

トランプ関税の日本の実体経済への影響

主任研究員 伊勢 友理

米国の関税政策を巡る日本の現状

米国の関税政策を巡っては、日本には現状、10%の相互関税や、自動車や鉄鋼、アルミなどの品目別の25%の追加関税が賦課されている^(注1)。自動車部品には5月3日までに25%の追加関税が予定されているほか^(注2)、9日にいったん引き上げられた主要国・地域別の相互関税については（日本に対しては5日に賦課された10%から24%に引き上げ）、同日に90日間の適用延期が発表されている。こうした中、日本政府は16日、米政府と関税交渉の初会合に臨み、関税の全般的な見直しを求めた。

（注1）4月11日に相互関税の対象から除外された電子関連製品は、新たな品目別関税の対象となり、1～2カ月後に詳細が公表される予定。

（注2）トランプ大統領は、4月14日、一部の自動車メーカーを支援する旨の発言をしている。

日本の実体経済への影響とその波及経路

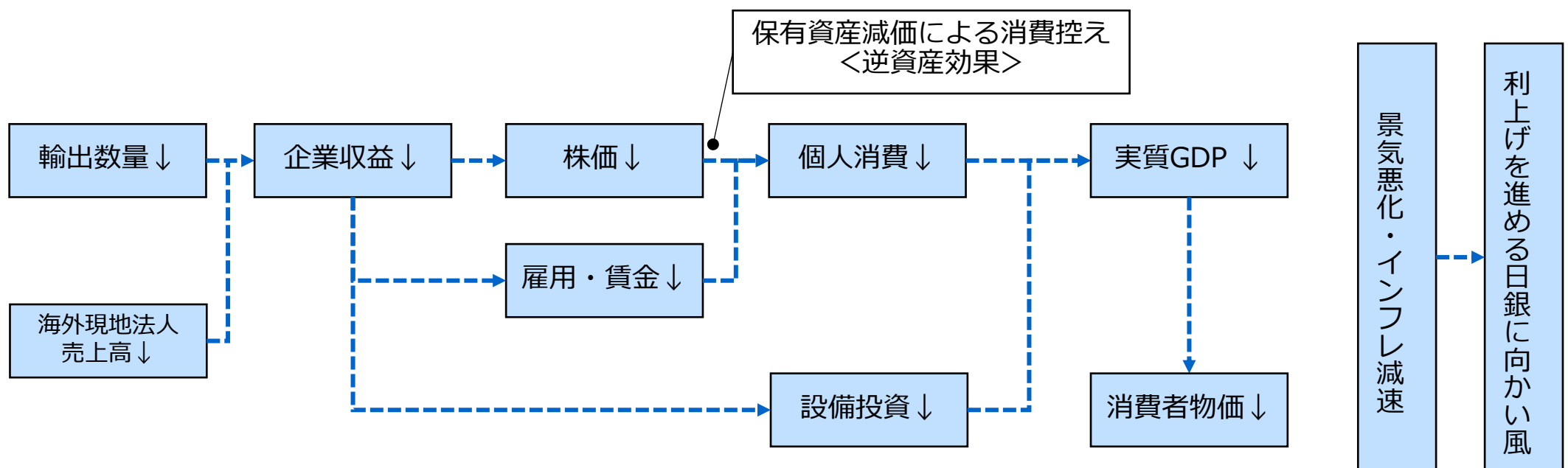
関税の引き上げが日本の実体経済に影響を与える主な経路を整理すると、米国向け輸出における数量、価格面の下押し効果、対米依存度の高い国の景気減速を受けた輸出減・現地法人の業績悪化を通じて、直接的には企業部門が圧迫されることが見込まれる。企業収益の悪化は、株価下落や賃上げ機運の後退につながり、逆資産効果^(注3)や可処分所得の伸び悩みを通じ個人消費を下押しするとみられる。また、生産能力増強を目的とする設備投資も抑制されることが予想される。こうした幅広い経済活動への圧迫とそれに伴う価格低下圧力は、関税政策を巡るさらなる不確実性の強まりと相まって、日本銀行が昨年来進めてきた政策正常化の取り組みを慎重にさせると考えられる。

