



和解か？ 再調整か？

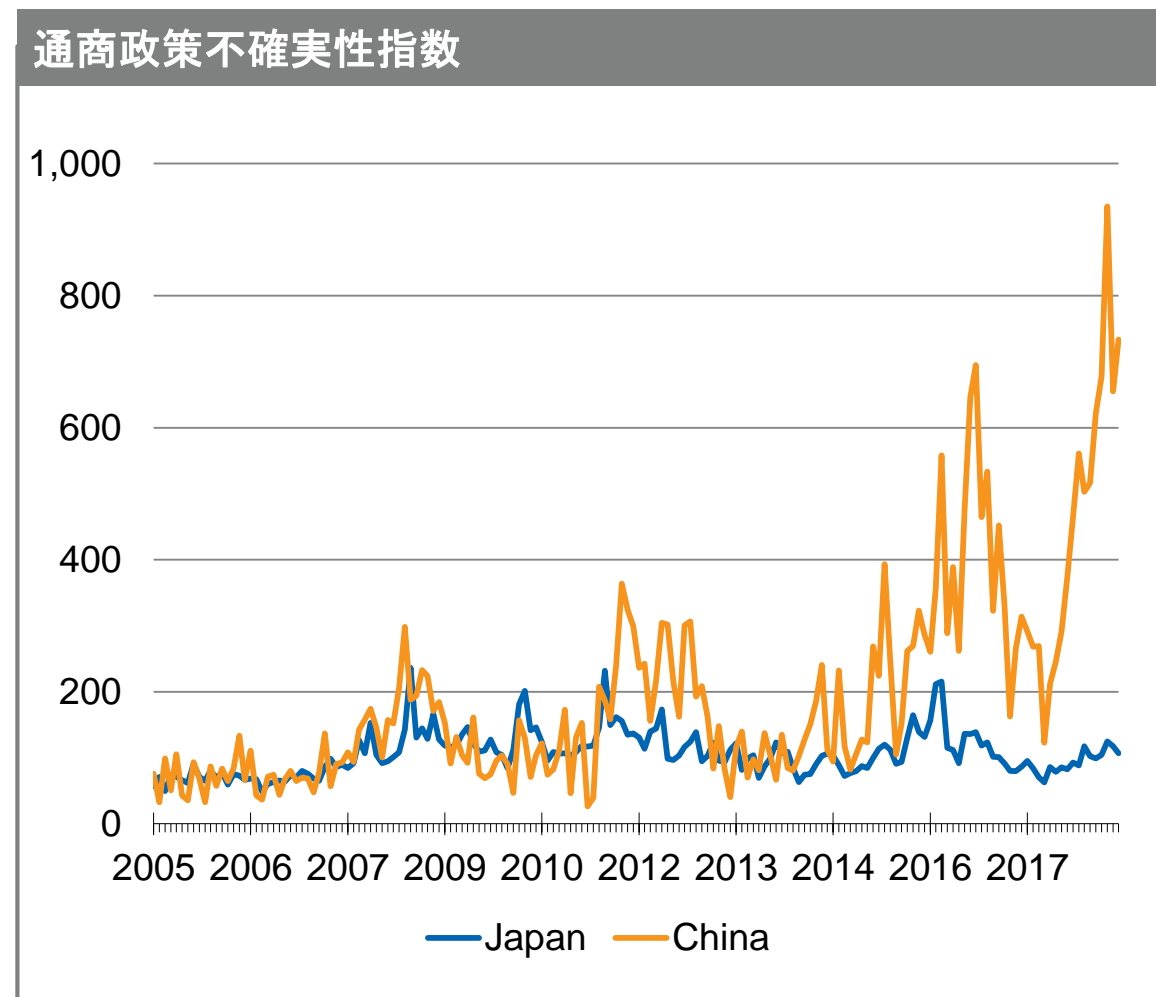
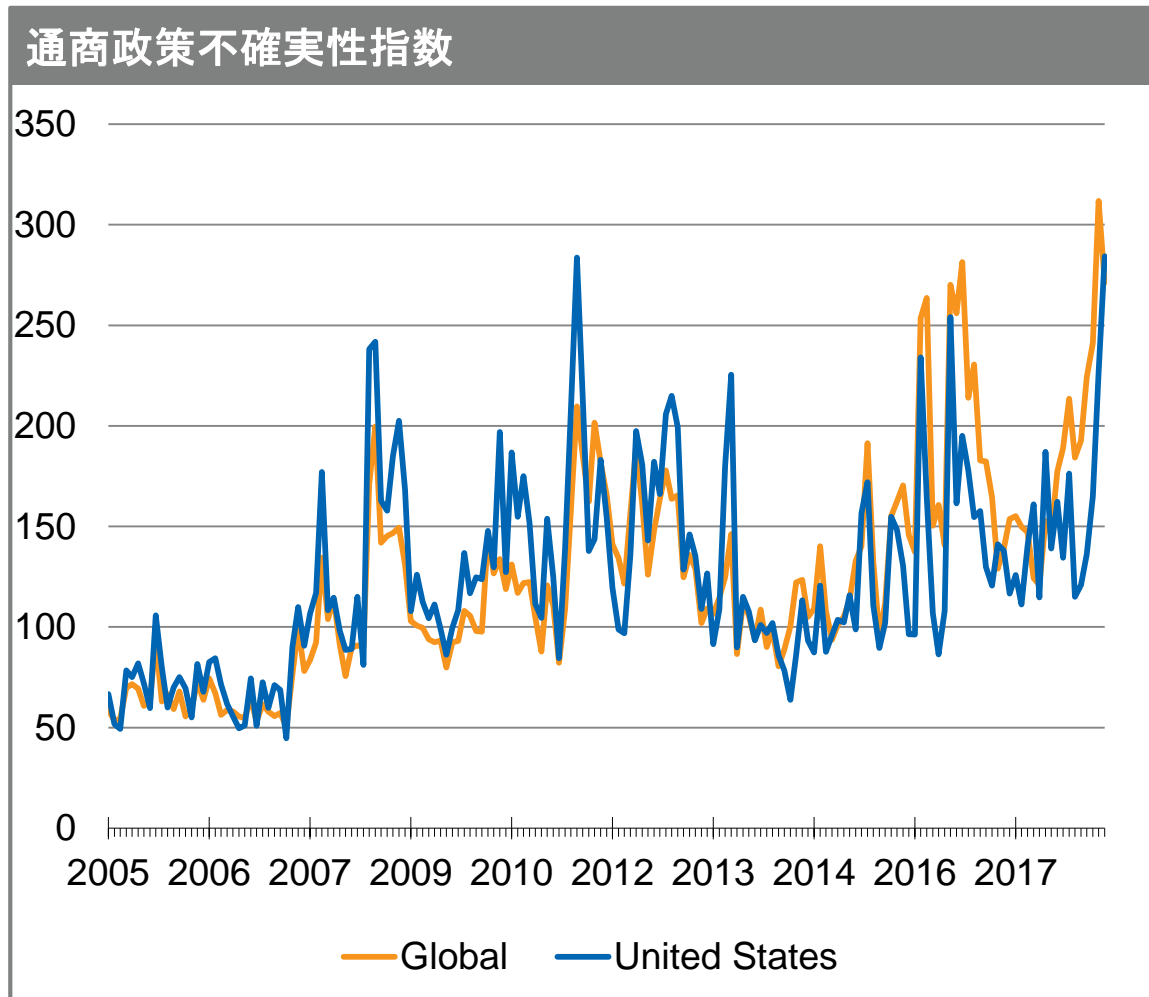
米中自動車貿易の現状評価とさらなる緊張に関する洞察

