

政策分析の焦点 25-4 日米貿易交渉の経済効果¹

2025 年 4 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

4 月 9 日、トランプ米国大統領は今月の先に発表した相互関税を 90 日間停止した。各経済は相互関税が停止されている間に米国と貿易や経済の様々な課題の交渉を精力的に行うことになる。米国は日本からは農業の関税や自動車の非関税措置 (NTM: Non-Tariff Measure) の削減を要求し、また、日米の為替相場の調整にも関心を持っていると見られる。日本の米国との交渉の動向は、他の経済にとって先行指標となり世界的に注目されよう。

本稿では、応用一般均衡 (CGE: Computable General Equilibrium) 世界貿易モデル²を用いたシミュレーション分析によって、日米貿易交渉の潜在的な課題の経済効果を定量的に考察する。

II. 産業への影響

第 1 シナリオ: 日本の米国からの輸入の平均関税率は、川崎 (2024) によれば 3.2% であるが、コメ (204.3%)³、肉類 (23.3%) など農林水産業と加工食品 (農業) では高い

¹ 本稿は、川崎 (2024)、「日米貿易協定再交渉の経済効果」、政策分析の焦点 24-9 の続編である。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。

² 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、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におけるデータは、国際通貨基金 (IMF: International Monetary Fund) による世界経済見通し (WEO: World Economic Outlook) データベースを基に 2025 年時点のものに更新している。

³ 日本はミニマムアクセスのコメ (国内消費の 10 分の 1 程度に相当する 77 万トン) の輸入には関税を賦課していないが、その他のコメの輸入には重量税 (1kg 当たり 341 円) を賦課している。川崎 (2024) の推計が基としている国際貿易センター (ITC: International Trade Centre) のマーケット・アクセス・マップ (Market Access Map) における関税データでは、関税割当による段階的な関税が考慮されている。また、特定の年の為替相場ではなく平均的な為替相場を基にし

表1 産業別生産への影響

(%)

	農業		自動車		為替	
	日本	米国	日本	米国	日本	米国
コメ	-30.9	21.2	0.0	-0.0	-5.8	2.3
肉類	-5.1	1.0	0.0	0.0	-12.8	1.8
繊維・衣料	0.6	-0.1	0.0	-0.0	11.7	-4.0
金属	0.4	-0.1	0.0	0.0	9.1	-1.3
自動車及び部品	0.4	-0.1	-0.1	0.0	7.7	-1.4
電子機器	0.6	-0.2	0.0	-0.0	19.2	-0.1
合計	0.1	0.0	0.0	0.0	2.5	0.2

出所:筆者によるシミュレーション。

関税が残っていると計算されている。日本が米国からの農業の輸入に対する関税を全て撤廃すると、表 1 に示される通り、日本のコメ生産は 30.9%減少し、日本の肉類の生産も 5.1%減少すると推計されている。一方、米国の生産はコメが 21.2%増加し、肉類が 1.0%増加すると推計されている。ただし、日本の産業別生産の合計は増加(0.09%)し、米国の産業別生産の合計の増加(0.01%)は小さいと考えられる。

第 2 シナリオ:日本は米国からの自動車及び部品(自動車)の輸入には関税を賦課していないが、川崎(2023)⁴によれば、日本の自動車の非関税措置は 11.1%程度と世界平均(3.2%)よりかなり高いと試算されている。日本が米国からの自動車の輸入に対する非関税措置を 50%削減⁵すると、米国の日本への自動車の輸出は 24.6%増加すると推計されている。ただし、米国の他の経済に対する自動車の輸出は必ずしも増加しない可能性がある。米国の世界全体への自動車輸出(0.2%)、米国の自動車生産の増加は限られていると推計されている。一方、日本の自動車産業の国際的な競争力は高められよう。日本の自動車輸出は増加(0.6%)し、生産の減少は小さい結果となる可能性がある。

第 3 シナリオ:日本円の対米国ドル平均為替相場は 2024 年には 1ドル=151.50 円であった。ただし、IMF の WEO データベースによれば、長期的な均衡相場と考えられる購買力平価(PPP: Purchasing Power Parity)相場は 2025 年には 93.12 円と推計されている。円がドルに対してその PPP レートまで増価(為替)⁶すると、日本の米国への輸

た単位価格を用いて従価関税率が計算されている。

⁴ 川崎(2023)、「非関税措置削減の波及効果」、政策分析の焦点 23-5。

⁵ 非関税措置の中には自動車の安全性に関する技術的な基準、認証、検査、輸入手続など削減したり撤廃したり出来ない措置もあり、非関税措置削減の実施可能性は 50%と仮定されている。また、非関税措置の削減は貿易相手だけでなく第三者に対しても適用されると考えられ、その波及効果は 50%と仮定されている。

⁶ 財務省の貿易取引通貨別比率(令和 6 年下半期)によれば、日本から米国への輸出は 87.3%が米国ドルで取引され、日本円の割合は 12.5%に過ぎない。また、日本の米国からの輸入も米国ドルで 75.4%、日本円で 24.2%が取引されている。

