

# マンスリー・レビュー

---

2023.3



## CONTENTS

視点	人口減少社会に突入する中国 日本総合研究所 調査部 三浦有史 …	1
経済トピックス	わが国のインバウンド需要に本格回復の兆し 日本総合研究所 調査部 内村佳奈子 …	2
社会トピックス	自動車税制の見直しに向けた課題 日本総合研究所 調査部 立岡健二郎 …	4
アジアトピックス	インドネシアの鉱物資源政策の行方 日本総合研究所 調査部 松本充弘 …	6
KEY INDICATORS	.....	8

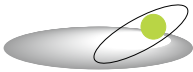
---

本誌は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本誌は、作成日時点で弊行および弊社が一般に信頼出来ると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を弊行および弊社で保証する性格のものではありません。また、本誌の情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。

ご利用に際しましては、お客さまのご自身の判断にてお取り扱いいただきますようお願い致します。本誌の情報に基づき起因してご閲覧者様および第三者に損害が発生したとしても執筆者、執筆にあたっての取材先、弊行および弊社は一切責任を負わないものとします。

本誌の一部または全部を、電子的または機械的な手段を問わず、無断での複製または転送等することを禁じております。

---



## 人口減少社会に突入する中国

中国の国家統計局は、2023年1月、2022年末時点の人口が14億1,175万人と、前年から85万人減少したと発表しました。2022年の死亡数は前年比2.6%増の1,040万人と大きな変化はありませんでしたが、出生数が前年比10.0%減の956万人と落ち込んだことが影響しました。中国の人口が減少するのは、鉄鋼や農作物の大増産運動を打ち出した大躍進政策の失敗で飢きんが発生した1960年以来のことです。

中国の2016年の出生数は1,898万人であったため、コロナ禍があったとはいえ、わずかに6年で半減した計算になります。一人の女性が一生の間（15～49歳）に産む子供の数を示す合計特殊出生率は2018年から急速に低下しており、国連は2022年の中国の合計特殊出生率を1.18と、日本の1.31をも下回ると推定しています。

習近平政権はかねてより少子化に危機感を強め、2015年末に「一人っ子政策」の廃止により子供を二人持つことを、そして、2021年6月には3人まで認める政策を打ち出しました。さらに、少子化対策は単なる産児制限の緩和から、出産休暇の延長や保育補助金の給付など、出産を奨励する政策へと移りつつあります。なかでも、保育補助金は家計への現金給付であることから、その効果が期待されています。

一例として、四川省攀枝花市では、2021年に多子世帯に3歳までの子供一人につき月500元の保育補助金を給付した結果、出生数は前年比1.6%増となり、第2子は同5.6%、第3子は同168.4%増となったとしています。同市の子供一人当たりの保育補助金は年間で6,000元となり、同市の平均可処分所得4万7,915元の12.5%に相当するかなりの大盤振る舞いといえます。

それでも、多くの人に子供を持つことを決意させるには不十分です。理由としては、中国の教育費を含む養育費が非常に高いことが挙げられます。中国における17歳までの平均的な養育費は48.5万元、大学卒業までの養育費は62.7万元とされます。前者は都市部の可処分所得の4.0年分、後者は5.2年分に相当し、いずれも世界最高水準です。中国は可処分所得との対比でみた住宅価格も世界最高水準であるため、子供を持ちたくても持てないという人が大半です。

中国では、①保育補助金は3歳ではなく、子供が成人するまで月1,000元を給付する、②第2子を持つ世帯の住宅ローンの金利負担を半減し、第3子を持つ世帯は金利負担を全額免除する、といったより大規模な補助金給付を行うべきとする専門家もいます。しかし、不動産市場の低迷により歳入の柱である土地使用権譲渡収入が減少し、財政がひっ迫している地方政府にそれを実現する余力はありません。