Peter Nagle

Senior Researcher II

peter.nagle@ihsmarkit.com

通商政策不確実性指数が急上昇 貿易摩擦が全面的に表出



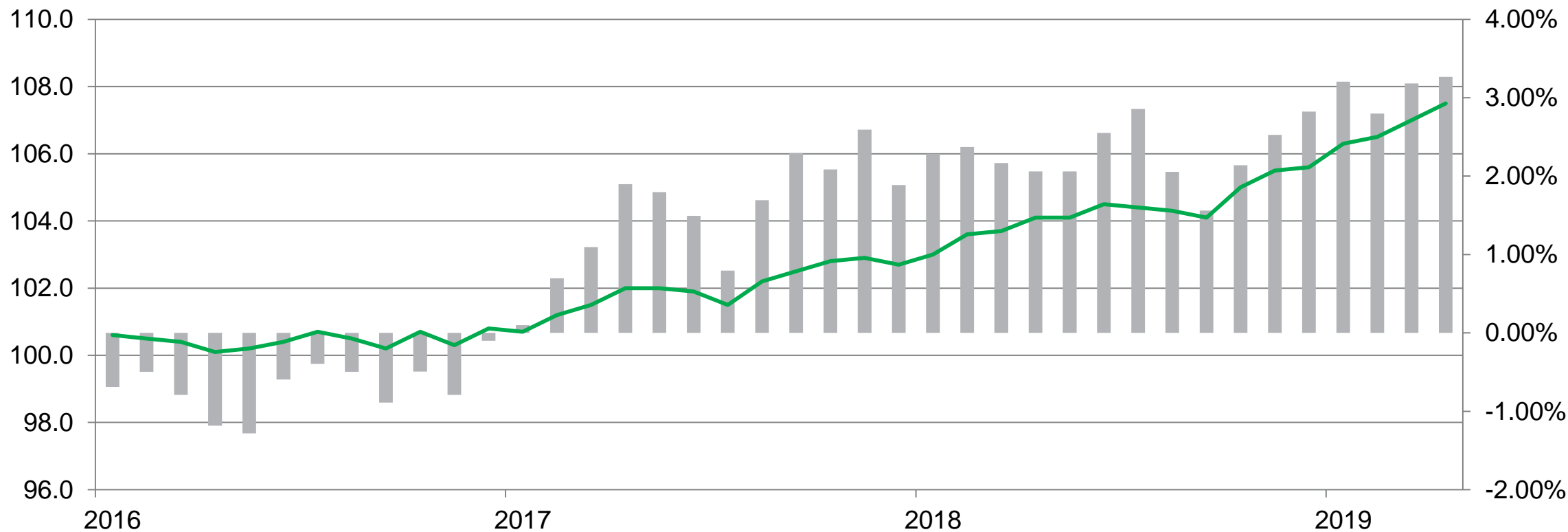
Source: "Measuring Economic Policy Uncertainty" by Scott R. Baker, Nicholas Bloom, and Steven J. Davis at www.PolicyUncertainty.com

© 2019 IHS Markit

2018年3月：貿易戦争激化始まる

米国が第232条に基づき鉄鋼・アルミニウムへ関税賦課、他国も対抗

米国：商品別生産者物価指数：自動車製造業向け原材料



Source: IHS Markit

■ 前年比成長率

— PPI: 自動車製造業向け原材料

© 2019 IHS Markit

2018年4月：中国をターゲットに 米通商代表部(USTR)が第301条追加関税第1弾を発表

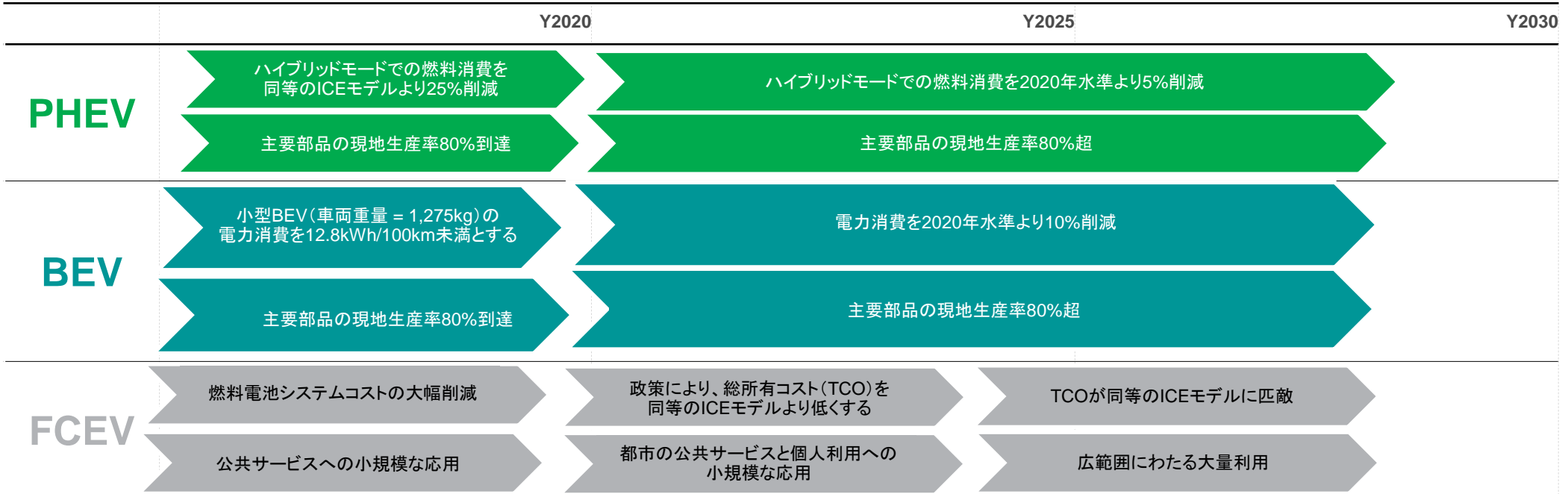
2017年8月、トランプ大統領は技術移転、知的財産、および技術革新に関連する中国の行為、政策、および慣行について第301条に基づく調査を開始。4月5日にはUSTRが中国の不公正な行為、政策、および慣行に対して以下の3つの個別アクションを含む適切な対応を指示：

