年同期減少 30%，仍處於漁獲低水準。

據 JAFIC 東北海道分所稱，目前漁場位於北海道納沙布岬以東約 1,000 公里

處，與 9 月初幾乎相同。捕撈量一夜每艘船最多 10 公噸多，很多為幾噸，甚至部分未達 1 公噸，並認為「漁況未有太大改善(與 9 月初相較)」。業界團體表示，漁獲較去年回升但較前年差，絕非好狀況，是僅較去年好之不佳漁況。去年及前年係在 10 月以後捕獲好轉，盼本年漁季後半能挽回。

捕撈秋刀魚體大小以 100 公克~110 公克/尾為主，120 公克/尾比例增加等魚體規格稍有增長，但仍屬體長比瘦小，持續為「瘦長」傾向，並認為與去年捕獲「夏季秋刀魚」相似，以產卵後個體居多。日本近海漁況持續不佳，產地價格仍高，北海道根室及花咲在 9 月 18 日有 4 艘、20 日 23 艘及 21 日 15 艘相繼卸魚，但產地價格仍未穩定，21 日規格不齊品(162 公噸)高價者每公斤 1,080 日圓~529 日圓，JAFIC 彙整 21 日全國平均單價 815 日圓/公斤，本月上旬平均價 635 日圓及中旬平均價 859 日圓/公斤有所提升。加工業者表示，目前市場以生鮮出貨為主，漁場離岸尚遠，卸魚量斷續，數量少價格偏高，等待漁場靠近，漁獲量增加後可望穩定。

北太平洋公海除日本漁船外，外國漁船亦捕撈秋刀魚，本年漁獲量仍然不佳，卻較去年有所改善。依日本北洋開發協會指稱，在相同海域中國大陸、南韓及台灣漁船約 100 艘作業，9 月週漁獲量約與去年同期增加 33%至 3,164 公噸，本季累計為去年同期 2.3 倍至 3 萬 5,030 公噸；俄羅斯漁船 9 月中在該國 200 浬僅 1 艘作業及在北太平洋公海有 2 艘作業，9 月 13-19 日週漁獲量 3 艘合計未滿 10 公噸，本漁季累計 389 公噸。

按近年日本秋刀魚捕撈漁況不佳已成為各界矚目焦點，除擔心秋天滋味之秋刀魚消失餐桌外，相關產業之影響極大，因此進行多層面施政改善措施。惟據研究結果顯示，秋刀魚受水溫影響較大，全球暖化及氣候變遷問題恐是世界共通問題，未來產業面影響似需投入更多關注。

## 對外貿易

### 一、 2021年8月份進出口貿易概況

#### (一) 進出口總值變動情形

日本財務省 2021 年 9 月 16 日發布對外貿易統計速報資料顯示，8 月份出口額為 6 兆 6,058 億日圓，較去年同期增長 26.2%，進口額為 7 兆 2,411 億日圓，較去年同期增加 44.7%，貿易逆差 6,354 億日圓。出口成長品項為鋼鐵(83.6%)、半導體等製造設備(34.3%)及汽車零件(28.7%)。進口成長品項為原油(115.6%)、醫藥品(75.9%)及液化天然氣(89.3%)。

日本 8 月份迎來連續 6 個月出口成長，成長 26.2%。根據日本經濟新聞及產經新聞等媒體本年 9 月 16 日報導，因各國逐漸自疫情中復甦，日本對美國及亞洲各國出口穩定成長。以地區別來看，日本對美國出口船舶用引擎及汽車零組件等商品增加，另由於半導體不足，加上東南亞國家疫情嚴峻使汽車業被迫減產，造成出口美國之汽車減少 12.4%。整體來看，日本對美國出口金額達 1 兆 1,505 億日圓，成長率為 22.8%。又鋼鐵及半導體裝置輸出大幅增加，日本對亞洲國家出口金額為 1 兆 4,210 億日圓，成長 12.6%。對歐洲出口金額為 6,187 億日圓，成長 29.9%；對中國大陸出口金額為 1 兆 4,210 億日圓，成長 12.6%。

此外，原油價格高漲及因應疫情增購疫苗等因素，帶動進口金額成長 28.5%，迄今已連續 7 個月進口成長。

#### (二) 2021年8月份主要出口產品類別

1. 占出口比例較大之產品類別依序為一般機器(占總出口19.7%，成長率31.8%)、電氣機械(占18.7%，17.1%)、輸送用機器(占17.5%，11.5%)、其他製品(占14.2%，27.7%)、化學製品(占12.9%，28.5%)等。
2. 前5大出口產品為汽車(占總出口11%，成長率4%)、半導體等電子零組件(占6.2%，14.9%)、鋼鐵(占5.3%，83.6%)、半導體等製造設備(占4.3%，34.3%)及汽車零組件(占4.2%，28.7%)。