中国では、婚姻率の低下、出産適齢女性の人口減少、都市化や高学歴化による出産意欲の一段の低下といった現象も顕著であることから、人口は増えるどころか、減少スピードが加速する恐れもあります。その場合、中国の人口は、国連の人口見通しの中位推計ではなく、下位推計により近くなる可能性があります。下位推計では、中国の人口は2065年に10億人を割り込むことから、2030年前後に米国を上回る水準に達する経済規模は、その後再び米国を下回るようになると見込まれます。（三浦）

## ■ わが国のインバウンド需要に本格回復の兆し

わが国では、昨秋に新型コロナの水際対策が大幅に緩和されたことを受けて、訪日外国人が急増しています。それに伴いインバウンド需要が景気回復のけん引役になるとの期待も高まっています。以下では、訪日外国人を巡る昨年の動向を振り返ったうえで、2023年のインバウンド需要を展望しました。

### 2022年秋に水際対策を大幅に緩和

政府は、2022年の春先から入国者数の上限を引き上げるなど、段階的に水際対策の緩和を進めてきました。しかし、団体ツアー以外の旅行制限や煩雑な入国手続きが必要であったこと等が影響し、その後も訪日外国人数はコロナ前の2019年同月対比で1割以下の水準にとどまっていました。

2022年10月、政府が水際対策を大幅に緩和したことを契機に、訪日外国人数の回復が本格化しています。水際対策の緩和として、①1日当たりの入国者数の上限撤廃、②短期滞在者のビザ取得免除、③個人旅行の解禁が実施されました。わが国が訪日外国人の受け入れ促進にかじを切ったことに加え、ちょうど同じ時期に周辺のアジア地域でも渡航規制の緩和が進んだことにより、訪日外国人数は足元にかけて急回復しています。日本政府観光局によると、12月の訪日外国人数は132万人と2年10カ月ぶりに100万人を超える水準まで増加しました（図表1）。2022年通年では383万人と2019年の1割程度にとどまりましたが、10月からの約3カ月でコロナ前の半分を超える水準まで回復したことを考慮すれば、外国人の訪日意欲はかなり強いといえます。

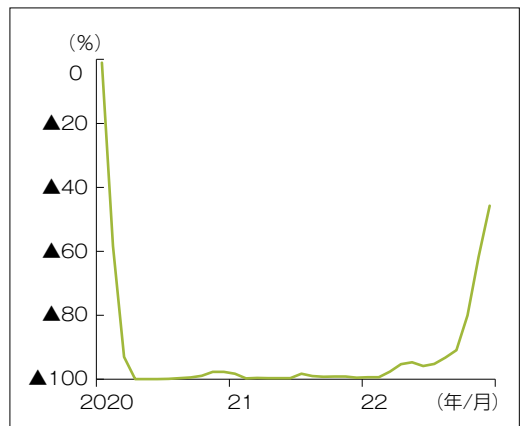
地域別の動向をみると、中国以外のアジアや米国からの訪日客の増加が目立っています。とくに韓国からの訪日客は12月に46万人と、日韓関係が悪化する前の2018年同月と比べて7割弱の水準まで回復しています。

一方、欧州からの訪日客の回復は遅れています。これは、ウクライナ情勢の悪化を受けた飛行ルート変更による飛行時間の長期化や、燃油サーチャージの高騰による長距離航空運賃の値上がりなどが訪日意欲をそいでいると考えられます。また、コロナ前の訪日外国人の3割以上を占めていた中国からの訪日客も、長らく続いたゼロコロナ政策の余波で、コロナ前の1割にも満たない低迷が続いています。

### 景気回復の追い風に

先行きもアジア地域からの訪日客を中心に回復傾向が続き、インバウンド需要の増加が続くと予想されます。どこまで

図表1 訪日外国人（2019年対比）



（資料）日本政府観光局「訪日外客統計」を基に日本総合研究所作成

増加するかは中国人観光客の動向に大きく左右されそうです。中国では、ゼロコロナ政策が終了したことで従来の渡航制限は撤廃されましたが、わが国では中国人観光客に対する水際対策を強化しています。今後、こうした規制が解除されればインバウンド需要の回復力も全体として強まると考えられます。仮に、2023年6月ごろから規制が緩和され、中国人観光客が徐々に回復する場合、2023年の訪日外国人は年換算で約2,300万人と2019年の7割程度の水準まで回復が進む見通しです。