1. 関税－現在は2,500億ドル相当の中国製品が対象。さらに3,000億～3,250億ドル相当に追加関税賦課の可能性
2. WTOによる紛争解決－米国は中国の差別的な技術移転慣行に対し、世界貿易機関(WTO)に紛争解決を要請。日本とEUも、対米関係の緊張は継続中だが、議論に加わる意思を表明
3. 投資制限－米財務長官が、米国にとって重要と判断される産業や技術への中国の対米投資に関する懸念を表明

メイド・イン・チャイナ2025－10の優先推進分野

- > 航空・宇宙設備
- > 省エネルギー・新エネルギー車
- > 新材料
- > 農業機械
- > 次世代情報技術
- > 高度デジタル制御工作機械とロボット
- > 電力設備
- > 海洋エンジニアリング設備とハイテク船舶
- > 生物薬品と高性能医療機器
- > 先進的軌道交通整備

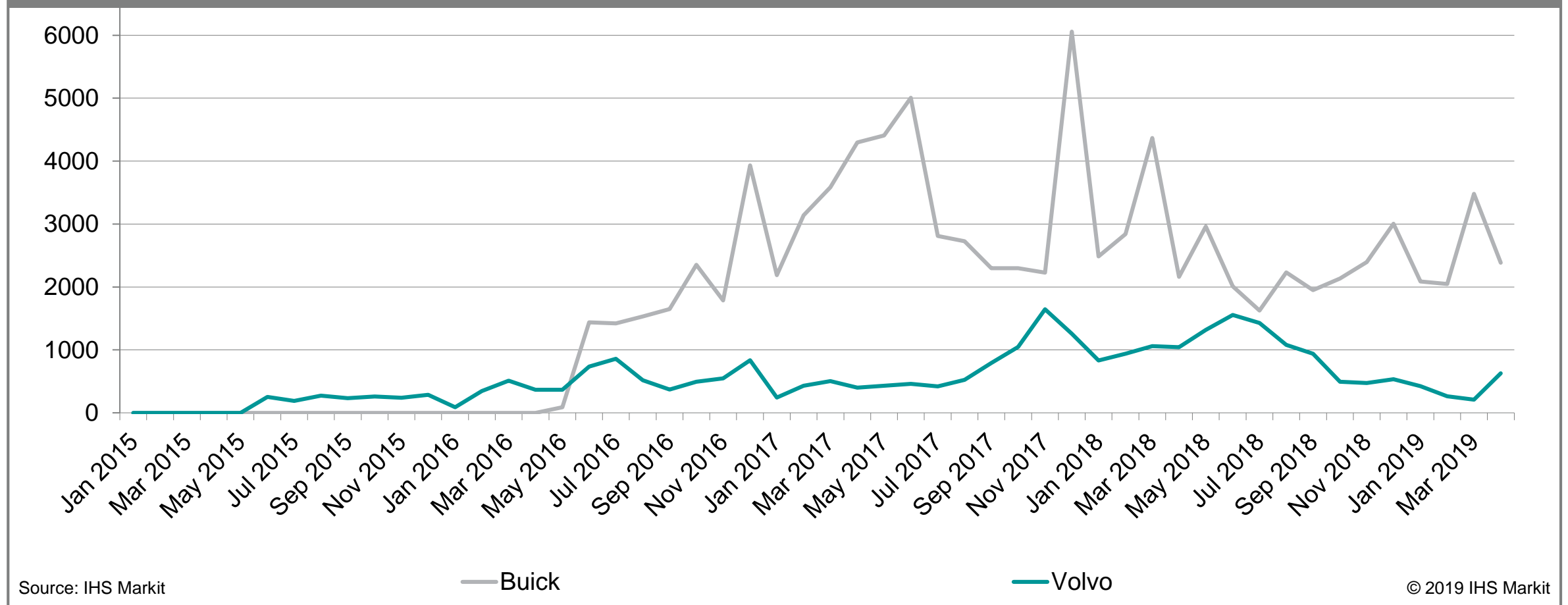
新エネルギー車カテゴリの展望：



Source: 国家製造戦略諮問委員会

当初発行の関税対象リストに含まれる輸入車(中国から米国へ) 影響は現時点では限定的だが、今後の製品計画のリスクは高まる

中国から米国へのライトビークル輸入台数(ブランド別)



