

日米貿易交渉の課題

第一次トランプ政権時代の教訓



総合政策研究部 常務理事 チーフエコノミスト 矢嶋 康次
yyajima@nli-research.co.jp



やじま やすひで

92年日本生命保険相互会社入社。
95年ニッセイ基礎研究所。21年より現職。
『非伝統的金融政策の経済分析』（共著）で第54回エコノミスト賞受賞。

1—— トランプ関税の日本への影響？

トランプ氏は11月25日、就任初日にメキシコとカナダの輸入品すべてに25%の関税を課し、中国には追加で10%の関税を課すことを表明した。トランプ氏は選挙期間中、すべての中国品に対して最大60%の追加関税を課す考えを示して来た。日本やそれ以外の国に対しては10-20%の関税を課し、メキシコからの輸入自動車に対しては200%超の関税を課すことを主張していた。

米国を代表するシンクタンクの1つであるピーターソン国際経済研究所の試算によると、米国が2025年に貿易相手国すべてに10%の追加関税を発動し、相手国から報復がないという前提のもとで、日本への影響はベースライン対比の実質GDP成長率が、2年目で▲0.14%減少と他国対比の影響は小さくなっている。

ただ、相手国からの報復措置や中国の最恵国待遇を取消し、中国に60%の追加関税を発動するなどすれば、この数倍の影響が出てくるだろう。今後の展開は、米国の要求次第で変わり得る。

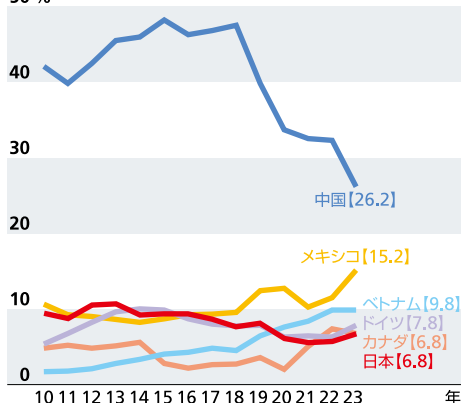
2—— 今回交渉のポイントと見通し

前回合意した日米貿易協定では、第2段階の貿易交渉が棚上げされた状態にある。米国からは農産物などの市場開放とともに、自動車に対する要求が出て来るだろう。とりわけ自動車分野では、非関税障壁の撤廃や輸出数量規制、原産地規則の厳格化といった話が出てくる可能性は考えられる。また、為替の話が出てくる可能性

も否定できない。対米輸出で黒字を稼ぐ日本にとって、厳しい交渉になることが予想される。

ただ、日米関係に重きを置いた交渉ができれば、守り一辺倒というわけでもない。日米通商協議が始まった2018年対比でみると、直近2023年の対日貿易赤字は広がったものの、米国の貿易赤字に占める割合は低下し、国別順位で見ても低下している[図表1]。また、対米直接投資は、日本が5年連続で最大の投資元となり、累積の投資残高も拡大している。防衛費も大きく拡大した。対GDP比でみた防衛関係費は、2018年対比で0.38%pt上昇している。それに伴い、米国からの防衛装備品の購入も拡大し、米軍基地駐留経費の負担も増している。

【図表1】米国の貿易収支赤字に占める各国の割合
資料：米商務省経済分析局をもとにニッセイ基礎研究所作成



米国にとって安全保障面における日本の重要性は増している。前回交渉時には、ここまでの米中対立の激しさはなかった。米国が中国とのデカップリングを目指すとするれば、日本との関係は8年前より重要になったと言える。それを踏まえれば、日米関係が決定的に損なわれる事態

が生じるとの懸念は、それほど心配しなくて良いかもしれない。

ただ、8年前と違って、第3国と米国との間に生じる問題が、日本により大きく影響する可能性があり注意を要する。

3—— メキシコの自動車、中国の半導体の行方は、日本への影響が大きい

日本の自動車会社の多くは、米国・メキシコ・カナダ協定(USMCA)を前提に、安価な労働力を活用できるメキシコに工場を立地し、そこで作った製品を米国に輸出している[図表2]。外務省の調査によれば、メキシコに進出した日系企業の拠点数は1,500近くある。トランプ氏が、メキシコとの取引に関税を掛けるようになれば、現地生産のメリットは失われる。サプライチェーンの組み換えが発生し、日本の自動車会社には大打撃になる。

さらに、米中がガチンコでやり合った場合、日本から見て輸出割合の高い中国向けの輸出が、さらに鈍ることも考えられる。日本の対中輸出品目では、半導体製造装置や電子部品が大きな割合を占めている。先端品から汎用品まで規制対象が広がれば、対中輸出で稼ぐ日本のビジネスも影響を受けざるを得ない。

【図表2】メキシコに工場のある自動車企業

注：生産台数は乗用車・バン、SUV、ピックアップの合計
資料：JETROよりニッセイ基礎研究所作成

	メキシコでの生産台数(万台)	アメリカへの輸出割合(%)
トヨタ	25.0	91.2
日産	61.5	43.6
マツダ	20.2	54.0
ホンダ	16.7	83.1