

アメリカの鉄鋼・アルミニウム輸入関税と今後の動向

金属労協政策企画局主査／浅井 茂利

アメリカのトランプ大統領は2018年3月8日、1962年

通商拡大法232条に基づき、鉄鋼製品、アルミニウム製品の輸入に追加関税(従価税)を賦課する大統領布告に署名しました。税率は鉄鋼が25%、アルミが10%に設定されており、3月23日から実施

されました。この関税については、カナダ、メキシコ、オーストラリア、アルゼンチン、韓国、ブラジル、EU加盟国については適用除外とされていますが、日本は適用対象とされています。これに対して、

*なぜ同盟国である日本からの輸入が、安全保障を損なう可能性があるのか。

*大統領と安倍総理は親密な関係を構築してきたはずなのに、な

ぜ日本が適用除外されなかったのか。

などといった疑問の声も聞かれますが、むしろTPP交渉などにおける日本の交渉力の強さが、影響している可能性もあるのではないかと思います。

鉄鋼、アルミニウム関税の概要

ジェトロ(日本貿易振興機構)の情報によれば、1962年通商拡大法232条は、輸入がアメリカの安全保障を損なう恐れがあると商務省が判断した場合に、当該輸入を是正する権限を大統領に与えているものです。ロス商務長官は2017年4月に鉄鋼とアルミの

輸入に関する調査を商務省に要請していましたが、2018年1月に大統領に提出された調査結果では、

鉄鋼とアルミの輸入がアメリカの安全保障を損なう恐れがあると判断しており、是正措置として、関税や輸入数量割当の導入を提言しています。今回の追加関税適用は

これに基づくもので、期限については定められていません。対象製品は、広範なものとなっていますが、アメリカ国内製品の供給量や品質

が十分でない、あるいは安全保障上認められる品目については、商務長官が他の関係機関との協議の上で認可すれば、適用対象から除外できるプロセスが設けられています。なお、この申請は、今回の措置で直接的な影響を受ける在米

企業に限られています。

アメリカと同盟関係にある国からの輸入については、アメリカの安全保障を脅かさないような代案が提示された場合に限り除外を認めるとし、除外をめぐる交渉についてはUSSTR(アメリカ通商代表部)が担うことになっています。適用除外の国が増えた場合には、それ以外の国に対する関税の税率が引き上げられる可能性があります。

なお、中国に対してはこれとともに、1974年通商法301条に基づく制裁措置の発動が決定されており、航空、情報通信技術、機械など、600億ドル分の中国からの輸入に対し、25%の追加税率(従価税)が賦課されることになっています。

適用除外国

3月23日の徴収開始日までに、カナダ、メキシコ、オーストラリア、アルゼンチン、韓国、ブラジル、そしてEU加盟国が適用除外国とされていますが、2018年5月1日までの暫定的なもので、カナダとメキシコについては、NAFTA（北米自由貿易協定）の再交渉において、アメリカの労働者や農業界の利益につながるかたちで合意できない場合は、両国も改めて対象とすることが示唆されています。韓国は早くも3月27日に米韓FTAの再交渉が妥結に至りました。本稿執筆時点では、新聞報道しかありませんが、それによると、*アメリカ基準のまま韓国で販売できるアメリカ車の枠を倍増。

*韓国製ピックアップトラックの関税撤廃時期を2021年から2041年に延長。

*韓国の鉄鋼輸出数量を制限するクォータ制導入。

に加え、「為替条項」の導入に合意したとされています。為替条項は、競争的な通貨切り下げを禁じる、金融政策の透明性と説明責任を約

束する、という内容で、強制力は持たないと説明されています。

アメリカとEUとは、双方が受け入れ可能な打開策をめざし、早急に協議に入ることで合意しています。なお、オーストラリア、アルゼンチン、ブラジルは、もともとアメリカのほうが貿易黒字を計上しているという事情があります。

トランプ大統領はこの措置の発動にあたり、「日本の安倍首相や他の人たちに言っておきたい。彼らはいいやつでわたしの友人だが、『こんなに長い間、米国をうまくだませたなんて信じられない』とほくそ笑んでいる。そんな日々はもう終わりだ」と発言したそうだが、根っからの商人である大統領に、友情と利害は別物という感覚があっても当然のことだと思います。

日米経済対話

日米関係では、トランプ政権発足後、麻生副総理とベンス副大統領が担当し、「日米経済対話」が行われています。金属労協では、2017年の政策・制度要求において、「日米の『経済対話』に際しては、

冷静な判断の下、従来の経過や客観的事実が両国で共有化されるよう、十分な準備と慎重な取り回しを行っていく」よう、政府に要請していました。担当部局の反応は、やや楽観的なものでした。

