



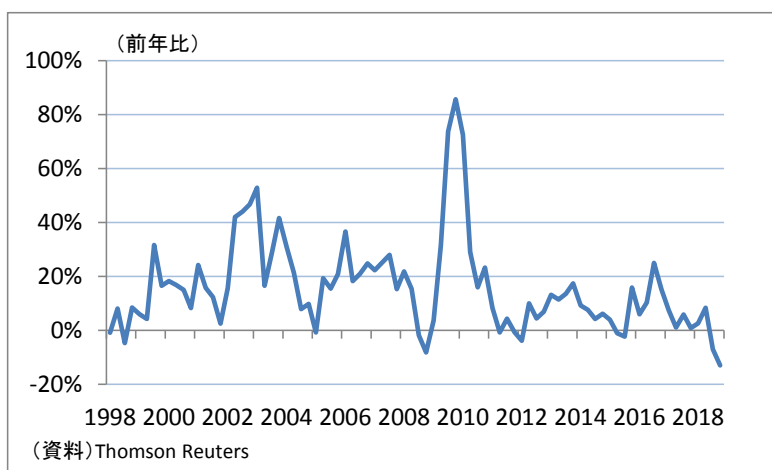
2018年12月14日

## 米中経済摩擦ウォッチ

公益財団法人 国際通貨研究所  
 経済調査部 上席研究員 森川 央

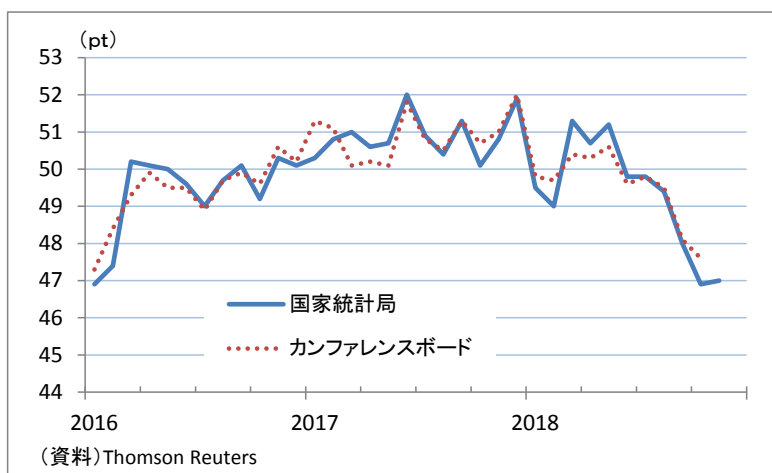
11月の中国の自動車販売は254.8万台で前年同月比-13.9%となった(図1)。前年割れとなるのは7月以降5ヵ月連続であり、中国自動車製造協会によると2018年の年間販売台数は-5%となる見通しだ。年間の販売台数が前年割れとなるのは過去30年で初めてのことである。年間販売台数はリーマンショックのあった2008年も6.6%増加していた。

図1 中国の自動車販売台数



内需の鈍化に対して、国内に過剰債務を抱える中国が景気刺激策を発動する余地は乏しい。輸出ドライブをかけて成長を加速させたいところだが、そこに米中経済摩擦が起こった。新規輸出受注は6月から減少を示す50割れが続いている(図2)。米中経済摩擦は、中国にとって最も悪いタイミングで起こったといえよう。

図 2 中国の新規輸出受注指数 (PMI)



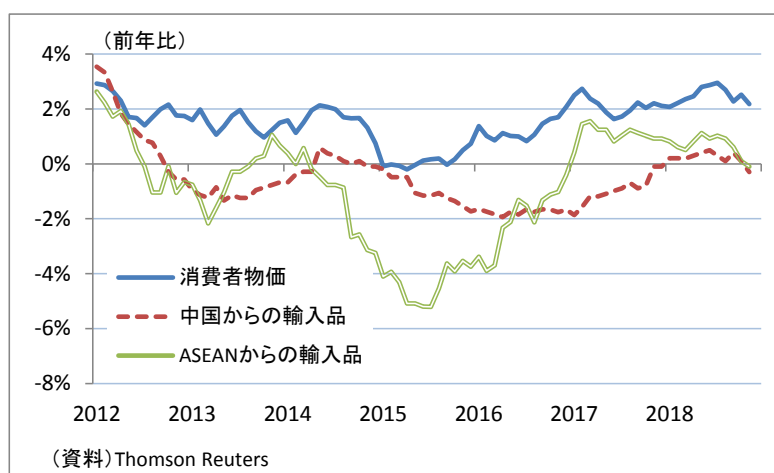
逆に米国にとってはどうか。米国は、元々輸出への依存度が低い<sup>1</sup>。米中二国間の輸出額を比較しても、米国の対中輸出が約 1,300 億ドルであるのに対し、中国の対米輸出は約 5,000 億ドルである。それぞれが報復関税を互いにかけてあった場合、中国が被る損害が圧倒的に大きい。

そして米国の 7-9 月期の実質成長率は 3.5% (前期比年率) で、失業率は 3.7% (11 月) と好調である。報復関税合戦になっても、不況への「抵抗力」は高そうである。

米国にとって、懸念すべき被害は関税がインフレを招くことである。特に中国からの輸入品は生活に密着した消費財が多いので、関税により生活費が上昇すれば、不満の矛先が米国政府に向かう可能性がある。

だが米中経済摩擦によるインフレの顕在化の兆しは表れていない。11 月の中国からの輸入品価格は、前年比 -0.3% に過ぎない。また、今後仮に上昇したとしても、ASEAN など他国へ輸入先がシフトすることが考えられる。この場合、中国製品のウェイトが低くなることで、消費デフレーターでは中国製品の価格上昇の影響が減殺されることになる。こうしてみると、米中経済摩擦は、中国に分が悪いように思われる。

図 3 米国の物価指標



<sup>1</sup> 実質 GDP に占める輸出の比率 (2016 年) は中国の 19.1% に対し、米国は 7.8% である (IMF 統計による)。

一方、米政府の米中経済・安全保障検討委員会（U.S.-China Economic and Security Review Commission）の2018年版年次報告からは、中国政府への強い警戒感と、並々ならぬ対決への決意が感じられる。

冒頭の Introduction は以下のように締めくくられている。

「過去数十年、米国の対中政策は、経済、外交、そして安全保障上の関与政策が、やがて開放的で、自由で、責任ある中国の基礎作りになるとの希望に根差していた。これらの希望はこれまで無益だった。議員も政府職員もビジネス界の人々も既に、中国の国際秩序転覆（China's subversion of international order）に対処する、超党派の取り組みを始めている。＜中略＞新しいアプローチが形作られるにつれて、米国の政策担当者は難しい決断を強いられるだろう。しかし、一つ容易な選択がある。希望でなく現実こそ、米国の対中政策を動かしていくべきである。」

中国は足元で、大豆輸入の再開や米国製自動車の関税引き下げなど、対米譲歩の姿勢も見せている。しかし、米国の狙いは二国間の貿易赤字削減を超えたところにあるようだ。米中対決は始まったばかりと考えるべきなのだろう。

以上

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいませよう、宜しくお願ひ申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されております。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。