Source: IHS Markit

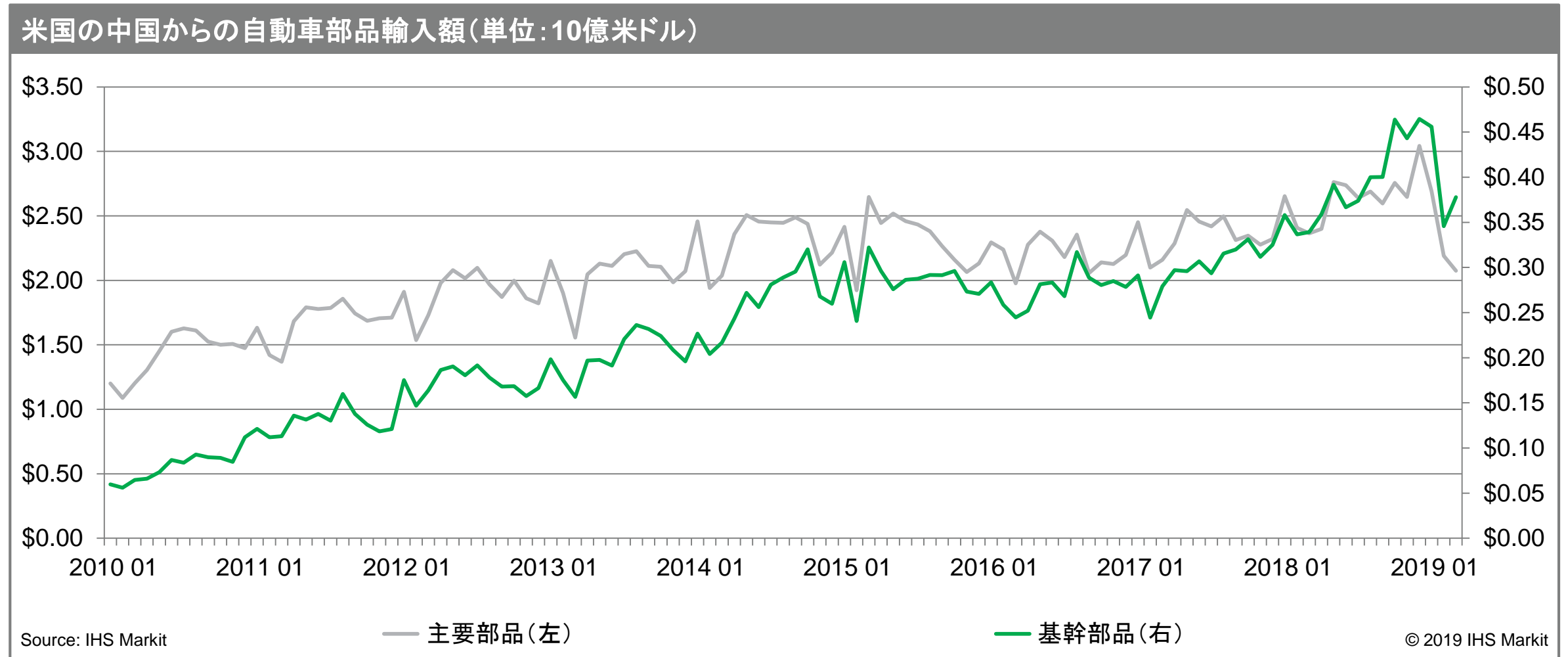
— Buick

— Volvo

© 2019 IHS Markit

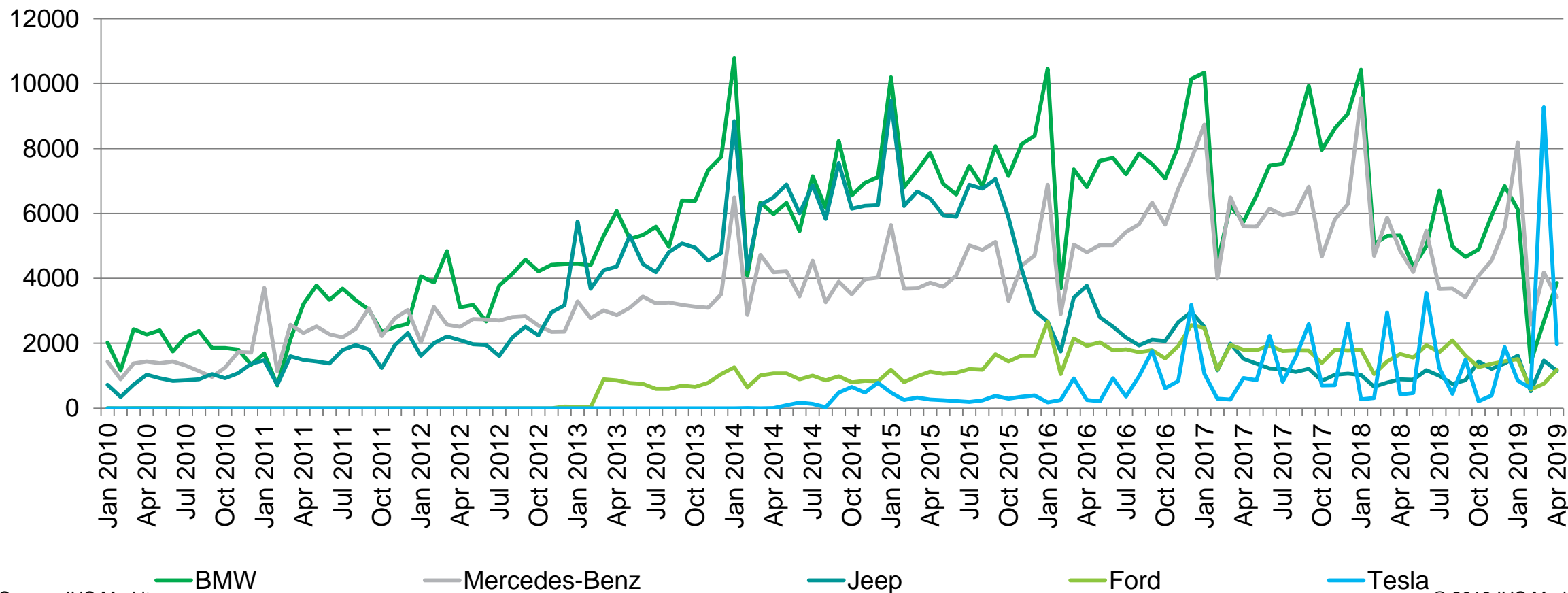
輸入部品に高まる圧力(中国から米国へ)

中国はさまざまな関税対象自動車部品の最大の供給者



中国が米国からの輸入車に対する関税引き上げで対抗 他国からの輸入車に対する関税は引き下げ、その後米国車に対する関税も引き下げ

中国の米国からのライトビークル輸入台数(ブランド別)