また、昨年から続く円安の影響で一人当たりの旅行消費額が増加しています。訪日外国人一人当たりの消費額と為替レートの関係を見ると、円安が進むほど、一人当たり消費額が増加する傾向がみられます（図表2）。実際、観光庁「訪日外国人消費動向調査」によると、2022年10～12月期の一人当たりの旅行支出は21.2万円と2019年の15.9万円から大きく増加しています。円安の進行や海外物価の上昇を受けて、多くの外国人にとって日本の物価は割安に感じられ、訪日客の消費意欲を刺激していると考えられます。

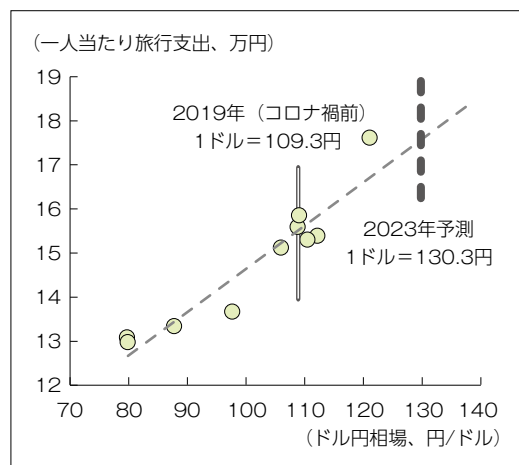
こうしたインバウンド需要の復調はわが国の景気回復を後押ししていく見通しです。訪日外国人の増加と一人当たり旅行消費額の上昇を勘案して試算すると、2023年のインバウンド需要は年換算で4.1兆円となり、GDPを約0.6%押し上げる見通しです。

### 供給力の強化が課題

今後は、インバウンド需要の回復に対

応するための供給力の強化が課題になりそうです。旅行関連業界では、コロナ禍で落ち込んだ就業者数が今なおコロナ前の水準に戻っていません。一方、国内の旅行者数は回復しており、人手不足感が強まっています。今後、訪日外国人が増加すると、人手不足が一段と深刻化する恐れがあります。このため、旅行関連業界の人員確保や宿泊施設などの収容力拡充など供給力を向上させる対応が急務となっています。また、中長期的な観点からも、省力化に資する設備投資や訪日客を引き付ける魅力的なコンテンツ開発なども重要と考えられます。インバウンド需要のコロナ禍からの回復に合わせて、わが国観光の持続的な成長力を高める取り組みが期待されます。（内村）

図表2 為替レートと一人当たり旅行支出



(資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」、Bloomberg L.P.を基に日本総合研究所作成

(注) 訪日外国人消費動向調査(暦年)における一人当たり旅行支出(一般客)とドル円相場の組み合わせをプロットしたもの。期間は2010年から2019年。2023年のドル円相場は日本総合研究所予測。

## 自動車税制の見直しに向けた課題

昨年12月に決定された2023年度の与党税制改正大綱には、今後の自動車税制の見直しに関して、具体的な記述が盛り込まれました。その内容は、税負担のあり方をより自動車の利用に応じたものにシフトさせるべく、3年後までに具体的な制度の枠組みを検討する、というものです。以下では、こうした見直しが検討されている背景を整理したうえで、見直しに向けた課題について考えてみました。

### 時代の変化に伴い問題が表面化

現行の自動車税制は、取得、保有、登録・車検、利用の各段階で課税する体系になっています。取得、保有、登録等の段階では自動車本体、利用段階のみ燃料を課税対象としています。こうした枠組みは、ガソリン車を自ら所有して利用するのが一般的であった時代に構築されたものです。

ところが、ガソリン車の燃費性能は年々向上し、さらに近年ではハイブリッド車（HV）や電気自動車（EV）などの次世代自動車が普及してきたほか、カーシェアリングの広まりなど利用形態にも変化が生じています。こうした変化に伴い、現行の自動車税制に関して、以下のような問題が顕在化してきました。