### (三) 2021年8月份主要進口產品類別

1. 占進口比例較大之產品類別依序為鑛物性燃料(占總進口21.4%，成長率104.1%)、電氣機械(占14.1%，23.9%)、其他製品(占13.2%，17.5%)、化學製品(占12%，61%)、原料別製品(占9.6%，52.2%)等。
2. 前5大進口產品為原油(占總進口9.5%、成長率115.6%)、醫藥品(占5.5%，75.9%)、液化天然氣(占5%，89.3%)、半導體等電子零組件(占4.1%，65.6%)、服飾類含配件(占3.7%，6.8%)等。

### (四) 2021年8月日本前10大進出口市場及與主要國家貿易概況

1. 日本前10大出口市場：  
中國大陸、美國、臺灣(排名第3，占日本總出口額7.9%)、韓國、香港、泰國、德國、新加坡、越南及印度。
2. 日本前10大進口來源國：  
中國大陸、美國、澳洲、臺灣(排名第4，占日本總進口額4.5%)、沙烏地阿拉伯、阿拉伯聯合大公國、韓國、泰國、德國及印尼。
3. 與主要國家貿易概況：

#### (1) 美國：

日本出口至美國金額為1兆1,506億日圓，較上年同期成長22.8%；日本自美國進口金額為7,575億日圓，成長33.5%；日本對美國貿易順差3,931億日圓，增加6.3%。

日本出口至美國成長之主要貨品為原動機、汽車零組件及建設用鑛山用機械，較去年同期分別成長54.6%、29.8%及84.2%。出口衰退貨品為汽車及航空機類，較去年同期衰退12.4%及60.5%。

日本自美國進口成長品項為液化石油氣體、醫藥品及液化天然氣，較去年同期成長235%、46.7%及111.7%。進口衰退貨品為航空機類，較去年同期衰退71.8%。

#### (2) 歐盟：

日本出口至歐盟金額為6,188億日圓，較去年同期增加29.9%；日

本自歐盟進口金額為 8,626 億日圓，增加 54.5%；日本對歐盟貿易逆差為 2,438 億日圓，增加 196.9%，連續 26 個月貿易赤字。

日本出口至歐盟成長產品為鋼鐵、原動機及建設用鑛山用機械，分別較去年同期成長 495.4%、88.4%及 98.4%。出口衰退貨品為汽車，較去年同期衰退 18.3%。

日本自歐盟進口成長產品為醫藥品、航空機類及非鐵金屬，較去年同期成長 145.1%、1210.1%及 295.9%。

(3) 中國大陸：

日本出口至中國大陸金額為 1 兆 4,211 億日圓，較去年同期增加 12.6%，連續 14 個月成長；自中國大陸進口金額為 1 兆 6,290 億日圓，成長 23.2%；對中國大陸貿易逆差 2,079 億日圓，增加 246.2%，連續 5 個月貿易赤字。

日本出口至中國大陸產品金額成長品項為有機化合物、塑膠及半導體等零組件，分別較去年同期成長 44.9%、21.5%及 11.2%。出口衰退貨品為半導體等製造設備，較去年同期衰退 10.1%。

日本自中國大陸進口成長品項為通信機械、有機化合物及鋼鐵，分別較去年同期增加 30.4%、42.7%及 129.2%。進口衰退貨品為衣類(含配件)、半導體等零組件及金屬製品，分別較去年同期衰退 17.6%、59.9%及 33.7%。進口衰退貨品為電子計算機(含周邊配備)及通信機，較去年同期衰退 13.7%及 16.6%。

(4) 臺灣：

日本出口至臺灣金額為 5,217.24 億日圓，較去年同期成長 42.6%；自臺灣進口金額為 3,237.78 億日圓，較去年同期成長 54.8%；對臺灣貿易順差 1,979.46 億日圓，順差金額較去年同期成長 26.4%。