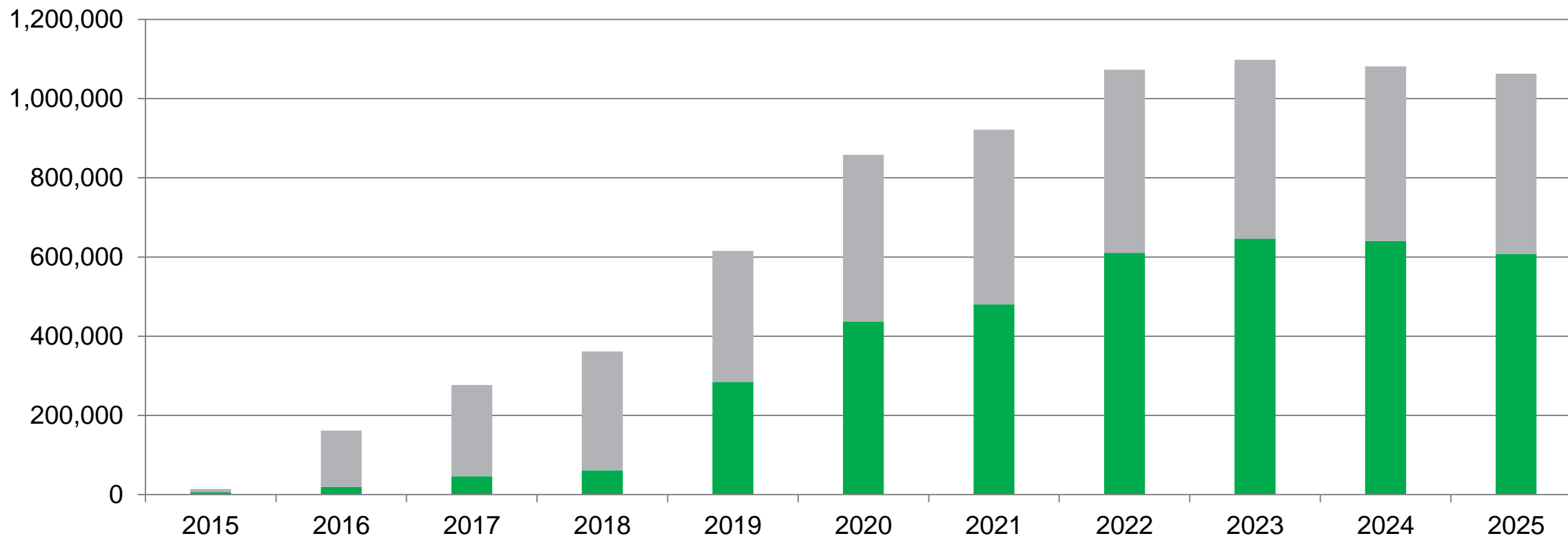


Source: IHS Markit

© 2019 IHS Markit

中国販売成長失速で米国から中国への輸入が減少、中国でのオンショア生産が加速 関税によりさらなる現地生産化のリスクが増大

北米から中国への生産移管予測台数



Source: IHS Markit

■ オフショア生産

■ マルチソース生産

© 2019 IHS Markit

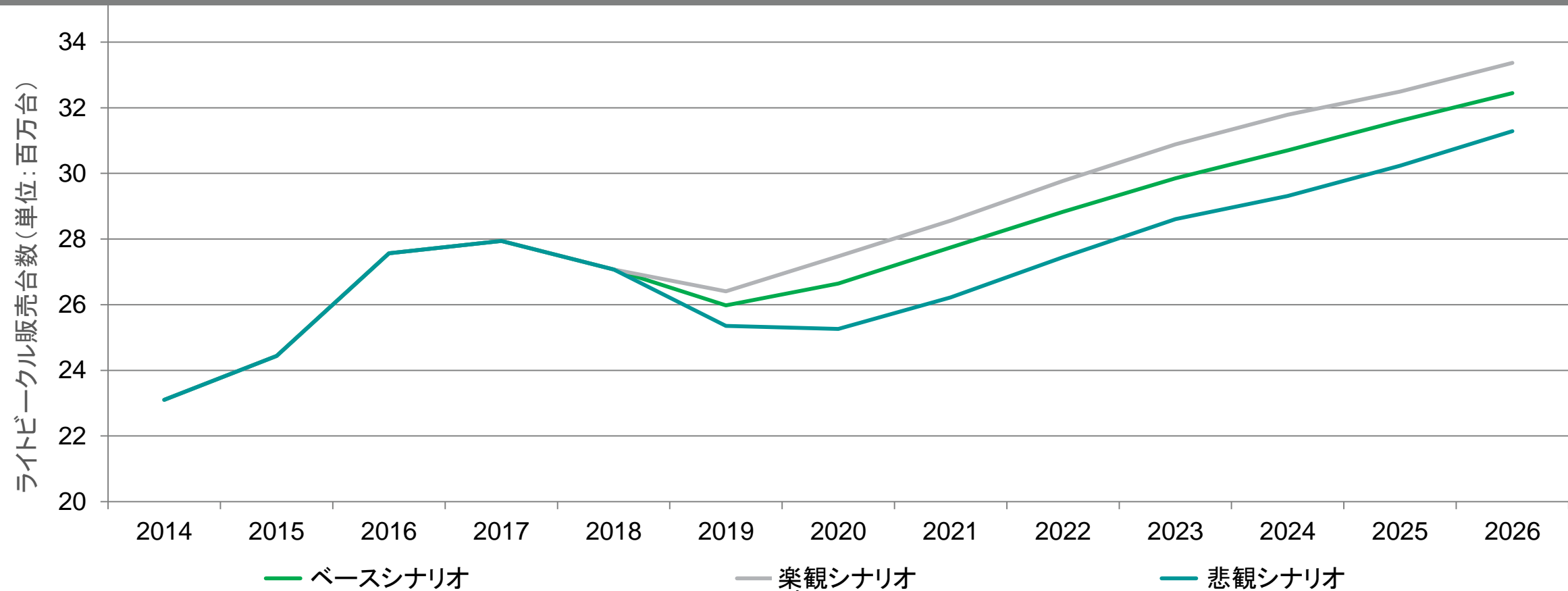
極端な下方修正が進行中の中国 貿易摩擦の圧力で減速が深刻化



* 市場への影響は乗用車卸売データで計測。ディーラー注文が含まれるため、ディーラー在庫の影響を受ける

