

# 政策分析の焦点 24-13 米国部門別関税引き上げの経済的影響<sup>1</sup>

2025 年 2 月

川崎研一  
政策研究大学院大学 政策研究院教授

## I. 始めに

トランプ米国大統領は、2 月 11 日、世界の全ての経済からの鉄鋼とアルミニウムの輸入に対する関税を 25%引き上げる布告に署名した。更に、2 月 14 日、自動車の輸入に対しても 25%の関税を賦課すると意図表明した。自動車に対しては非関税措置 (NTM: non-tariff measures)<sup>2</sup>による貿易への影響にも言及している。

本稿では、応用一般均衡 (CGE: Computable General Equilibrium) 世界貿易モデル<sup>3</sup>を用いたシミュレーション分析によって、米国による産業別の関税引き上げが経済に及ぼす影響を定量的に考察する。

## II. マクロ経済効果

米国が世界の全ての経済からの輸入に対して 25%の追加関税を部門別に賦課した場合の実質 GDP に与える影響の推計結果は表 1 に示される通りである。米国の実質 GDP はほとんど全ての場合に減少すると推計され、金属に対する関税引き上げによる

---

<sup>1</sup> 本稿は、川崎 (2025)、「更なる米国関税引き上げの経済的影響」、GRIPS Discussion Paper 24-13、政策研究大学院大学、2025 年 1 月の補論である。本稿における見解は、筆者個人のものであり、政策研究院、また、筆者が所属する組織としての見解を示すものではない。

<sup>2</sup> 川崎 (2023)、「非関税措置削減の波及効果」、政策分析の焦点 23-5 では、2017 年時点で世界平均の関税率 (2.3%程度) に比べて世界平均の非関税措置の従価換算 (AVE: Ad Valorem Equivalent) 率 (2.7%程度) はそれ程高くないものの、経済別、部門別には様々な特徴が見られ、例えば、日本では自動車の関税率はゼロであるが、自動車及び部品の非関税措置の従価換算率は 11.1%と推計されていると指摘している。

<sup>3</sup> モデル・シミュレーションの枠組は川崎 (2025) から変りない。世界貿易分析プロジェクト (GTAP: Global Trade Analysis Project) の第 11c 版データベースを基に、GTAP 第 7 版モデルが資本と労働の動態的な効果を織込んで、GEMPACK ソフトウェア (Horridge, Jerie, Mustakinov & Schiffmann (2018), GEMPACK Manual, ISBN 978-1-921654-34-3 を参照) を用いて解かれている。GDP と人口のベースラインのデータは、国際通貨基金 (IMF: International Monetary Fund) の 2024 年 10 月の世界経済見通し (WEO: World Economic Outlook) データベースを基に 2025 年のものに更新している。

表1 実質GDPに与える影響

|                       | (%)   |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                       | AFF   | MNG   | PFD   | TXL   | OMF   | CHM   | MTL   | MVH   | ELE   | OME   |
| オーストラリア               | 0.00  | 0.04  | -0.07 | -0.01 | -0.10 | -0.03 | -0.07 | -0.02 | -0.05 | -0.09 |
| ニュージーランド <sup>*</sup> | 0.01  | 0.28  | -0.18 | -0.02 | -0.12 | -0.01 | -0.02 | 0.04  | 0.05  | -0.03 |
| 中国                    | 0.00  | 0.35  | -0.01 | -0.05 | -0.10 | -0.02 | 0.07  | 0.06  | -0.02 | -0.05 |
| 日本                    | -0.01 | 0.39  | -0.04 | -0.01 | -0.05 | -0.06 | 0.04  | -0.08 | 0.05  | -0.13 |
| 韓国                    | -0.02 | 0.41  | -0.02 | -0.02 | -0.01 | -0.05 | 0.05  | -0.01 | -0.11 | 0.00  |
| チャイニーズ・タイペイ           | -0.01 | 0.37  | -0.04 | -0.04 | -0.09 | -0.09 | -0.06 | 0.01  | -0.34 | -0.16 |
| ASEAN                 | 0.00  | 0.46  | -0.01 | -0.11 | -0.07 | -0.03 | 0.07  | 0.09  | -0.18 | -0.04 |
| インド <sup>*</sup>      | 0.01  | 0.38  | 0.00  | -0.02 | -0.11 | -0.09 | 0.06  | 0.08  | 0.15  | 0.10  |
| 米国                    | -0.04 | -1.18 | 0.02  | -0.04 | -0.12 | -0.26 | -0.21 | -0.54 | -1.00 | -0.85 |
| カナダ <sup>*</sup>      | -0.03 | 0.01  | -0.26 | -0.06 | -0.35 | -0.60 | -0.33 | -0.57 | -0.23 | -0.51 |
| メキシコ                  | 0.06  | -0.53 | -0.58 | -0.35 | -1.23 | -0.89 | -0.73 | -2.13 | -0.99 | -3.39 |
| ロシア                   | 0.00  | 0.37  | -0.04 | -0.01 | -0.06 | -0.02 | -0.11 | 0.07  | 0.10  | 0.05  |
| EU                    | 0.00  | 0.43  | -0.05 | -0.03 | -0.12 | -0.11 | 0.01  | 0.02  | 0.06  | -0.05 |
| 英国                    | 0.00  | 0.18  | -0.03 | -0.01 | -0.07 | -0.10 | -0.02 | -0.01 | 0.02  | -0.06 |
| 中南米                   | 0.01  | 0.15  | -0.09 | -0.06 | -0.11 | -0.11 | -0.11 | 0.01  | 0.03  | -0.04 |
| 世界                    | -0.01 | -0.07 | -0.03 | -0.04 | -0.13 | -0.14 | -0.06 | -0.16 | -0.27 | -0.31 |