一つが、税収の減少です。直近の自動車関係の税収は、合計で5.8兆円（2020年度）で、税収ピーク時の2005年と比較すると2兆円も減収になっています（図表1）。一方で、道路整備や交通安全対策など、国・地方自治体が毎年度道路関係事業に費やしている支出は、直近の税収額を上回っているとみられるほか、

国土交通省の推計（2018年度）によると、道路の維持補修・更新の費用は中期的に増加していくとされています。

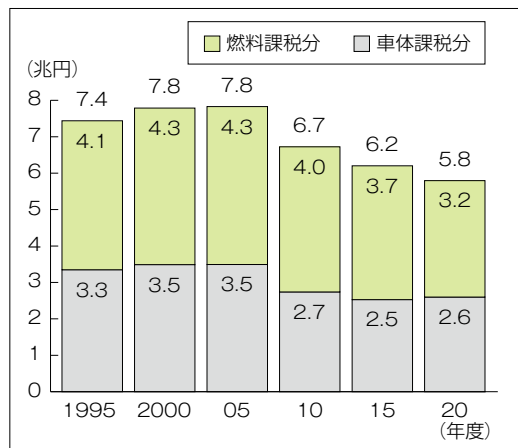
二つめが、ユーザー間の公平性が確保されていないことです。例えば、ガソリン車のユーザーは、走行に応じて揮発油税、いわゆるガソリン税を負担していますが、同じく道路を利用しているEVユーザーには、そうした負担はありません（図表2）。

政府は、乗用車の新車販売において、EV・HVに代表される電動車の割合を2035年までに100%にするという目標を掲げています。現在は48%（2022年）ですが、こうした目標に近づくにしたがって、先に挙げた問題はより一層大きなものになると考えられます。

### 制度設計と環境との両立が課題

自動車税制について利用に応じた負担

図表1 自動車関係税収の推移



（資料）財務省「租税及び印紙収入決算額調」、総務省「地方税に関する参考計数資料」などを基に日本総合研究所作成

へのシフトを志向する動きは、世界的な潮流であり、時代に沿ったものといえるでしょう。もっとも、その移行に向けては、クリアすべき課題が少なくありません。

その一つが、具体的な制度設計です。ガソリン税の負担がないEVを含め、利用に応じた負担をより広く求める場合、走行距離に着目し、それに課税するという考え方は、最も有効かつ有力な選択肢といえるでしょう。ただし、いわゆる走行距離課税は、理論としてはわかりやすい一方、走行距離をいかに把握して課税するかなど、実際の制度運用の面で検討を重ねるべき点が少なくありません。

加えて、こうした課税をすべての自動車に一律に適用した場合、地方在住者や物流事業者など、一部ユーザーの負担が大きくなるとみられ、それに対して何ら

かの配慮を講じることも検討課題になるでしょう。自家・貨物・旅客などの用途別はもちろん、地域別に税率に差異を設けるといったことも検討される可能性がありますとみられます。

二つめが、気候変動対策との両立です。わが国に限らず二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）を含む温室効果ガスの排出量を削減することは今や国際的な責務です。EVについては、CO<sub>2</sub>を排出しないため、これまでエコカー減税などで優遇の対象とされてきましたが、仮に自動車税制が利用に応じた課税に一本化された場合、ガソリン車に対する経済的優位性が低下し、結果としてEVの普及の遅れが生じることにもなりかねません。現在、政府は気候変動対策の柱として、炭素税や排出量取引など、CO<sub>2</sub>排出に対して一定の金銭的負担を求める制度の導入を検討していますが、そうした取り組みと足並みをそろえつつ、環境に配慮した税制を構築していくことが求められます。

図表2 ガソリン車と電気自動車の課税状況の比較

	取得	保有	登録・車検	利用
	自動車税 (注1) (環境性能割/ 種別割)	自動車重量税		揮発油税 (注2)
ガソリン車	○ あり	○ あり		○ あり
電気自動車 (注3)	△ 環境性能割：非課税 種別割：軽減	△ 2回免税		× なし

