アウトルック（第４回）

トランプ関税で景気減速は不可避、米製造業復活は同盟国の協力がカギ

経済アナリスト　**海津　政信**

海津　政信氏

米中交渉による高関税同時引下げにより世界景気後退のリスクは遠のいたが、トランプ政権による関税引上げは世界景気に減速をもたらそう。なぜなら、関税は簡単にはゼロにならないと見られるからだ。第一に、米政権は関税を新たな「税収源」と考えているふしがある。トランプ氏は年末に期限が来る「トランプ減税」の恒久化を公約に掲げており、財源の一部として関税収入をあてにしているように見える。とくに、相互関税の一律10％は「財源」としての性格が強いだろう。第二に、自動車や鉄鋼・アルミニウム製品への関税は通商拡大法232条に基づいており、これらの産業保護が国家安全保障上必要だという法的根拠によっており、緩和ないし撤廃には232条との整合性が必要だ。実際、最も早く妥結したイギリスとの合意でも一律10％の関税は維持されている。また、自動車輸出には10％の「低関税枠」を設けるとの方式が取られている。さらに、鉄鋼関税はゼロとなったようだが、年間輸入量の上限を設けるという条件をつけ整合性に配慮している。

IMF（国際通貨基金）は４月14日に最新の世界経済見通しを公表し、25年の実質GDP成長率を3.3％から2.8％に引き下げ、26年についても3.3％から3.0％に引き下げた。また、FRB（米連邦準備制度理事会）も物価、景気両にらみのスタンスにある。秋以降、関税引上げによる物価押上げは一過性だとし、景気に配慮し利下げに踏み出す公算がある。日本銀行も４月30日と５月１日に開いた金融政策決定会合に合わせて、日本の実質GDP見通しを引き下げた。25年度、26年度と潜在成長率並みの0.5–0.7％の成長にとどまることか

ら、需給ギャップは縮小せず、次の利上げは来年、早くても今年秋にずれこむのではないか。

さて、トランプ政権が目指す米国製造業の復活についてどう考えるか。処方箋は、①すべての輸入品に関税を10%（これに各国別の上乗せがあるが、90日間実施を停止中）掛けかつ自動車、鉄鋼・アルミニウム製品に対し25%の追加関税をかけ、米国内への生産、投資を促進する、②米国内で製造を行う企業に対し法人税率を21%から15%に引き下げるほか、設備投資の100%即時償却などの投資優遇措置を行う、③高すぎる米ドルを適切な水準に調整する通貨政策（いわゆるマールアラーゴ合意）を組み合わせ、米製造業の復活につなげるなどである。

それでは、これらの政策の実現可能性はどうか。まず、関税政策については、先に見たようにトランプ政権は金融市場の反応を見つつ、簡単には撤廃せず続ける可能性が高いだろう。ついで、製造業向けの法人税率の引下げや投資優遇措置については5月22日に米国下院が可決した財政法案に含まれており、最終的な法案として成立するか注目される。高すぎる米ドルを適切なレベルまで調整する1985年のプラザ合意のような通貨調整は難しいだろう。プラザ合意の時は日本と西ドイツが協力して合意が成立したが、今回最も重要な中国が人民元の切り上げに応じるとは思えない。FRBの利下げにより緩やかなドル安が進むと見るのが現実的だろう。このように見てくると、通貨調整は難しくとも関税措置と税制改革、さらに金融政策を組み合わせることはできそうで、製造業復活は困難と決めつけるのはどうかと思う。

むしろ、中国の産業・技術覇権が強まることを避ける意味で、同盟国が分野別に協力し、米国の製造業の復活を後押しするほうが賢明ではないか。具体的には、以下のような協力が考えられる。第一に、自動車分野については、日本メーカーの米国生産台数を拡充し、日本からの対米輸出を減らし「低関税枠」を確保する一方、欧州その他に輸出を拡大し、国内生産の縮小を避ける。第二に、造船分野については、日本や韓国の高効率・低燃費の船舶技術を米国造船所に提供する。米国の造船技術者を日本・韓国の造船所で受け入れ、技能研修を行う。第三に、鉄鋼分野については、日本製鉄の買収ないし資本参加と最新の製鉄技術・設備の提供により、USスチールの競争力を引き上げるとともに、日本製鉄の成長力を強化する。第四に、半導体分野については経済安全保障を重視し、同盟国でサプライチェーンを再構築するとの意図で、米IBMの技術を活用し最先端の2ナノチップの量産を行うRapidusを日米で後押しする。こうすれば、自動車、鉄鋼関税などはいずれ必要なくなろう。