注: 各部門は以下の通り。AFF: 農林水産業、MNG: 鉱業、PFD: 加工食品、TXL: 繊維・衣料、OMF: その他軽工業、CHM: 化学製品、MTL: 金属、MVH: 自動車及び部品、ELE: 電子機器、OME: その他機械・設備

出所: 筆者によるシミュレーション。

減少(▲0.21%)に比べて自動車及び部品に対する関税引き上げによる減少(▲0.54%)の方が大きくなることが示唆されている。更に、鉱業に加えて電子機器、その他機械・設備に対する関税引き上げも自動車及び部品に対する関税引き上げを上回って実質GDPを減少させると推計されている。

実質GDPの減少がその他の経済に比べてかなり大きくなるカナダ、メキシコでも自動車及び部品に加えて電子機器、その他機械・設備に対する関税引き上げによる実質GDPの減少が大きくなると推計されている。世界合計の実質GDPも他の部門に対する関税引き上げよりも以上の3つの機械に対する関税引き上げによる実質GDPの減少が大きくなっている。

その他の経済では、北米に比べて実質GDPへの影響は小さくなると推計されているが、様々な部門に対する関税引き上げによる影響には相違が見られている。オーストラリア、ロシア、中南米では金属に対する関税引き上げ、日本では自動車<sup>4</sup>、その他機械・設備に対する関税引き上げによる実質GDPの減少が大きくなっている。また、中国では織

<sup>4</sup> 米国が日本からの自動車及び部品の輸入にのみ25%の追加関税を賦課すると、日本の自動車及び部品の生産は13.9%減少し、実質GDPは0.34%減少すると推計され、ここでの世界の全ての経済からの自動車及び部品の輸入に対して追加関税が賦課される場合の影響よりも遥かに大きくなっている。

維・衣料、その他軽工業に対する関税引上げ、チャイニーズ・タイペイ、東南アジア諸国連合(ASEAN: Association of Southeast Asian Nations)では電子機器に対する関税引上げ、欧州連合(EU: European Union)、英国では化学製品に対する関税引上げによる実質 GDP の減少が大きくなると推計されている。

### III. 産業別の影響

関税引上げなど貿易政策の効果は、マクロレベルよりも部門レベルの方が大きくなる。米国による部門別の関税引上げが関税を引上げられる産業の生産に与える影響の推計結果は表 2 に示される通りである。世界合計の生産は繊維・衣料、自動車、電子機器で他の産業よりも減少すると推計されている。

米国では何れの部門に対する関税引上げも対象とされた産業の生産を増加させるが、金属、自動車及び部品よりも繊維・衣料、電子機器の関税引上げの方がそれらの生産を大きく増加させると推計されている。一方、カナダ、メキシコでは自動車及び部品、電子機器、その他機械・設備の生産減少が大きくなっている。

その他の経済では、金属の生産は中南米での減少が大きく、自動車及び部品の生産は日本、韓国、英国での減少が大きくなると推計されている。また、加工食品はオーストラリア、ニュージーランド、繊維・衣料は ASEAN、化学製品は EU、英国、電子機器は中国で生産の減少が大きくなっている。