(資料) 政府税制調査会資料(2022年10月26日、財務省説明資料(消費課税2))の図表(p17)を一部修正のうえ、日本総合研究所作成

- (注) 1. 軽自動車の場合は軽自動車税。  
2. 地方揮発油税も含む。  
3. 燃料電池自動車、天然ガス自動車、プラグインハイブリッド自動車なども同様。

## 時代の変化に適応した税制へ

自動車税制は、わが国の基幹産業の一つである自動車産業や、道路の整備・維持補修などの公共投資、地域の交通政策にも大きくかかわる問題です。その見直しに向けて乗り越えるべき課題が多いのも事実ですが、時代の変化に向き合い、適切な対応を図ることが必要不可欠です。自動車産業の発展と軌を一にしていこううえでも、時代の変化に適応した税制のリニューアルに向けて、今後各方面の知見を集めて検討を進めていくことが望まれます。(立岡)

## ■ インドネシアの鉱物資源政策の行方

インドネシアでは、同国で採掘される未加工の鉱物資源の輸出を禁止し、国内産業を保護・育成する政策が進められています。すでに実施されているニッケル鉱石の禁輸により海外からの投資が増えたことを受け、ジョコ大統領は将来的にすべての鉱物資源を禁輸する意向です。以下では、同国政府の鉱物資源禁輸措置の動きと、その一つであるニッケルの禁輸が外資誘致の成功につながった要因を整理したうえで、鉱物資源禁輸を軸とした同国の産業育成政策の行方について考察しました。

### 鉱物資源禁輸を進めるインドネシア

2020年1月にニッケル鉱石の輸出を禁止したインドネシア政府は、今年6月からボーキサイト鉱石も禁輸することを決定し、さらに年央にも未加工の銅鉱石も禁輸する方針を打ち出しています。

禁輸措置の狙いは、産業構造の高度化です。インドネシアは天然資源が豊富ですが、世界の資源需要の動向に影響を受けやすい経済構造であるため、政府は外資企業の誘致を通じて高付加価値な分野を軸とする経済構造へ転換することを目指しています。そのために、政府は鉱物資源の輸出を禁止し、精製や製錬等のプロセスを国内で実施することを義務付け、これにより高付加価値な金属加工事業を発展させることを狙っています。

### ニッケル禁輸が成功した背景

実施済みであるニッケルの禁輸は、こ

れまでのところ政府の狙い通りの成果を得ています。ニッケルの製錬所は2021年末に16カ所と、2014年の2カ所から大幅に増加し、採掘だけでなく製錬プロセスの事業も着実に拡大しています。インドネシア投資調整庁によれば、とくに2020年からニッケルの加工部門への投資が拡大しています。

もっとも、インドネシアは過去にニッケルを禁輸して、失敗に終わった経験もあります（図表）。政府は2014年にニッケルを禁輸したものの、このときにはニッケルの国際価格が下落したことを受けて、製錬所建設に対する投資が低迷し、複数の鉱山が減産や閉山に追い込まれました。これによる失業が社会問題となったことから、政府は2017年に禁輸措置の緩和を余儀なくされました。

2020年に再びニッケルの禁輸に踏み切った背景は、ニッケルがEV（電気自動車）用電池の材料として世界的に重要

図表 インドネシア政府による  
主要鉱物資源の輸出政策の変遷

年	ニッケル鉱石	ボーキサイト鉱石
2014	禁止	禁止
2017	可 (低品位対象)	可 (品位42%以上)
2020	禁止 (2年前倒し)	可 (品位42%以上)
2023	禁止	禁止 (6月から)