減速が続く中国新車販売市場 貿易摩擦の圧力により需要調整が深刻化

中華圏ライトビークル販売予測シナリオ

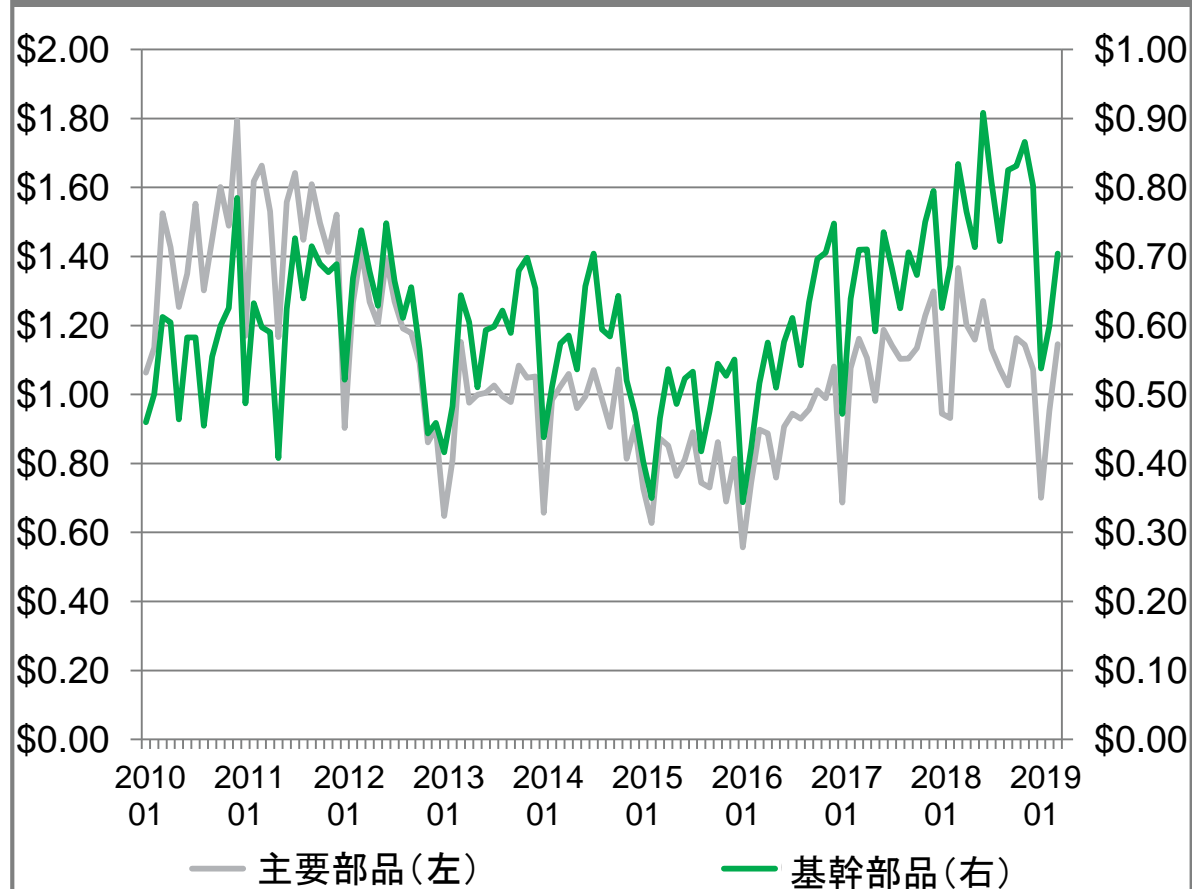


Source: IHS Markit Contingency Planning Forecast Service Q2 2019 (rebased)

© 2019 IHS Markit

米中貿易摩擦がグローバル市場に波及 日本とASEANのサプライヤーに圧力

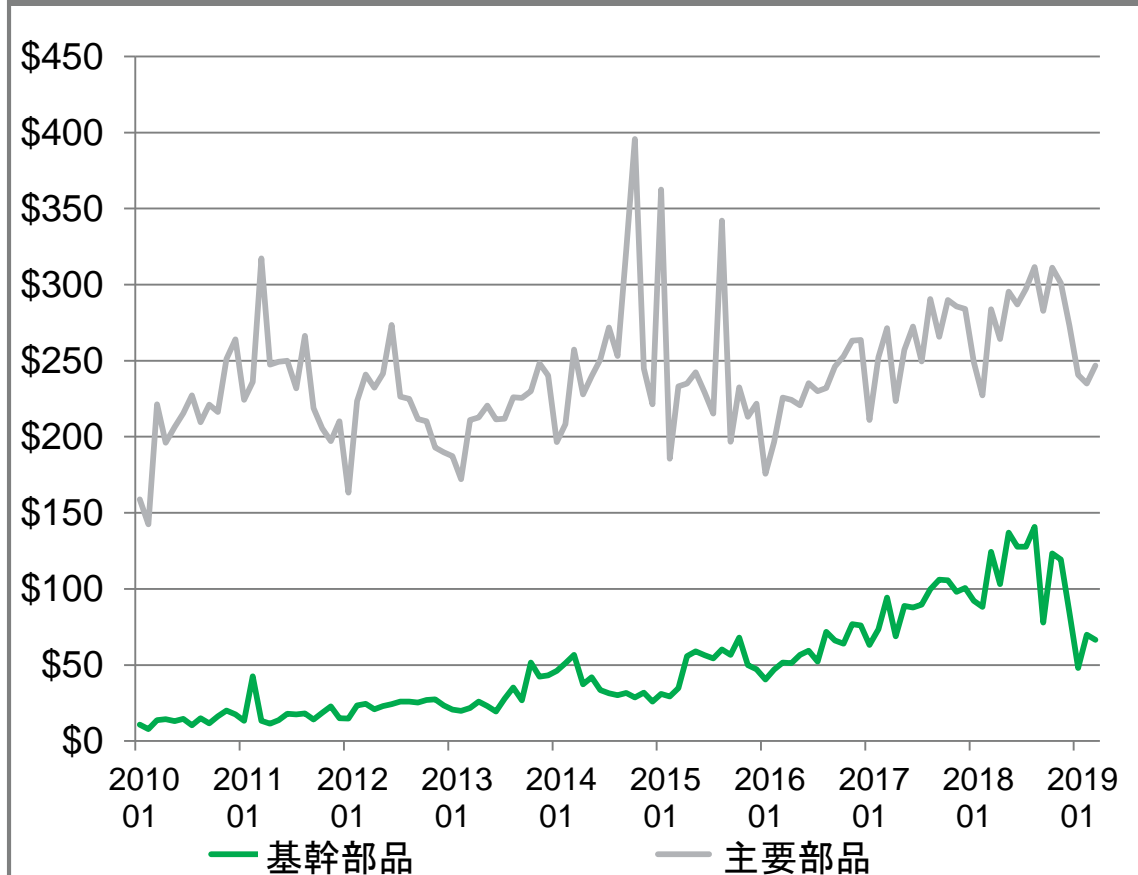
日本から中国への自動車部品輸出額(単位:10億米ドル)



