

政策分析の焦点 24-8
米国関税引上げに対する報復の自動車産業への影響¹

2024 年 12 月

川崎研一
政策研究大学院大学 政策研究院教授

I. 始めに

新たな米国大統領は 2025 年 1 月に就任し、何らかの形で米国の関税を引上げることが濃厚である。2018 年に米国が中国からの輸入に対する関税を引上げ始めた際には、中国も米国からの輸入に対する関税を引上げることで応じた。米国との精力的な関税交渉と併せて、国際舞台では世界的な貿易政策運営が騒々しく議論されることになろう。米国の関税引上げによる重要な産業に対する悪影響と併せて、その他の経済による対応が関心事となろう。

本稿では、応用一般均衡 (CGE: Computable General Equilibrium) 世界貿易モデル²を用いたシミュレーション分析によって、Kawasaki (2024)³をフォローアップし、米国に対するその他の経済による報復関税の経済的な影響について、特に自動車産業に関する影響を重視して定量的に考察する。

II. 報復のマクロ経済的な影響

全ての経済による米国に対する報復関税 (US10R) の影響は、全ての経済からの全ての財の輸入に対する米国による 10% の追加関税 (US10) の影響と比較すると、表 1 に示される通りである。ここでは全ての財の輸入に対する世界的な 10% の追加関税

¹ 本稿における見解は、筆者個人のものであり、政策研究院、また、筆者が所属する組織としての見解を示すものではない。

² モデル・シミュレーションの枠組は Kawasaki (2024) から変りない。世界貿易分析プロジェクト (GTAP: Global Trade Analysis Project) の第 11c 版データベースを基に、GTAP 第 7 版モデルが資本と労働の動的な効果を織込んで、GEMPACK ソフトウェア (Horridge, Jerie, Mustakinov & Schiffmann (2018), GEMPACK Manual, ISBN 978-1-921654-34-3 を参照) を用いて解かれている。GDP と人口のベースラインのデータは、国際通貨基金 (IMF: International Monetary Fund) の 2024 年 10 月の世界経済見通し (WEO: World Economic Outlook) データベースを基に 2025 年のものに更新している。

³ Kawasaki (2024), “Economic Impact of Further US Tariff Hikes,” GRIPS Discussion Paper 24-12, GRIPS, December 2024.

表1 経済別関税引上げのマクロ経済的影響

(%)

	輸出			民間消費者物価			実質GDP		
	US10	US10R	WR10	US10	US10R	WR10	US10	US10R	WR10
オーストラリア	0.2	-0.2	-5.1	-0.8	0.7	1.1	-0.2	0.1	-2.9
ニュージーランド	-0.2	-0.4	-11.0	-0.5	0.7	1.8	0.0	0.4	-3.1
中国	-0.7	-1.2	-15.4	-0.7	0.8	1.1	0.1	0.4	-1.8
日本	-0.8	-0.8	-17.4	-0.5	0.8	2.0	0.0	0.7	-2.4
韓国	-0.5	-0.3	-16.7	-0.5	1.0	0.7	0.1	0.6	-4.1
ASEAN	-0.2	0.2	-20.9	-0.6	0.8	0.9	0.1	0.5	-7.3
インド	-0.8	-1.1	-19.1	-0.4	0.7	1.7	0.2	0.5	-0.5
米国	-16.7	-25.3	-20.6	2.8	-0.4	2.9	-1.7	-2.6	-0.6
カナダ	-3.7	-9.7	-13.7	-1.2	0.0	1.6	-1.4	-2.3	-3.3
メキシコ	-7.5	-16.1	-23.7	-1.5	-0.4	1.6	-4.8	-7.7	-10.1
EU	-0.2	0.6	-18.0	-0.5	0.8	1.8	0.1	0.8	-7.0
英国	-0.4	-0.4	-13.9	-0.5	0.6	1.8	0.0	0.2	-3.1
ロシア	0.4	0.5	-6.8	-0.9	0.3	0.8	0.1	0.9	-1.1
世界	-2.3	-3.4	-16.7	0.5	0.3	2.0	-0.5	-0.4	-3.0
除く米国	-0.6	-0.7	-16.3	-0.6	0.7	1.5	-0.1	0.3	-3.9

出所:筆者によるシミュレーション。

(WR10)⁴の影響も参照シナリオとして分析している。

貿易に対する影響は、専ら北米で見られることが示されている。米国が10%の関税を賦課すると、米国の輸出は米国の輸入、即ちその他の経済からの米国への輸出の減少に沿って16.7%と最も大きく減少すると推計されている。輸出は米国の重要な貿易相手であるカナダ、メキシコでも大きく減少しよう。ただし、その他の経済では輸出の減少は小幅であり、米国を除く世界輸出はほんの0.6%の減少という結果になっている。米国の関税引上げに対して全ての経済が報復すると、輸出は米国(25.3%)に加えて、カナダ(9.7%)、メキシコ(16.1%)でその他の経済よりもかなり大きく減少しよう。一方、関税が世界的に10%引上げられると、世界輸出は平均して16.7%減少し、共に一次産品の輸出国であるオーストラリア、ロシアの5%から7%程度から米国、メキシコなど20%を上回る範囲の減少になると推計されている。

民間消費者物価に対する影響は、経済間で異なることになろう。米国が関税を10%引上げると、関税で輸入コストが高められることにより米国の物価は2.8%上昇するが、米国の需要減少による国際市場の物価低下のためその他の経済では平均0.6%下落すると推計されている。また、全ての非米国経済が報復すると、米国では米国の生産に対する需要減少により物価は0.4%の下落に転じ、その他の経済では平均0.7%上