（注3）消費者が保有する株式などの資産価格の下落が、家計バランスシートの悪化を通じて消費を減退させる効果。

自動車産業への影響

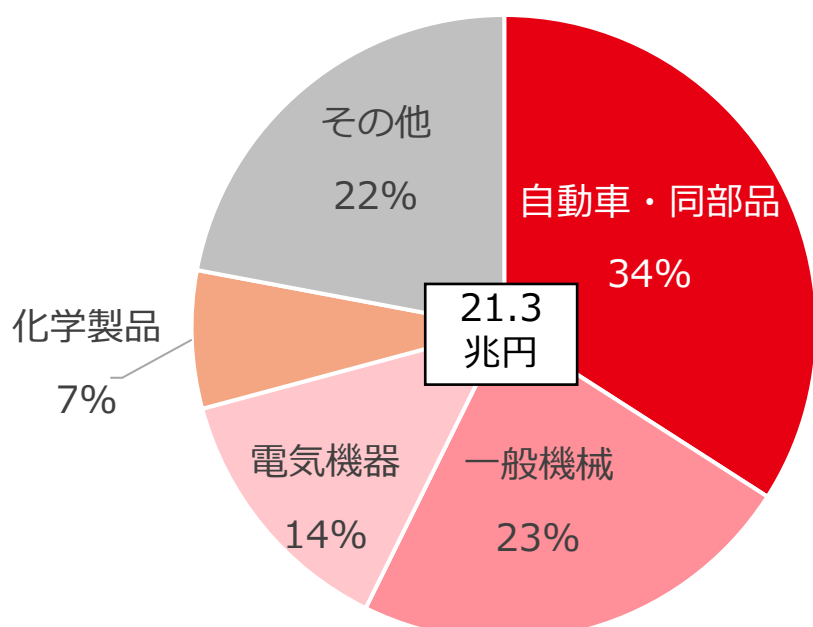
特に、日本の対米輸出に占める割合が大きい自動車については、産業のすそ野が広いことから、関税引き上げによる影響が大きい。実際、産業連関表を用いた分析によると、乗用車の輸出需要が1単位減少すると、自動車用内燃機関・自動車部品や、卸・小売、プラスチック製品、産業用電気機器など、関連産業の生産が1.75単位減少する計算となる。乗用車は、生産誘発効果が108部門中で最も高く、サプライチェーンを通じた影響に留意する必要がある。

▽関税引き上げによる日本経済への波及経路



（出所）丸紅経済研究所作成

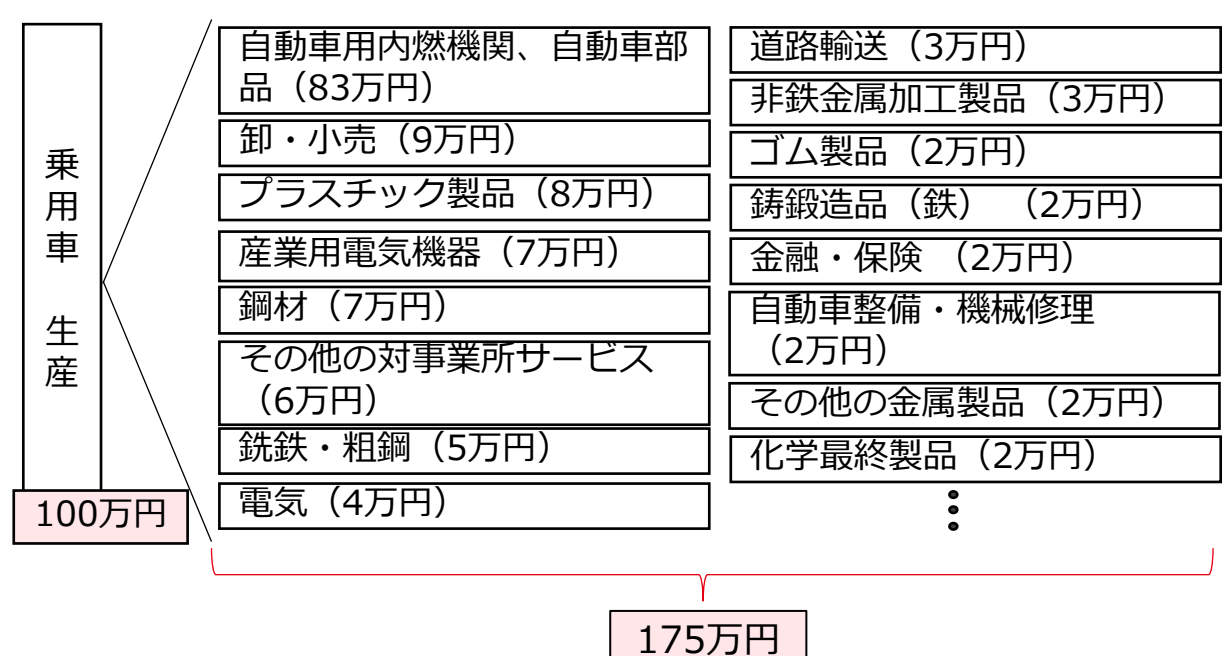
▽日本の対米輸出（2024年）



（注）対米輸出が日本の輸出全体に占める割合は20%、名目GDP比3%相当（2024年時点）。

（出所）財務省より丸紅経済研究所作成

▽乗用車のお産業への波及効果



（注）（ ）内の金額は、乗用車の生産額が100万円増えたときに誘発される他産業の生産額の増分。生産額は中間投入と付加価値の合計のため、中間投入分が重複計上されている点に留意。

（出所）総務省「2020年産業連関表」に基づき丸紅経済研究所作成

(執筆者プロフィール)

伊勢 友理 (Yuri Ise)

ISE-Y@marubeni.com

主任研究員

研究分野：マクロ経済、日本、原油・ガス

日系金融機関を経て、2021年より丸紅経済研究所。2024～2025年に日本経済研究センターに出向（マクロ経済モデル、時系列データ・パネルデータ分析）。現在は主に日本の政治・経済、原油・ガスを担当。東京大学経済学部卒業。

株式会社丸紅経済研究所

〒100-8088 東京都千代田区大手町一丁目4番2号

<https://www.marubeni.com/jp/research/>

(免責事項)

- 本資料は公開情報に基づいて作成されていますが、当社はその正確性、相当性、完全性を保証するものではありません。
- 本資料に従って決断した行為に起因する利害得失はその行為者自身に帰属するもので、当社は何らの責任を負うものではありません。
- 本資料に掲載している内容は予告なしに変更することがあります。