Source: IHS Markit

© 2019

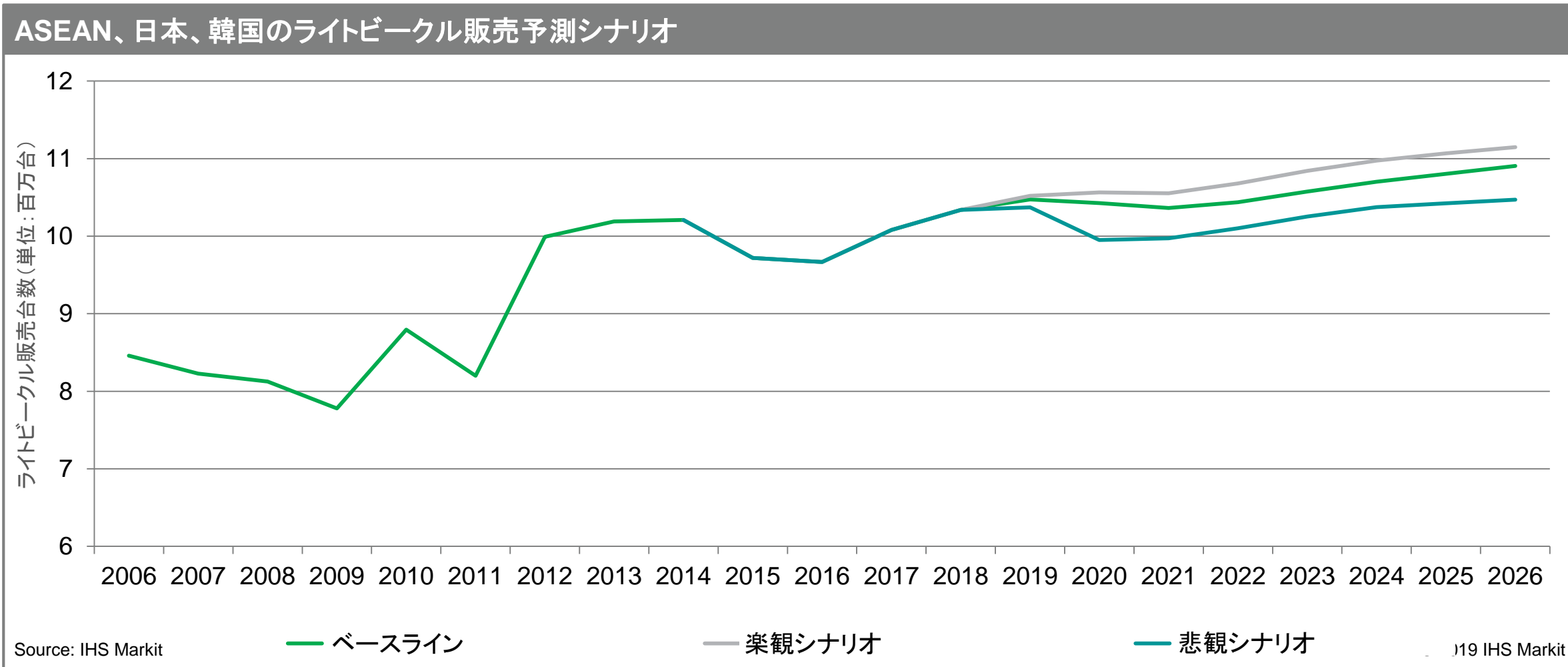
ASEANから中国への自動車部品輸出額(単位:百万米ドル)



