

## 調査レポート

# 今月のグラフ(2019年3月) 対米黒字の自動車依存度は下げられるか

調査部長 中塚 伸幸

米中貿易協議は月内の首脳会談で一定の合意に至りそうである。対中交渉が一段落すれば、いよいよ次は日米の貿易協議が本格化する。

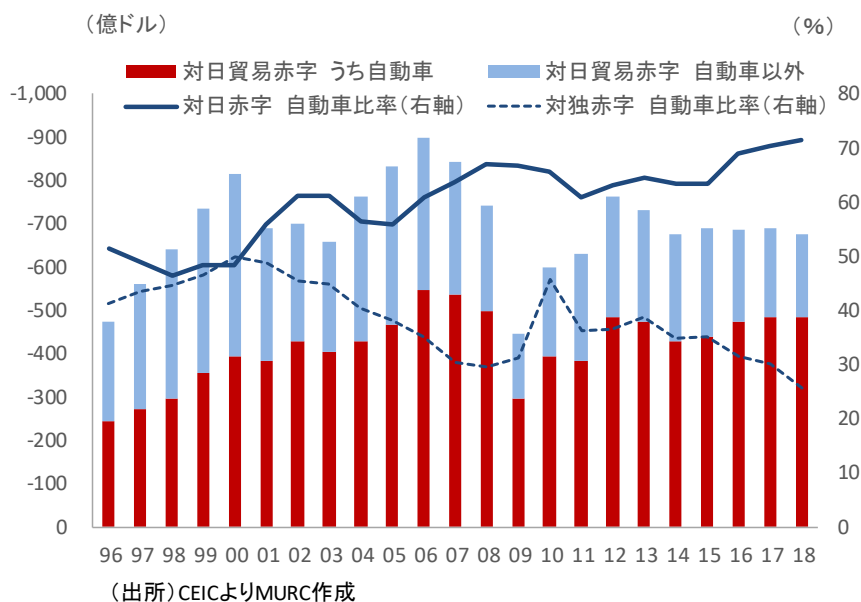
米国の相手国別の貿易赤字は、対中国が約3700億ドル(2017年)と突出して大きい。これに次ぐグループの日本、ドイツ、メキシコは600~700億ドル程度で大きな差はない。しかし、分野別の内訳をみると、赤字全体に占める自動車の比率は日本が7割であるのに対し、ドイツは3割にとどまる(図表1)。自動車が日米交渉の中心にならざるをえないゆえんであるが、日本は自動車への依存度が高いのに対し、ドイツは医薬、機械、電機など他の産業でも相応の輸出競争力を有しているとみられる。

昨年9月の日米共同声明では、貿易協議において両国は互いの立場を尊重するとし、「米国としては自動車について、市場アクセスの交渉結果が自動車産業の製造及び雇用の増加を目指すものであること」との文言が盛り込まれた。じつは、米国における自動車産業のウエイトはさほど高くはなく、鉱工業生産指数の自動車・自動車部品のウエイトは5%程度とわが国の15%と比べて低い。雇用者割合でも全体の1%未満である。しかしながら、自動車は米国製造業の象徴的な存在であり、かつ生産に従事する労働者はトランプ大統領のコアの支持層であるという点からも重視されるのであろう。

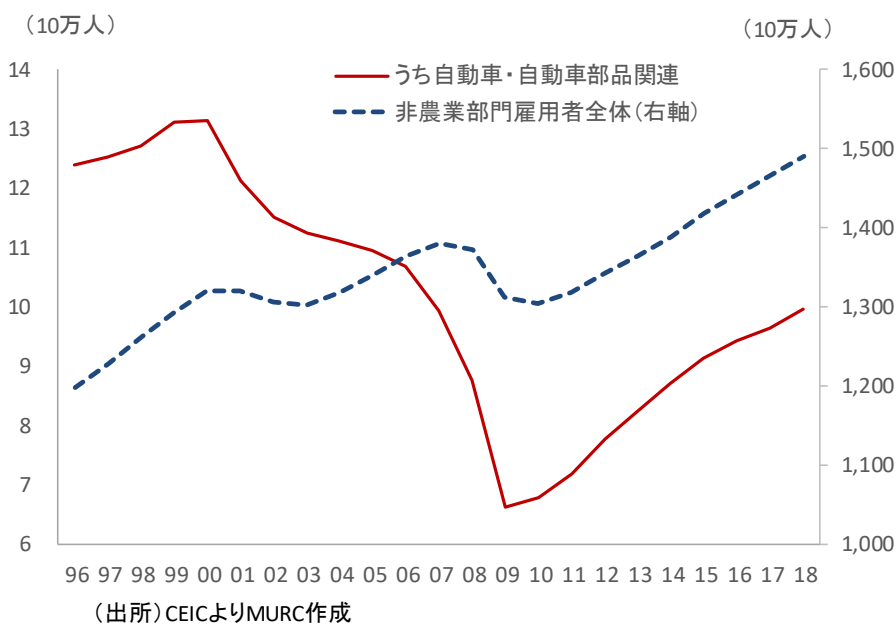
米国の自動車製造関連の雇用はリーマンショックのあと回復傾向にはあるが、ピークの水準は下回ったままである(図表2)。また、米国で販売される自動車の半分近くは輸入車となっており、昨年秋にGMが複数の国内工場での生産停止を決めたことも記憶に新しい。米国全体でみれば雇用は着実に伸び、様々な成長産業が雇用を吸収しているといえるのだが、こと自動車産業の競争力という点では厳しいと言わざるをえない。

こうしたなかで本格化する日米貿易協議であるが、共同声明に示されたような、米国が望む結果をもたらすことは容易ではない。わが国とすれば、できれば自動車以外、たとえば農業、エネルギー、防衛といった分野での対応で米国を満足させることが望ましいであろう(その場合は対日赤字に占める自動車の比率は高まる可能性がある)。さらに、当面の貿易不均衡是正の問題を別にすれば、中長期的には、自動車に過度に依存せず、ドイツのように自動車以外の産業で国際競争力を高めていくことも重要であろう。

(図表1:米国の対日赤字)



(図表2:米国の雇用者数推移)



## — ご利用に際して —

- 本資料は、信頼できるとされる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一した見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客様の決定、行為、及びその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客様ご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所:三菱UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要です。当社までご連絡ください。