表2 産業別生産に与える影響

|             | AFF  | MNG  | PFD  | TXL   | OMF   | CHM   | MTL   | MVH   | ELE   | OME   |
|-------------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|             | (%)  |      |      |       |       |       |       |       |       |       |
| オーストラリア     | 0.0  | -0.2 | -1.6 | -0.9  | -1.8  | -0.4  | 0.7   | -0.1  | -1.6  | -0.5  |
| ニュージーランド    | -0.1 | -0.2 | -1.9 | -1.1  | -2.2  | -0.6  | -0.5  | 0.2   | -1.9  | -1.3  |
| 中国          | 0.0  | -0.2 | -0.2 | -2.9  | -4.3  | -0.7  | -0.3  | -0.7  | -5.8  | -1.4  |
| 日本          | 0.1  | -0.4 | -0.2 | -1.6  | -1.2  | -1.2  | -0.6  | -5.8  | -2.7  | -2.8  |
| 韓国          | 0.0  | -0.4 | -0.4 | -2.4  | -1.2  | -1.4  | -1.2  | -6.0  | -2.7  | -2.1  |
| チャイニーズ・タイペイ | 0.0  | -0.3 | -0.7 | -3.4  | -5.3  | -1.7  | -3.4  | -3.9  | -3.1  | -4.5  |
| ASEAN       | 0.0  | -0.2 | -0.7 | -6.2  | -4.3  | -1.3  | -0.7  | -0.2  | -3.7  | -3.4  |
| 米国          | 1.2  | 1.5  | 2.9  | 33.8  | 9.9   | 7.4   | 8.5   | 11.7  | 26.3  | 15.1  |
| カナダ         | -2.2 | -0.9 | -8.9 | -15.5 | -14.6 | -12.8 | -14.5 | -26.6 | -15.5 | -16.6 |
| メキシコ        | -1.9 | -0.4 | -5.3 | -12.3 | -19.9 | -6.0  | -9.8  | -20.3 | -25.4 | -29.6 |
| ロシア         | 0.0  | -0.1 | -0.2 | -0.4  | -0.2  | -1.5  | -2.1  | 0.3   | 0.3   | 0.2   |
| インド         | 0.0  | -0.2 | -0.5 | -1.7  | -6.8  | -1.7  | -0.4  | -0.3  | -1.0  | -1.0  |
| EU          | 0.0  | -0.2 | -0.8 | -1.5  | -2.1  | -2.3  | -0.8  | -1.8  | -2.3  | -2.0  |
| 英国          | -0.1 | -0.2 | -1.0 | -1.7  | -3.0  | -3.3  | -1.3  | -4.4  | -3.3  | -4.3  |
| 中南米         | -0.4 | -0.3 | -0.8 | -3.5  | -1.8  | -0.9  | -3.3  | 0.1   | -0.5  | -1.3  |
| 世界          | 0.0  | 0.0  | -0.1 | -1.5  | -0.4  | -0.3  | 0.2   | -0.8  | -1.4  | -0.1  |

注: 各産業は表1の注を参照。

出所: 筆者によるシミュレーション。

米国の関税引上げは対象とされる部門だけでなくその他の産業の生産にも影響を与えよう。米国では関税を引上げる部門以外の産業の生産は生産コスト上昇により総じて減少すると推計<sup>5</sup>されている。CGE モデルを始めとした多部門モデルでは、産業の投入産出構造への影響を基に 1 つの部門に対する関税引上げによる他の産業への波及効果も分析出来ると考えられる。

#### IV. 終わりに

米国による関税引上げの悪影響は、鉄鋼、アルミニウムよりも自動車に対する関税引上げの方が大きくなると考えられる。米国の関税引上げが他の部門にも適用されると、更に悪影響が大きくなるいくつかの産業も考えられる。そういった関税引上げの産業別の影響は経済間で異なることになるだろう。また、米国が追加関税を課す経済の範囲が変わると、産業別の影響だけでなく経済別のマクロ経済的な影響も異なる可能性がある。適切な経済モデルを用いた定量的な政策分析を基に貿易政策の運営が行われることが期待される。

---

<sup>5</sup> 米国を始め各経済における推計結果の詳細は、必要に応じて、筆者への要請により入手が可能である。