## 2021 年 8 月日本對外貿易地區別統計

單位：百萬日圓,%

	出口		進口		收支	
	金額	成長率	金額	成長率	金額	成長率
全世界	6,605,757	26.2	7,241,113	44.7	-635,356	-
亞洲	3,882,511	26.1	3,370,719	30.4	511,792	3.5
中國大陸	1,421,052	12.6	1,628,977	23.2	-207,925	246.2
香港	335,474	23.4	9,095	59.9	326,379	22.7
台灣	521,724	42.6	323,778	54.8	197,946	26.4
韓國	478,379	31.4	277,065	40.7	201,314	20.5
新加坡	181,727	51.9	87,774	36.9	93,953	69.2
泰國	293,701	54.2	245,725	33.9	47,976	588.4
馬來西亞	116,338	5.0	169,705	37.8	-53,367	332.0
印尼	109,364	100.0	206,200	69.1	-96,836	43.9
菲律賓	97,790	27.9	95,305	16.5	2,485	-
越南	140,916	-4.4	194,289	3.9	-53,373	34.9
印度	119,183	56.1	56,950	53.8	62,233	58.1
ASEAN 合計	948,634	33.3	1,052,885	32.0	-104,251	20.8
大洋洲	163,316	21.9	581,614	101.8	-418,298	171.2
澳洲	112,793	15.5	526,215	118.7	-413,422	189.2
紐西蘭	27,823	103.2	29,650	50.0	-1,827	-69.9
北美	1,213,193	21.5	892,074	34.3	321,119	-3.9
美國	1,150,557	22.8	757,490	33.5	393,067	6.3
加拿大	62,636	1.9	133,754	38.6	-71,118	102.7
中南美	256,788	84.5	300,890	24.1	-44,102	-57.3
巴西	34,571	60.4	87,590	38.4	-53,019	27.0
墨西哥	94,177	46.8	50,542	26.6	43,635	79.9
智利	27,300	490.8	63,690	12.7	-36,390	-29.9
西歐	688,355	14.1	962,555	48.4	-274,200	502.3
德國	186,724	28.3	211,390	33.3	-24,666	89.9
英國	81,667	-5.8	63,294	20.6	18,373	-46.3
法國	53,951	24.7	118,055	73.5	-64,104	158.8
荷蘭	110,621	29.1	27,972	41.2	82,649	25.5
義大利	46,556	66.0	110,826	18.7	-64,270	-1.6
比利時	56,452	-0.3	78,328	357.8	-21,876	-
瑞士	31,991	-51.3	61,644	6.1	-29,653	-
瑞典	11,255	9.3	28,950	-1.5	-17,695	-7.4
愛爾蘭	8,485	36.8	82,971	93.9	-74,486	103.6
西班牙	23,114	68.4	78,618	179.1	-55,504	284.3
中東歐 俄羅斯等	163,128	38.6	165,010	17.2	-1,882	-91.8
俄羅斯	70,039	46.7	96,187	7.1	-26,148	-37.9
歐盟	618,769	29.9	862,612	54.5	-243,843	196.9
中東	147,316	41.7	839,638	122.7	-692,322	153.6
阿拉伯聯合大公國	59,193	78.9	305,449	157.7	-246,256	188.2
沙烏地阿拉伯	35,663	17.7	320,788	114.2	-285,125	138.6
科威特	8,697	35.1	61,456	209.3	-52,759	292.7
卡達	5,825	-0.7	110,678	81.2	-104,853	89.9
阿曼	7,451	43.0	21,509	231.1	-14,058	992.1
伊朗	410	-6.1	471	81.7	-61	-
非洲	91,150	57.6	128,607	117.8	-37,457	3010.6
南非	20,261	71.7	84,670	108.3	-64,409	123.3

資料來源：日本財務省 2021 年 9 月 16 日貿易統計速報

### 景氣指標

項目 年月	日經股價指數	物價指數		GDP (實質)	
		國內企業	消費者	(Chained)2015(Real)	
	(年度平均值)	2015=100	2020=100	(十億日圓)	前年度同期比
2015	18,855	99.1	98.2	539,409.4	1.7
2016	17,044	96.7	98.2	543,462.5	0.8
2017	22,750	99.3	98.9	(r)553,171.1	1.8
2018	19,840	101.5	99.6	(r)554,347.7	0.2
2019	23,640	101.6	100.1	(r)551,478.6	-0.5
2020	27,470	100.2	99.9	(r)527,124.6	(r)-4.4
2020.01	23,130	102.4	Q1 100.4	2020年1-3月	2020年1-3月
2020.02	21,080	102.0		(r)137,293.0	-2.1
2020.03	18,710	101.1			
2020.04	20,060	99.4	Q2 100.1	2020年4-6月	2020年4-6月
2020.05	21,810	99.0		(r)122,304.3	-10.1
2020.06	22,320	99.6			
2020.07	21,760	100.2	100.0	2020年7-9月	2020年7-9月
2020.08	23,160	100.3	100.1	(r)130,898.2	(r)-5.5
2020.09	23,180	100.1	99.9		
2020.10	22,880	99.8	99.8	2020年10-12月	2020年10-12月
2020.11	26,460	99.7	99.5	(r)138,465.0	(r)-0.9
2020.12	27,470	100.2	99.3		
2021.01	27,570	100.8	99.8	2021年1-3月	2021年1-3月
2021.02	29,250	101.3	99.8	(r)135,457.1	-1.3
2021.03	29,210	102.3	99.9		
2021.04	28,880	(r)103.2	99.1	2021年4-6月	2021年4-6月
2021.05	28,970	103.9	99.4	(r)131,635.4	(r)7.6
2021.06	28,750	104.6	99.5		
2021.07	27,350	105.8	99.7		
2021.08	28,180	105.8			

