



三菱UFJリサーチ&コンサルティング 調査部長
中塚 伸幸

トランプ関税との向き合い方

◆関税交渉は長期化の様相

トランプ政権の関税交渉はなかなか進展していない。大統領は4月2日、「解放の日」と称して国別の「相互関税」を公表、その1週間後には一律10%の基本関税を除く上乗せ部分を90日間の発動停止とし、この間に各国との交渉を進める狙いであったろう。日本は当初、交渉のフロントランナーと言われ、早期の合意も期待されたが、度重なる赤澤大臣の訪米交渉を経てもなお合意に至っていない。EUやアジア諸国も同様である。まもなく上乗せ分停止の期限である7月9日を迎えるが、延長は必至であろう。

相互関税の対象は50カ国以上にのぼり、このうち18カ国との交渉を優先して進めるとのことであったが、わずか90日でこれほど多数の相手と貿易交渉の細部を詰めることはもとより困難であり、加えてベッセント財務長官やラトニック商務長官ら担当閣僚がお膳立てをしても、最終判断はあくまで大統領が下す。そのトランプ大統領は中東問題をはじめ移民対応や財政法案など、ほかにも重要事案を抱えていてそれどころではない。交渉は長期化せざるを得ない。

◆米インフレの落ち着きも交渉遅延の一因

米国が輸入関税を課すことのコストは、多かれ少なかれ米国の消費者が負担する。すなわちインフレをもたらす。そのはずであるが、今のところそれはデータに表れていない。米国の消費者物価上昇率は4月が前年比2.3%、5月も同2.4%と落ち着いている。

この理由には、関税発動前の駆け込みで輸入した在庫品があるために、消費者向けの販売価格はまだ上昇していないということがあろう。また別の理由として、輸出国側が関税交渉の進展を睨みつつ、当面は価格を引き下げて輸出をしている可能性もある。実際、日本の輸出統計をみると、5月の米国向け自動車輸出は台数では前年比3.9%減である一方、金額では同24.7%減と、単価が大幅に下落している。このように米国内でイ

ンフレが生じていない現状では、トランプ政権側に交渉を急ぐ切迫感はない。対中国の場合だけは事情が異なり、米国がレアアースという弱みを握られて早期に妥協点を見出す必要があったために、先んじて一定の合意に至ったものといえる。

◆対米輸出依存の抑制は避けられず

しかし、インフレは必ず起こる。在庫品は早晩、底をつき、日本の輸出企業もいつまでも値引き輸出を続けられない。この先、インフレが徐々に顕在化してくれば、米国はよりピッチを上げて各国との交渉を進めるのではないか。

日本としては、25%の自動車関税が最大の眼目であるが、一定の軽減はできたとしても撤廃まではハードルが高そうだ。日本の自動車メーカーは昨年、138万台の自動車を米国に輸出したが、米国での現地生産はその約2.4倍の328万台にのぼる。これはビッグ3（ゼネラル・モーターズ、クライスラー、フォード）を含めた米国内の総生産台数の3分の1に相当し、雇用にも大きく貢献している。しかしトランプはそうした現地での寄与よりも、貿易不均衡自体を問題にしている。したがって、日本としてはその是正に協力せざるを得ない。短期的に、対米関税交渉はどこかで妥協するにしても、中長期的には、対米不均衡を縮小しつつ、国内の製造業基盤も維持していくために、米国に代わる新たな販売先を開拓することがいっそう重要になるだろう。

～ 調査部発表の経済レポートはこちら ～

<https://www.murc.jp/library/economyresearch/>

本情報の無断複写複製（コピー）は、特定の場合（許可をとった公知の事実）を除き著作者・当社の権利侵害になります。本レポートは情報提供を唯一の目的としており、何らかの金融商品の取引勧誘を目的としたものではありません。意見・予測等は資料作成時点での判断で、今後予告なしに変更されることがあります。【三菱UFJリサーチ&コンサルティング】