(資料) 各種報道から日本総合研究所作成



性が高まったことと、それに伴う中国を中心としたニッケル製錬所への投資の増加でした。国際エネルギー機関(IEA)は、EVの普及でニッケルの総需要が2030年までに2020年の1.5～2倍に増えると予測しています。また、米国政府が2021年に発表した報告書でも、今後3～7年でニッケルの需給がひっ迫する可能性が指摘されています。インドネシアは世界最大のニッケル埋蔵量を保有し、鉱石生産量の世界シェアは3割を超えて第1位です。ニッケルの代替調達先がインドネシア以外に乏しく、とくに中国はニッケル資源の囲い込みを目的にインドネシアへ積極的な投資を続けています。こうした要素が重なって、今回はニッケルの禁輸による産業育成が成功裏に進んでいます。

ジョコ大統領は、足元までの状況を踏まえて、ニッケルの禁輸により加工産業を早期に発展させる術を学んだとしており、今後もすべての鉱物資源を対象に禁輸措置を広げていく意向を示しています。

### 禁輸乱発は失敗に終わるリスクも

しかし、ニッケルと異なり、ボーキサイトや銅の禁輸は外資企業の誘致につながらず、目指す産業の高度化が失敗に終わるリスクがあります。その理由として次の3点が挙げられます。

第1に、インドネシアのボーキサイトや銅の産出シェアが小さいことが挙げられます。2014年にボーキサイトの輸出

を禁止した際、当時最大の輸出先であった中国はギニアからの調達に切り替えました。これにより、インドネシアへの投資は伸びず、禁輸緩和につながったという経緯があります。

第2に、国内の製錬能力や関連産業の基盤が不足していることが挙げられます。ボーキサイト・鉄鉱石生産者協会は、国内にボーキサイトの製錬所が少なく、禁輸で国内に滞留するボーキサイトを製錬しきれないと指摘しています。また、インドネシア国会でも、国内で生産されるスズは98%が輸出されていることから、全量を国内で加工するには下流産業への大規模な投資が不可欠との指摘が出ています。

第3に、インドネシア政府の禁輸政策に国際社会が反発していることが挙げられます。ニッケルの禁輸措置を巡るEUとの係争では、WTOが2022年11月にインドネシアの協定違反を認めました。インドネシアは上級委員会へ上訴しているものの、上級委員会が協定違反と結論づければ、禁輸措置の修正を求められるか、取引相手国による対抗措置が講じられる可能性があります。

以上を踏まえると、インドネシアが目指す禁輸に頼る産業の高度化は容易に実現しないとみられます。保護主義的な政策を先鋭化させるのは得策とはいえず、それよりも外資誘致のためのインフラ整備など、ビジネス環境の問題点を改善する取り組みに注力していくことが望まれます。(松本)

# KEY INDICATORS

(2023年2月13日現在)

## ● 日本 ●

(%)