備註：(r)修正

項目 年月	外匯存底	薪資成長率	運轉率指數	完全失業率	求供倍數
	(百萬美元)	(現金)(名目)	CY2015 = 100	(%)	(倍)
2016	1,230,330	0.5	99.2	3.0	1.39
2017	1,268,287	0.7	102.7	2.7	1.54
2018	1,291,813	0.9	102.5	2.4	1.62
2019	1,366,177	0.0	(r)98.2	2.4	1.55
2020	1,368,465	-1.5	87.4	2.9	1.10
2020.01	1,342,267	1.2	97.4	2.4	1.49
2020.02	1,359,036	0.7	95.6	2.4	1.45
2020.03	1,366,177	0.0	93.0	2.5	1.40
2020.04	1,368,567	-0.6	80.2	2.6	1.30
2020.05	1,378,239	-2.3	70.4	2.8	1.18
2020.06	1,383,164	-2.0	75.3	2.8	1.12
2020.07	1,402,475	-1.5	81.9	2.9	1.09
2020.08	1,398,516	-1.3	84.5	3.0	1.05
2020.09	1,389,779	-0.9	88.8	3.0	1.04
2020.10	1,384,372	-0.7	93.2	3.1	1.04
2020.11	1,384,615	-1.8	91.9	3.0	1.05
2020.12	1,394,680	-3.0	92.7	3.0	1.05
2021.01	1,392,058	-1.3	95.7	2.9	1.10
2021.02	1,379,412	-0.4	93.0	2.9	1.09
2021.03	1,368,465	0.6	98.2	2.6	1.10
2021.04	1,378,467	1.4	99.3	2.8	1.09
2021.05	1,387,508	1.9	92.5	3.0	1.09
2021.06	1,376,478	(r)0.1	98.2	2.9	1.13
2021.07	1,386,504	1.0	94.9	2.8	1.15
2021.08	1,424,284				



項目 年月	對外貿易(億美元)				日圓兌美元
	出口額	前年同期比	進口額	前年同期比	平均匯率
2014	6,943	-3.5	8,171	-2.6	119.80
2015	6,251	-10.0	6,483	-20.7	120.42
2016	6,446	3.1	6,070	-6.4	117.11
2017	6,973	8.2	6,703	10.4	112.65
2018	7,378	5.8	7,481	7.6	110.40
2019	7,057	-4.4	7,208	-3.7	109.15
2020	6,400	-9.3	6,341	-12.0	103.33
2020.01	497	-2.8	617	-1.2	109.04
02	577	-0.8	476	-3.5	108.84
03	589	-9.0	588	-2.2	108.42
04	480	-20.0	565	-4.9	106.60
05	391	-25.8	470	-23.4	107.21
06	451	-25.3	476	-13.4	107.73
07	349	-14.7	369	-11.9	104.45
08	492	-14.1	470	-19.9	105.83
09	571	-4.3	507	-16.8	105.62
10	622	2.0	540	-11.4	104.36
11	584	-0.4	549	-7.6	104.03
12	644	6.7	575	-7.5	103.33
2021.01	558	12.3	590	-4.4	104.55
02	578	0.1	558	17.4	106.09
03	689	16.9	627	6.7	110.74
04	656	36.7	633	11.9	108.89
05	575	47.1	593	25.8	109.72
06	660	46.3	625	37.0	109.50
07	665	32.9	626	24.6	110.55
08					