出は21.6%減少し、日本の米国からの輸入は300%と大幅に増加すると推計されている。日本の産業別生産は製造業で増加するものの、コメ、肉類では減少すると推計されている。一方、米国の産業別生産は、農業で増加するものの、自動車を含めた製造業では減少すると推計されている。

III. マクロ経済効果

以上の3つのシナリオにおけるマクロレベルの経済効果は、表2に示される通り、以上で論じた産業別の影響に比べて小さいだろう。また、政策措置が発動される日本、米国に対する効果は別として、その他の経済に対する効果も第1と第2のシナリオでは限られていよう。

日本の実質GDPは、農業の関税撤廃(0.21%)も含めて全てのシナリオで増加するが、自動車の非関税措置削減(0.03%)⁷よりも、為替相場の調整(0.81%)の方が遥かに大きくなると推計されている。一方、米国の実質GDPも全てのシナリオでも増加するが、農業の関税撤廃(0.01%)や自動車の非関税措置削減(0.001%)よりも、為替相場の調整(0.22%)の方がかなり大きくなると推計されている。

円高ドル安は、米国の日本からの輸入価格を上昇させることから、米国の日本を含めた世界からの輸入を減少させるが、米国の生産コスト上昇により米国の世界への輸出も減少させる。一方、日本の米国からの輸入価格の低下は、日本の米国を含めた世界からの輸入を増加させるが、日本の生産コスト低下により日本の世界への輸出も増加させる。ここでは米国の輸入価格上昇による損失よりも日本の輸入価格低下による便益が大きくなり、日米の実質GDPは共に増加すると推計されている。

CGEモデルでは中長期的な一般均衡状態における政策の経済効果が推計される。

	実質GDP (%)			貿易収支(億ドル)			消費価格 (%)		
	農業	自動車	為替	農業	自動車	為替	農業	自動車	為替
日本	0.21	0.03	0.81	-3.4	-0.4	-94.8	-0.30	-0.01	-4.82
米国	0.01	0.00	0.22	-0.3	-0.2	-129.7	0.03	0.00	1.43
中国	0.00	-0.00	-0.14	1.7	0.2	94.7	-0.01	-0.00	-0.57
カナダ	-0.01	-0.00	-0.31	0.2	0.0	7.4	-0.00	-0.00	0.26
メキシコ	-0.03	-0.00	-0.96	0.0	0.0	3.4	0.01	-0.00	0.47
EU	-0.01	-0.00	-0.34	0.4	0.0	28.3	-0.00	-0.00	-0.29
世界	0.01	0.00	-0.09	-	-	-	0.00	-0.00	0.06

出所:筆者によるシミュレーション。

⁷ 米国が日本からの自動車輸入の関税を撤廃すると、実質GDPは日本で0.049%、米国で0.005%増加すると推計されている。

為替相場の変化は輸出入価格に完全に反映されることが仮定されている。一方、短期的なマクロ計量モデルでは、経済効果の時間的な推移を描写しながら、経験に基づく部分的な均衡状態が解かれる。円高によって日本の実質 GDP はしばしば減少すると推計⁸される。円高による日本経済への悪影響を懸念するよりも、CGE モデルによる推計結果が示す通り、円高による便益を享受するため市場における価格調整を十分に機能させることの方がより有益であると考えられる。

米国の貿易収支は、日本の農業関税撤廃では農業の貿易収支が改善(55 億ドル)し、自動車の非関税措置削減では自動車の貿易収支が改善(4 億ドル)するが、全体では必ずしも改善しない可能性⁹がある。何れにせよ貿易収支の変化の大きさは GDP 比では 0.1%にも満たず限られていよう。ドル安は米国のインフレを加速(1.43%)させることになろう。一方、円高は日本銀行の物価安定で目標とされる 2%に比べて大きなデフレ圧力(▲4.82%)となることが示唆されている。

IV. 終わりに

米国による関税引上げの経済的悪影響が懸念されてきている。しかしながら、日本の農業関税や自動車の非関税措置の削減に関する日米交渉の課題は、日米双方に経済的便益をもたらすことになろう。行き過ぎている円安ドル高の調整も、中長期的にはまた日米双方に便益をもたらす可能性がある。経済モデルを用いた定量的な政策分析は、日米貿易交渉が日米双方に便益をもたらす措置に合意することが勧められることを示している。特に、米国の日本からの自動車輸入に対する関税は相互主義で撤廃されることが期待される。

⁸ 酒巻哲朗他(2022)、短期日本経済マクロ計量モデル(2022 年版)の構造と乗数分析、ESRI Research Note No.72、内閣府経済社会総合研究所によれば、日本円が米国ドルに対して 10%増価すると、日本の輸出が輸入より大きく減少し、実質 GDP も 1 年目に 0.1%、2 年目に 0.4%程度減少すると示されている。なお、日本単独マクロモデルでは、米国経済に与える効果も農業や自動車など産業別の影響も計算出来ないことは自明である。

⁹ 輸出と輸入に大幅な乖離があると為替相場の調整により貿易収支を改善するマーシャル＝ラーナー条件は厳しくなり、輸出入の価格弾性値が大きくなる必要がある。