

静岡新聞 2025年7月30日付

論壇

東京大名誉教授(国際経済学)

伊藤 元重

日米の関税交渉が当面の決着がついた。相互関税や自動車などへの関税は15%に引き下げられた。日本経済にとって特に影響が大きいと思われる自動車への関税は大幅な関税引き下げとなった。従来は過去からの2・5%の関税に25%の追加関税が加わって27・5%であったものが、追加関税が半分の12・5%になったのでそれに過去からの2・5%を加えて15%となった。市場はこの結果を好意的に受け止めているようだ。株価は大きく改善した。結果として残った15%の関税は決して低いものではないが、自動車輸出に有利なドル高(円安)の環境があるので、関税引き上げの負担がある程度吸収してくれるだろうという計算もある。

米国としては、この日本との関税合意を踏み台にして、

自動車産業 新たな時代に

欧州連合(EU)との関税交渉を決着させたいという思いがあったのだろう。EUとの交渉結果も、日本と同等程度の関税になった。

米国の自動車への関税が2・5%だった時代は終わろうとしている。いったん引き上げられた関税を元の水準に戻すことは難しそう。米国が自主的に追加関税をやめて、元の2・5%にまで一方的に下げることが考えにくいからだ。

いったん引き上げた関税はそのままでどまり、なかなか下がるものではない。そうした状況の典型的な事例が鉄鋼のケースだ。第1次トランプ政権時の2018年に米国は鉄鋼への追加関税を25%とした。この関税はその後のバイデン政権でも維持された。そして今回、50%にまで引き上げられたのだ。

日本の鉄鋼業界の方は、米国のこの関税率は大幅には下がらないだろうという見通しで話をすることが多い。関税率が高いので、価格競争が激しい商品の輸出は難しい。米国内では生産が難しい商品に限って、関税を転嫁した高価格で輸出する、というのが、そういう日本製鉄が巨額の資金をUSスチールの買収に投じたのも、高い関税に守ら

れた米国の鉄鋼市場を前提とすれば合理的なように思える。

鉄鋼ほどではないにしても、米国の自動車産業も高い関税の壁に守られる構造に変わりつつある。日本や欧州やメキシコ・カナダなど、どこからでもコストの有利な条件で自由に輸出できる時代は終わろうとしているのかもしれない。

トランプ大統領は強力なパワーで旧来の低関税の仕組みを破壊した。問題はトランプ後に、この破壊された関税が元に戻るのかどうかだ。トランプ政権は旧来の関税を壊しただけでなく、日欧などの交渉を通じて高い関税の壁という新たな関税の秩序を構築したように見える。繰り返しになるが、いったん引き上げた関税を下げていくことは簡単なことではない。皮肉なことだが、この高い関税を破壊して大幅に引き下げることができる人がいるとすれば、トランプ大統領自身ということになる。

いずれにしても、自動車では米国の高関税が定着すると想定した方が良さそう。好ましいことではないが、日本の関連業界もそうした前提でこの先の対応を検討すべきだろう。