ただ現実的には、日米間ではこれまで、市場志向型分野別協議（1985年開始）、日米構造協議（1989年開始）、日米包括経済協議（1993年開始）、日米規制緩和対話（1997年開始）、成長のための日米経済パートナーシップ（2001年開始）、日米規制改革及び競争政策イニシアティブ（2001年開始）、日米経済調和対話（2010年開始）、TPP協定日米並行交渉（2013年開始）とほぼアメリカ大統領の新しい任期が始まるごとに、経済協議を行ってきた経過があります。率直に言って、新しいネタなど何もない、というところだろうと思います。アメリカからの自動車輸入の拡大は、象徴的なテーマではあります。たとえば、この10年、自動車の国内販売は、2007年の535万台から2017年は523万台へ微減となっています。が、自動車輸入台数は逆に30万台から36万台に20.6%伸びています。

しかしながら、うちアメリカからの輸入は3.9%減少し、輸入車に占めるアメリカ車のシェアは、6.5%から5.1%に低下しています。アメリカ車の輸入が拡大しない原因が、日本にあるわけではないことは明白だと思います。

自動車総連でも、*自由貿易体制が強化されモノやサービスが行きかう現代において、特定の国や産業などを念頭においていた閉鎖的な態度は、該当国や当該地域に利益をもたらさない。

*事実として、日本の自動車産業は、北米市場に対して大変長い期間にわたって投資を行い現地でも多くの雇用を生み出している。*現在、日本の自動車産業がアメリカ国内で生む雇用は、部品販売など合わせ約150万人に達するなど、長年にわたり日米双方の利益に叶ってきたことを冷静に見極めるべきだ。

*日本の自動車産業の発展は、弛まない生産性向上と品質向上の取組みによるものである。これは先進国・新興国問わず、世界中の工場で共通しており、日本の自動車産業は自由貿易のも

と、グローバルな自動車産業の発展に貢献してきた。

*また、日本市場に非関税障壁（税制、基準・規格等）があるという主張に関しては否定する。日本の自動車市場はすでに開放されており、日本の消費者は常に公平な態度で消費行動をとっている。それは近年、日本国内販売台数の減少にも関わらず、輸入車比率が増加していることが物語っている。

というスタンスを明らかにしています。

TPP日米並行交渉

一方、TPP協定において、日本の関税撤廃率が他の国々に比べて低くなってしまったことは気になるところです。工業製品については、ほかの参加国と同様100%ですが、農林水産品は81.0%で、際立って低いものとなっています。全体でも、他の国々はすべて99%か100%で、まさに「各国の国民に利益をもたらす、野心的で、包括的な、高い水準の、バランスの取れた協定」というTPP協定の目標にふさわしい水準となったのに

図表1 TPP協定における関税撤廃率（品目ベース）

| 項目 | 日本 | カナダ | メキシコ | ペルー | アメリカ | オーストラリア | ニュージーランド | シンガポール | チリ | マレーシア | ベトナム | ブルネイ |
|-------|------|------|------|------|------|---------|----------|--------|------|-------|------|------|
| 工業製品 | 100 | 100 | 99.6 | 100 | 100 | 99.8 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 農林水産品 | 81.0 | 94.1 | 96.4 | 96.0 | 98.8 | 100 | 100 | 100 | 99.5 | 99.6 | 99.4 | 100 |
| 全体 | 95 | 99 | 99 | 99 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

資料出所：内閣官房TPP政府対策本部

に削減開始で25年目に撤廃、乗用車（2.5%）も15年目から削減開始で25年目で撤廃とされるなど、アメリカの対日関税が長期間維持される状況となっています。

昨年1月、アメリカはTPP協定を離脱しましたが、トランプ大統領は復帰の意向を示しています。

対し、日本だけが95%に止まっています。

（図表1）

こうした「つけ」は、参加国全体の交渉と並行して行われる二国間交渉に表れており、たとえば、トラック（含むピックアップトラック）の対米輸出は、29年間にわたって25%の関税率のままで維持され、30年目で撤廃、キャブシヤシ（4%）は15年目

関税を負担するのは自国の消費者

その場合、参加国全体の交渉については再交渉を断固拒否するとしても、二国間交渉を拒否するかどうかはセンシティブな問題となります。仮にそうした場合であっても、自動車産業をはじめとする金属産業に関して、アメリカ側の関税撤廃をこれ以上遅らせたり、アメリカへの輸出数量を制限したり、輸入数量を約束したりすることのないようにしなくてはなりません。

FTA（自由貿易協定）、EPA（経済連携協定）などの交渉において、自国の関税を守ったら「勝ち」、撤廃したら「負け」というようなイメージがありますが、これは大間違いです。関税を支払うのは、一見、外国の企業のような気がしますが、これは錯覚で、関税を設けている国の消費者が支払うというのが基本です。

まず、関税があっても輸入が行われている場合、輸入業者が関税を支払うわけですが、原則的には、販売価格に上乗せされるはずなので、最終的に国内の消費者が支払

うこととなります。関税分を輸入業者（もしくは輸出した外国企業）が負担して、販売価格を引き上げなかった場合には、関税を設けた国の税収増にはなりますが、輸入の抑制という目的は、まったく達成されません。