## 台日經貿

項目 年月	對日貿易				雙向投資				台日觀光			
	出口		進口		對台		對日		日人赴台		國人來日	
	金額 百萬美元	增減 %	金額 百萬美元	增減 %	金額 千美元	增減 %	金額 千美元	增減 %	人數	增減 %	人數	增減 %
2013	19,222	1.2	43,162	-9.3	408,684	-1.36	170,499	-84.35	1,421,550	-0.75	2,346,007	50.36
2014	19,904	3.5	41,693	-3.4	548,763	34.28	680,020	298.84	1,634,790	27.81	2,971,846	26.68
2015	19,592	-2.7	38,865	-7.4	453,397	-17.38	303,795	-55.32	1,627,229	-0.46	3,797,879	27.80
2016	19,551	-0.21	40,622	4.5	346,875	-23.49	4,504,219	1382.65	1,891,655	16.3	4,295,240	13.1
2017	20,782	6.3	41,942	3.3	640,642	84.69	202,039	-95.51	1,895,546	0.38	4,615,873	7.46
2018	23,093	11.1	44,162	2.3	1,525,402	138.11	619,881	206.81	1,966,303	3.73	4,825,948	4.55
2019	23,282	2.1	44,037	-0.3	1,270,953	-16.68	71,924	-88.40	2,162,426	9.97	4,911,681	1.77
2020	23,400	0.5	45,885	4.2	964,370	-24.12	388,405	440.02	269,659	-87.53	697,981	-85.79
2021.1-8	18,638	21.6	36,801	24.2	408,812	-44.68	43,385	-87.80	6,562	-97.53	9,370	-98.64
					歷年累計 23,879,404		歷年累計 9,651,015					
2020.01	1,914	-10.1	3,010	-11.9	28,051	-23.30	9,303	278.66	135,614	-7.23	457,900	15.57
02	1,997	30.0	3,945	38.1	21,093	-24.27	80,934	330.70	114,053	-21.3	221,264	-45.5
03	2,016	-2.1	4,256	-2.5	302,126	574.45	2,174	-32.33	12,474	-94.2	8,150	-97.96
04	1,967	17.5	3,684	4.6	196,491	-72.20	26,151	487.80	308	-99.81	580	-99.85
05	2,025	7.5	3,436	10.3	22,914	-33.99	2,867	-88.19	235	-99.86	225	-99.95
06	1,830	-11.2	3,938	3.2	4,898	-91.33	3,047	-3.51	471	-99.66	409	-99.91
07	1,785	-3.3	3,708	3.2	113,186	413.89	209,779	684.86	715	-99.51	750	-99.84
08	1,804	-8.3	3,656	12.1	16,411	-70.46	21,455	39.57	1,358	-99.33	1,460	-99.66
09	1,902	-7.6	3,767	-1.2	18,739	-87.78	24,289	1,612.91	1,245	-99.35	1,464	-99.61
10	2,155	4.7	4,078	2.2	20,695	-51.27	2,246	-57.10	986	-99.52	2,144	-99.48
11	1,993	-2.3	4,047	1.6	69,777	71.93	703	-90.35	1,136	-99.47	1,955	-99.47
12	2,030	3.3	4,337	1.4	116,163	223.39	5,458	205.60	893	-99.60	1,680	-99.51
2021.01	2,325	21.6	4,099	36.2	62,895	124.22	1,731	-81.39	1,070	-99.21	1,047	-99.77
02	2,006	0.5	3,753	-4.7	101,923	383.21	82	-99.90	1,076	-99.06	878	-99.60
03	1,997	-0.3	5,261	24.1	73,947	-75.52	15,246	601.29	971	-92.22	1,217	-85.07
04	2,525	28.4	4,403	19.6	33,018	-83.20	16,862	-35.52	1,151	273.70	943	62.59
05	2,411	19.1	4,351	26.5	36,310	58.46	0	-100	752	220	895	297.78
06	2,265	23.9	4,897	24.3	9,664	97.31	1,081	-65.52	194	-58.81	1,338	227.14
07	2,594	45.5	4,625	24.5	48,940	-56.76	4,838	-97.69	365	-48.95	1,707	127.60
08	2,514	39.4	5,411	47.9	42,115	156.63	3,545	-83.48	976	-28.13	1,345	-7.88

資料來源：我國財政部進出口統計、經濟部投資審議會統計月報、交通部觀光局臺灣觀光月刊等

■有關在日本舉行之展覽會相關資訊，請參考以下網址

展覽會場	網址
東京國際展示場(東京 Big Sight)	<a href="http://www.bigsight.jp">http://www.bigsight.jp</a>
千葉·幕張 Messe	<a href="http://www.m-messe.co.jp">http://www.m-messe.co.jp</a>
INTEX-大阪	<a href="http://www.intex-osaka.com">http://www.intex-osaka.com</a>