⁴ ここでは機械的に全ての経済が10%の関税をお互いに賦課すると仮定しており、欧州連合(EU: European Union)や東南アジア諸国連合(ASEAN: Association of Southeast Asian Nations)のメンバー経済の間での関税引上げも含まれている。

昇しよう。世界的に関税が 10% 引上げられると、世界価格は平均 2.0% 上昇すると推計され、米国で 2.9% と最も大きくなっている。

実質 GDP への影響は、以上で論じた貿易と物価の変化によって説明することが出来る。米国が関税を 10% 引上げると、実質 GDP は輸出に対する悪影響により専ら北米で減少するが、物価下落のお蔭でその他の経済では必ずしも減少しないと推計されている。全ての経済が報復すると、実質 GDP は米国 (2.6%)、カナダ (2.3%)、メキシコ (7.7%) で更に減少しよう。一方、現行のモデル・シミュレーションによれば、その他の経済は交易条件の改善によって実質 GDP の利得⁵ を享受する可能性がある。輸出は小幅ながら依然として減少し、民間消費者物価は上昇に転ずるものの、輸出価格が輸入価格よりも上昇して所得が増加することが考えられる。ただし、関税が世界的に 10% 引上げられると、世界の実質 GDP は平均 3.0% 減少すると推計されている。

総じて、米国の関税引上げによって、北米は際立った損失者となろう。米国の関税引上げに対する世界的な報復は、カナダとメキシコの経済を更に悪化させるが、その他の経済は悪化させない可能性がある。一方、世界的な関税引上げでは、皮肉にも米国の被る悪影響が最も小さくなる可能性は留意されよう。

III. 自動車貿易への影響

これまで提唱されてきた米国による関税引上げのシナリオには、カナダやメキシコからの輸入に対する引上げが含まれている。米国がカナダとメキシコからの全ての財の輸入に対して 25% の追加関税を賦課すると、米国への自動車⁶ 輸出は、カナダで 433

表2 自動車輸出への影響

(10億ドル)

	米国のカナダ・メキシコに対する25% 関税				カナダ・メキシコによる報復関税			
	対米国	対カナダ	対メキシコ	対世界	対米国	対カナダ	対メキシコ	対世界
日本	14.9	-0.7	-1.1	12.2	17.7	1.6	0.1	18.5
米国	-	-19.9	-15.3	-38.7	-	-44.3	-33.2	-73.6
カナダ	-43.3	-	-0.1	-42.3	-57.6	-	-0.1	-58.2
メキシコ	-65.5	0.5	-	-57.1	-86.1	2.4	-	-83.4
EU	20.1	-1.1	-2.1	23.6	24.2	2.8	0.4	42.1
世界	-50.5	-22.5	-22.3	-82.4	-74.1	-34.8	-32.2	-118.6

出所：筆者によるシミュレーション。

⁵ このことは、その他の経済が自らの報復によって便益を受けることを意味するものではない。例えば、日本の実質 GDP は、日本の報復によって 0.30% 減少すると推計されているが、メキシコ (0.17%)、カナダ (0.14%)、中国 (0.12%)、EU (0.10%) など、その他の経済の報復によって増加する可能性がある。

⁶ GTAP の自動車部門のデータには自動車部品が含まれている。

億ドル、メキシコで 655 億ドルと大幅に減少すると推計⁷されている。米国の自動車輸出も主にカナダ、メキシコ向けに減少し、合計で 387 億ドル減少しよう。米国による関税引上げは、米国の北米からの輸入と米国の北米への輸出の双方に悪影響があることが示されている。

日本や EU からのカナダやメキシコへの自動車輸出は、僅かながら減少すると推計されている。一方、米国への自動車輸出は貿易転換効果によって日本では 149 億ドル、EU では 201 億ドル増加すると推計され、米国の自動車輸入合計の減少は 505 億ドルと米国のカナダとメキシコからの輸入を合わせた減少の半分程度となろう。関税引上げの第 3 者への影響に留意する必要がある。

カナダとメキシコが米国の関税引上げに対して報復すると、米国のカナダやメキシコ向けの自動車輸出への悪影響に加えて、カナダとメキシコの米国向け輸出への悪影響も増大しよう。また、日本と EU の米国向け自動車輸出の増加も、米国の一方的な関税引上げの場合に比べて小幅ながら大きくなろう。

第 3 国にとっては、米国とカナダ及びメキシコの間での関税引上げの結果、貿易転換効果によって国内生産の米国への直接的な輸出の増加による便益を期待することが出来ると考えられる。自動車の生産は、日本では 5.5%から 8.5%、EU では 2.4%から 4.4%増加すると推計されている。ただし、自動車など重要産業に対する北米における直接投資 (FDI: Foreign Direct Investment) による生産の間接的な輸出への悪影響が懸念されよう。自動車生産は、カナダでは 40.3%から 53.3%、メキシコでは 30.1%から 43.7%減少すると推計されている。

IV. 終わりに

米国による関税引上げとその他の経済による報復関税の悪影響は、マクロレベル、部門レベルの双方とも専ら米国に加えてカナダとメキシコで起こることが示されている。第 3 者にとっては海外投資を通じた間接的な影響が懸念されよう。世界経済のバランスのとれた成長を達成するため、米国の関税引上げに対するそれぞれの対応に加えて、国際的な政策協調が効果的になると考えられる。全ての経済にとって、国際的な舞台での貿易政策論議に備えるため、前もってモデル・シミュレーションを用いて定量的に分析することが有益になろう。

⁷ 貿易金額ベースの推計された影響は、変化率ベースに比べて大きな誤差の可能性がある。ベースラインの貿易金額はモデル・シミュレーションによって解かれており、GDP の水準は 2025 年時点に更新されているが、貿易金額は厳密には更新されていない。