	2021年度	2022年		2022年			2023年 1月
		7～9	10～12	10月	11月	12月	
鉱工業生産指数	(5.8)	<5.8> (4.2)	<▲3.1> (▲0.3)	<▲3.2> (3.0)	<0.2> (▲0.9)	<▲0.1> (▲2.8)	
鉱工業出荷指数	(4.6)	<4.1> (4.3)	<▲2.7> (0.0)	<▲1.7> (4.1)	<▲0.1> (▲0.5)	<▲0.7> (▲3.0)	
鉱工業在庫指数 (末)	(6.8)	<4.2> (6.1)	<▲0.7> (3.2)	<▲0.5> (5.0)	<0.3> (3.8)	<▲0.5> (3.2)	
生産者製品在庫率指数	(▲7.0)	<3.5> (6.4)	<0.2> (6.4)	<▲4.5> (2.8)	<3.3> (6.9)	<1.2> (9.8)	
稼働率指数 (2015年=100)	93.5	95.1		97.3	95.9		
第3次産業活動指数	(2.3)	<0.0> (2.9)		<0.5> (1.9)	<▲0.2> (1.6)		
機械受注 (船舶・電力を除く民間)	(9.3)	<▲1.6> (7.9)		<5.4> (0.4)	<▲8.3> (▲3.7)		
建設工事受注 (民間) 公共工事請負金額	(8.2) (▲8.6)	(13.7) (▲1.8)	(4.6) (▲5.4)	(2.8) (▲1.9)	(▲8.6) (▲7.6)	(13.6) (▲8.4)	
新設住宅着工戸数 (年率、万戸)	86.6 (6.6)	86.3 (0.0)	85.1 (▲1.6)	86.7 (▲1.8)	84.2 (▲1.4)	84.6 (▲1.7)	
百貨店売上高 全国	(10.2)	(17.6)	(6.2)	(11.4)	(4.5)	(4.0)	
東京	(14.5)	(26.5)	(10.3)	(17.0)	(7.8)	(8.0)	
チェーンストア売上高	(3.1)	(1.2)	(1.8)	(1.6)	(0.8)	(2.7)	
完全失業率	2.8	2.6	2.5	2.6	2.5	2.5	
有効求人倍率	1.16	1.32	1.35	1.35	1.35	1.35	
現金給与総額 (5人以上)	(0.7)	(1.7)	(3.3)	(1.4)	(1.9)	(4.8)	
所定外労働時間 (//)	(8.2)	(5.2)	(3.7)	(6.9)	(2.7)	(1.7)	
常用雇用 (//)	(1.1)	(1.1)	(1.1)	(1.1)	(1.1)	(1.2)	
M2 (平残)	(5.0)	(3.4)	(3.0)	(3.1)	(3.1)	(2.9)	(2.7)
広義流動性 (平残)	(5.2)	(4.0)	(3.8)	(3.9)	(3.8)	(3.6)	(3.5)
経常収支 (兆円)	20.27	2.38	1.77	▲0.06	1.80	0.03	
前年差	3.53	▲3.76	▲1.88	▲1.80	0.25	▲0.33	
貿易収支 (兆円)	▲1.62	▲5.46	▲4.64	▲1.88	▲1.54	▲1.23	
前年差	▲5.40	▲5.44	▲4.04	▲2.03	▲1.11	▲0.90	
消費者物価指数 (除く生鮮食品)	(0.1)	(2.7)	(3.7)	(3.6)	(3.7)	(4.0)	

(%)

	2021年度	2021年		2022年			
		7～9	10～12	1～3	4～6	7～9	10～12
業況判断DI 大企業・製造		18	18	14	9	8	7
非製造		2	9	9	13	14	19
中小企業・製造		▲3	▲1	▲4	▲4	▲4	▲2
非製造		▲10	▲4	▲6	▲1	2	6
売上高 (法人企業統計)	(6.3)	(4.6)	(5.7)	(7.9)	(7.2)	(8.3)	
経常利益	(33.5)	(35.1)	(24.7)	(13.7)	(17.6)	(18.3)	
実質GDP (2015年連鎖価格)	(2.5)	<▲0.5> (1.8)	<1.2> (0.8)	<▲0.5> (0.4)	<1.1> (1.6)	<▲0.2> (1.5)	
名目GDP	(2.4)	<▲0.6> (1.5)	<0.9> (0.5)	<0.2> (0.8)	<1.0> (1.4)	<▲0.7> (1.3)	

注：〈 〉内は季節調整済み前期比、( )内は前年(同期(月))比。

## ● 米 国 ●

	2022年	2022年			2022年		2023年 1月
		4～6	7～9	10～12	11月	12月	
鉱工業生産	(3.9)	<1.2> (4.5)	<0.4> (4.1)	<▲0.4> (2.4)	<▲0.6> (2.2)	<▲0.7> (1.6)	
設備稼働率	79.7	80.0	80.0	79.4	79.4	78.8	
小売売上高	(9.2)	<2.6> (8.4)	<0.8> (9.4)	<0.1> (6.7)	<▲1.0> (6.0)	<▲1.1> (6.0)	
失業率 (除く軍人、%)	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.5	3.4
非農業就業者数 (千人) (前期差、前月差)	6,346	1,197	1,287	955	290	260	517
消費者物価指数	(8.0)	<2.3> (8.6)	<1.4> (8.3)	<1.0> (7.1)	<0.2> (7.1)	<0.1> (6.5)	

