

## 巻 頭 言

### 「トランプ関税」がもたらしたもの

昨年4月に鳴り物入りで導入された相互関税などの「トランプ関税」は、世界に大きな混乱をもたらした。世界経済は底割れこそ免れたが、米国のインフレ圧力の高まりは、トランプ大統領の支持率の低下を招いている。今年2月には米国の連邦最高裁判所が、国際緊急経済権限法（IEEPA）を根拠とする相互関税などの関税措置を無効とする判決を下した。これを受け、トランプ大統領は、直ちに別の法律に基づく形で10%の代替関税（150日間の期間限定）を導入した（上級審で適法性を審理中）。また4月20日には、無効とされた関税の還付申請の受付が始まった。複雑な手続きが円滑に進むか否かについても注目が集まっている。

それでは、トランプ関税はわが国にどのような影響を与えたのか。米国との交渉の結果、対米投資の拡充と引き換えに、相互関税の税率（当初は24%）を15%に引き下げるという大きな成果を得たとの見方が一般的だ。ただ、トランプ関税の実際の影響は巷間言われているほどには軽減されていない。

図は対米輸出に関する貿易加重平均関税率の推移を示したもので、これは米国向けの輸出が多い品目の関税率が高いほど高くなる。個々のデータには減免措置や例外的な取り扱いなどテクニカルな措置も反映されることから、大まかな流れについてトレースすると、日本の加重平均関税率は世界全体の平均的な水準と大差ない。相互関税が導入された昨年4月5日の水準（14.55%）は世界全体（12.20%）よりも僅かに高く、日本に対する関税負担が最も重くなった8月18日時点でも19.96%と、世界全体（20.19%）とほぼ同水準だ。そして、直近の2月24日時点では15.74%と、世界全体（13.46%）より2%ポイント以上高くなっている。主要国と比較しても、米中貿易戦争を繰り広げる中国（直近時点で27%台）よりは低いものの、EU（同11%台）やカナダ（同7%台）より高い。

その要因を探ってみると、まずは鉄鋼・アルミニウムなどに50%の高率関税が課され、工作機械など鉄製の品目が幅広く高率関税の対象に加えられたことが指摘できる。この関税は、軍事・国防に不可欠な基盤産業を保護するために制定された1962年通商拡大法の第232条に基づいて発動されており、関税の根拠法が

IEEPAでないことから、最高裁の無効判決の対象には含まれていない。したがって、鉄鋼や工作機械の輸出時には、直近でも加重平均ベースで46%台という極めて高率の関税負担が生じている。また、対米輸出額の3割弱を占める自動車の加重平均関税率を見ると、相互関税の発動で24%台まで上昇した後、日米合意などを反映して15%台まで低下したが、直近でも15%台のままである。これは、自動車関税を15%よりも引き上げないという日米合意が、相互関税とは別の枠組みであるためだ。このように、米国にとっての戦略品目である自動車・鉄鋼などの関税率の高さが、日本の負担を押し上げている。

以上の動きをまとめると、一連のトランプ関税がもたらした最も大きな問題は、1年程度の短期間に関税率が頻繁に変化し、企業経営の重要な要素である予測可能性が大いに損なわれたことである。また、自動車・鉄鋼といった基幹品目について、代替関税が発動された2月時点においても実質的な関税負担が15%程度や50%弱に高止まりしていることも大きな問題だと言えよう。

今後については、短期的には、最高裁に無効とされた相互関税の還付が一時的な利益押し上げ要因となる企業もある。ただ長い目で見れば、関税負担が昨年1月時点の1%台に戻ったり、中国を除く諸外国より軽くなる可能性は低いだろう。また、7月にかけて示される米国の次の一手がどうなるかも不透明だ。日本企業は、米国の高関税は同盟国に対しても続き、関税に関する諸政策も予測可能性を欠くままに推移するという認識に立って経営戦略を構築せざるを得まい。■

図：各国の対米輸出における貿易加重平均関税率の推移