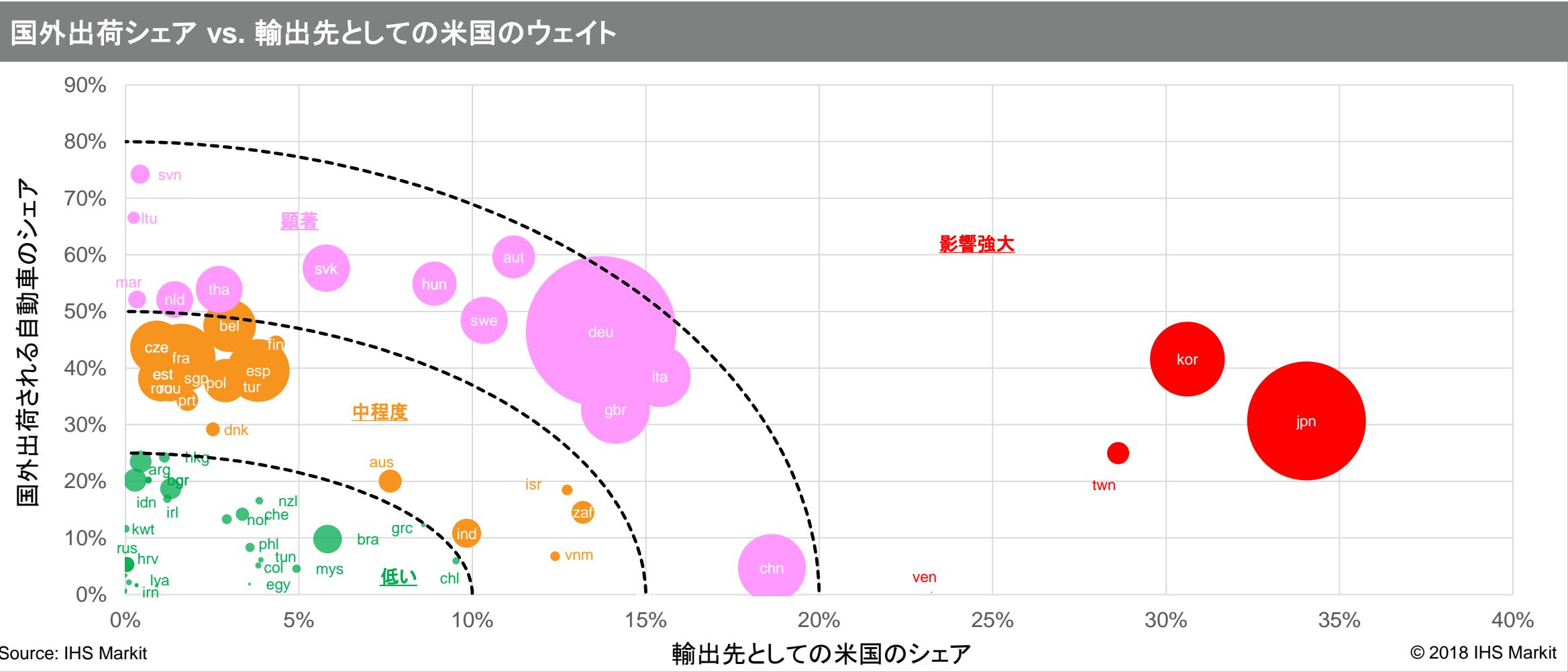
Source: IHS Markit

© 2019

米中間の緊張の更なる高まりがアジア市場の成長に影響を与える ASEAN、韓国、日本の各市場に大幅な下振れリスク



第232条に基づく自動車関税の判断は5月18日より半年間先送り 報告書ははまだ公表されず、部品についてははまだ検討中



注: カナダとメキシコは非表示。両国は図の右上に位置することになるが、影響が非常に大きく、表示すると全体図が歪曲されるため割愛。第232条自動車関税は適用外
注: それぞれの円の大きさは各国の対米自動車輸出規模を示す

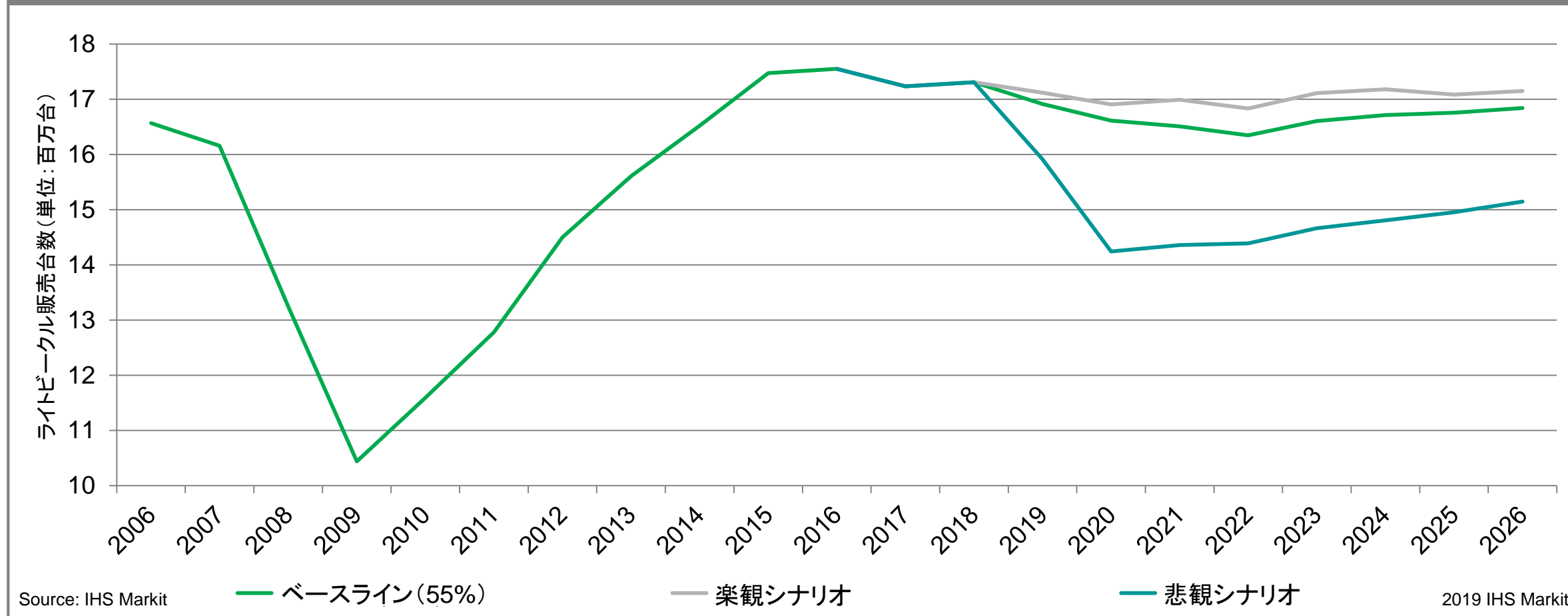
新協定に対応だが、旧協定と(ほぼ)同様 USMCA下の自動車セクターの主な変更点



- ライトビークルの域内原産割合は2023年または協定批准3年後の、いずれか遅い方までに62.5%から75%へ引き上げ
- 基幹部品および主要パーツの域内生産割合は2023年または協定批准3年後、いずれか遅い時期までに62.5%から75%へ引き上げ *リチウムイオン電池は除外
- 北米からの鉄鋼・アルミニウム調達70%。米国232条鉄鋼・アルミニウム関税からのカナダまたはメキシコの除外措置はなし
- 平均時給16米ドル以上の労働者による生産割合は、乗用車は2023年までに40%、ライトトラックは2027年までに45%の達成を求められる。製造、情報技術、研究開発などの内訳を含む。労働者の権利保護を含む
- 有効期間は16年。批准後、当事者間で6年後に共同レビューを実施し、協定をさらに16年延長するかどうか決定する。延長の場合は6年以内に共同レビューを再度実施、延長しない場合は最初の16年の期間中に毎年レビューを実施する
- 米国が第232条関税を自動車セクターに発動した場合、カナダとメキシコは乗用車年間260万台、ピックアップトラックはすべて免除、部品は現在の輸出水準を大幅に上回る金額で免除となり、これは事実上関税の適用外となることになる

貿易紛争の長期化が米国販売に厳しい結果をもたらす 関税引き上げに耐えられず自動車不況に陥る可能性

米国ライトビークル販売予測シナリオ



米国にとって貿易戦争は楽勝(ではない) ドル高、輸入増、低インフレ

米国の貿易バランスと為替レート