	2022年	2021年		2022年			
		7～9	10～12	1～3	4～6	7～9	10～12
実質GDP (連鎖ウェイト方式)	(2.1)	{2.7} (5.0)	{7.0} (5.7)	{▲1.6} (3.7)	{▲0.6} (1.8)	{3.2} (1.9)	{2.9} (1.0)
経常収支 (億ドル、年率) 名目GDP比		▲9,055 ▲3.8	▲8,993 ▲3.7	▲11,302 ▲4.6	▲9,549 ▲3.8	▲8,684 ▲3.4	

注：{ } 内は季節調整済み前期比年率、< > 内は季節調整済み前期比、  
( ) 内は季節調整済み前年比。ただし、消費者物価指数および暦年の前年比は原数値。

## ● アジア ●

### 実質GDP成長率 (前年比、前年同期比、%)

	韓国	台湾	香港	シンガポール	タイ	マレーシア	インドネシア	フィリピン	中国
2021年	4.1	6.5	6.3	8.9	1.5	3.1	3.7	5.7	8.4
2022年	2.6	2.4	▲3.5	3.6		8.7	5.3	7.6	3.0
2021年7～9月	4.0	4.1	5.4	8.7	▲0.2	▲4.5	3.5	7.0	5.2
10～12月	4.2	5.2	4.7	6.6	1.8	3.6	5.0	7.8	4.3
2022年1～3月	3.0	3.9	▲3.9	4.0	2.3	5.0	5.0	8.2	4.8
4～6月	2.9	3.0	▲1.3	4.5	2.5	8.9	5.5	7.5	0.4
7～9月	3.1	4.0	▲4.5	4.0	4.5	14.2	5.7	7.6	3.9
10～12月	1.4	▲0.9	▲4.2	2.1		7.0	5.0	7.2	2.9

### 貿易収支 (100万米ドル)

	韓国	台湾	香港	シンガポール	タイ	マレーシア	インドネシア	フィリピン	中国
2021年	29,307	64,414	▲44,138	50,765	5,124	61,185	35,420	▲42,230	670,412
2022年	▲47,785	52,112	▲49,772	39,631	▲16,123	58,071	54,532	▲58,318	877,603
2021年11月	2,973	5,771	▲1,490	4,456	1,322	4,620	3,517	▲4,711	71,265
12月	▲426	5,749	▲4,200	3,568	▲420	7,476	1,006	▲5,117	93,208
2022年1月	▲5,151	5,012	853	3,569	▲2,385	4,431	963	▲4,513	82,070
2月	674	5,825	▲4,117	5,224	255	4,733	3,834	▲3,985	27,467
3月	▲24	4,917	▲4,763	3,719	2,008	6,346	4,535	▲4,593	44,495
4月	▲2,370	4,909	▲4,665	3,017	▲1,511	5,502	7,565	▲5,321	49,435
5月	▲1,577	2,385	▲4,673	1,622	▲1,615	2,899	2,901	▲5,560	78,305
6月	▲2,470	4,621	▲8,732	3,271	▲1,173	4,970	5,146	▲5,878	97,282
7月	▲5,018	5,024	▲3,511	2,218	▲3,660	3,509	4,218	▲5,997	102,223
8月	▲9,422	2,968	▲1,690	3,539	▲4,215	3,816	5,712	▲6,025	80,268
9月	▲3,837	5,072	▲5,723	4,743	▲853	7,003	4,969	▲4,829	84,049
10月	▲6,739	2,973	▲2,659	2,385	▲596	3,847	5,593	▲3,312	84,940
11月	▲7,076	3,619	▲3,459	2,529	▲1,342	4,719	5,132	▲3,709	69,056
12月	▲4,774	4,786	▲6,634	3,795	▲1,034	6,295	3,965	▲4,596	78,013
2023年1月	▲12,689	2,343							



SMBC

SUMITOMO  
MITSUI  
BANKING  
CORPORATION

マンスリー・レビュー 2023年3月号

発行日 2023年3月1日

発行 株式会社 三井住友銀行

企画・編集 株式会社 日本総合研究所 調査部 TEL 090-6543-4199