次に、高い関税があるために、もともと国産品よりも安かった輸入品の価格が国産品を上回り、輸入が行われない場合ですが、この時は、関税の支払い自体は発生しませんが、消費者は国産品よりも安い輸入品を購入できるはずだったので、高い国産品を買わなければならなくなったということで、その差額（国産品価格マイナス輸入品の関税抜き価格）を負担することになります。

今回の鉄鋼・アルミの関税に関しても、

*ミズーリ州のベアリングメーカーの生産は、アメリカで入手できない日本の特殊鋼に依存しており、適用除外を申請するにしても、小規模企業が個別に品目別の申請をするのは負担が大きすぎる。

*アメリカの石油・ガス業界は、パ

政策・制度解説コーナー アメリカの鉄鋼・アルミ輸入関税と 今後の動向

イプラインや掘削装置の鉄鋼製品は海外からの特殊鋼材の輸入に依存しており、パイプライン建設のコスト上昇や雇用への影響が出る。アラスカ州では、パイプラインやLNGの輸出ターミナル建設が進んでおり、計画中の輸出ターミナル建設だけでも、5億ドルのコスト増大をもたらす。

などといった指摘があります。関税によって消費者の負担が増えるという理屈は、何もアメリカだけの問題ではありません。「関税は、国内における消費者から生産者への所得移転である」というのは、わが国においてもまったく同じであることに留意する必要があります。

それでも国内産業が守られればよいではないか、ということが言えるかもしれませんが、しかしながら、そのように関税で守られた産業は、ますます国際競争力を失っていく可能性が大きいと言えます。農産品などについては、もともと消費

者に強い国内産志向があるわけですから、あとは輸出拡大を促し、国際競争を繰り広げる中で、競争力の強化を図っていくべきであると思います。

為替の問題

米韓の協議では、「為替条項」の導入で合意したとのことですが、日米関係においても、為替相場が問題になる可能性があります。本稿執筆時点では、為替レートは1ドル＝105円前後ですが、日米の物価水準がイコールになる理論上の為替レートである購買力平価が98円ですから、多少円安とはいえ、本来であれば、トランプ政権から批判を受けるような状況ではありません。

為替相場、とりわけ円・ドルレートの決定要因としては、

①短期的要因：金融政策の違い（金融緩和の度合いの大きい国の通貨が下落する）

②長期的要因：物価水準の違い（現

実の為替レートが、購買力平価Ⅱ両国の物価水準がイコールになる理論上の為替レートに収斂

していく）

③政治的要因：製造業の人的費用の差

④有事的要因：有事の際には、基軸通貨であるドルや、避難通貨と言われる円などが買われる。（ドルが買われるかどうかは、状況によって異なる）

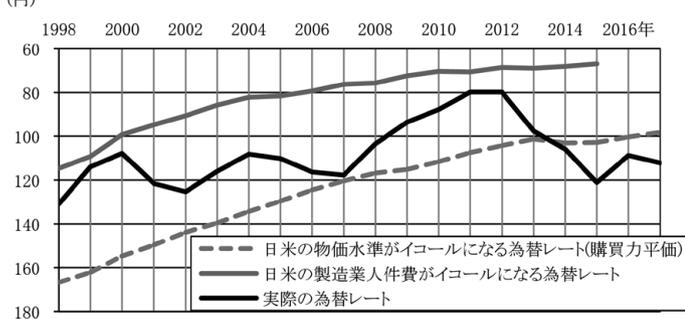
などが挙げられます。

わが国の消費者物価上昇率目標2%は、各国の中央銀行が採用する標準的な目標であり、アメリカの中央銀行であるFRB（連邦準備制度理事会）も同様です。従って、こ

れを掲げる金融政策の下で形成された為替相場は、円安誘導として非難されるわけではありません。

なお、③については、1985年のプラザ合意による円高が、日本の「輸出関連企業の賃金等を含む労働コストをドル建てでみて引き上げ、より国際的に均等化させる」ことを狙ったものであったのが、典型的な事例と言えます。製造業の労働組合として、適正な賃上げを獲得していくことは、基本的には超円高の抑制要因となり得ることに留意する必要があります。（図表2）

図表2 長期的な為替の動向(1ドルあたり円)



資料出所：OECD、内閣府資料より金属労協政策企画局で作成。

米国の鉄鋼及びアルミニウムに関する 通商拡大法第232条に基づく輸入制限措置決定について (外務大臣談話)

- 本9日(米国時間8日)、米国大統領が、米国の鉄鋼製品及び精錬・未精錬アルミニウムの輸入が米国の国家安全保障を阻害するおそれがあるとして、1962年通商拡大法第232条に基づき、カナダとメキシコを除く全ての国からの鉄鋼及びアルミニウムの輸入品を対象に、関税を引き上げる輸入制限措置を決定したことは遺憾です。
- 一般の措置は同盟関係にある日米両国の経済・協力関係、さらには世界経済に大きな影響を及ぼしかねず、日本企業への影響や世界貿易機関(WTO)協定との関係を十分に精査した上で、今後適切に対応する考えです。