

米国経済：自動車関税、経済への影響度は価格弾力性に大きく依存

トランプ政権は4月3日から自動車に対する25%の追加関税、5月3日までに自動車部品に対する25%の追加関税を発動する予定である。この追加関税の米国経済に対する影響は、単純化した前提条件を置くと、輸入車および米国の国産車の価格上昇を受けた実質可処分所得の減少を通じて、自動車の販売台数が155万台程度減少し、実質GDPを0.07%pt程度押し下げると試算される。ただし、米国経済への影響度合いは、自動車の価格弾力性や価格転嫁率に加え、経済主体の動きに応じ、様々なケースが想定される。特に自動車の価格弾力性の影響は大きく、今回の試算で用いたものより小さな価格弾力性であった場合は、米国経済への影響は大きくなることには注意が必要である。

トランプ大統領が全世界向けの自動車関税を発表

トランプ大統領は、3月26日に、自動車・同部品に対する追加関税を発表した。まずは、4月3日に、全世界からの自動車輸入に対して25%の追加関税を発動する。さらに、5月3日までに、自動車部品に対して25%の追加関税を発動する予定である。

自動車・同部品に対する追加関税の影響を、いくつかの前提条件を置いたうえで試算すると、輸入車の販売台数は130万台程度減少し、米国の国産車の販売台数は25万台程度減少する可能性がある。米国経済に対する影響は、自動車価格上昇による実質可処分所得の減少を通じて、実質GDP成長率を0.07%pt程度押し下げると試算される。下記にその詳細を記述する。

自動車・同部品への追加関税発動で自動車販売は1割減の可能性

米国の自動車市場の状況を整理すると、2024年は約1600万台の自動車が販売された。そのうち、約半分の800万台程度が輸入車であり¹、輸入車の平均価格は2.8万ドル程度²とみられる。また、国産車の生産価格のうち自動車部品が占める割合を60%程度、自動車部品のうち輸入が占める割合を35%程度³とすると、国産車の生産価格の約2割を輸入部品が占めることとなる。

このうえで、自動車・部品に対して25%の追加関税が発動された場合の米国経済への影響を試算する⁴。この際、前提条件として、まずは、追加関税分がすべて輸入車や輸入部品に価格転嫁されることとし、国産車への代替需要も起こらないとする⁵。また、米国の自動車の価格弾力性は筆者試算の▲0.68⁶とする。

¹ 貿易統計では769万台の自動車（HSコード8703）が輸入されていることから、これを輸入車の販売台数とした。

² 自動車の輸入額2,168億ドルを輸入台数769万台で除して計算。輸入業者のマージンなどを除いたベース。

³ 各種メディア情報をもとに仮定。

⁴ 自動車関連のサービス産業への影響なども考えられるが、ここでは考慮しないこととする。

⁵ 実際には、相対的に価格上昇が抑えられる国産車への代替需要が発生し得る。それによる米国経済への影響の考え方は後述。

⁶ $\ln CAR_t = 11.73^{***} - 0.68^{***} \times \ln CP_t - 0.28^{***} \times \text{Dummy}$ により推計。

(15.97) (-4.62) (-4.97)

CAR：乗用車販売台数、CP：CPIにおける乗用車、Dummy：2020年1-3月期、4-6月期を1とし、それ以外を0とするダミー変数（コロナショックに伴う影響のあった期間）。推計期間は2015年1-3月期から2024年10-12月期。

括弧内はt値。***は1%有意。Adjusted R²：0.49

本資料は情報提供を目的として作成されたものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。作成時点で、株式会社伊藤忠総研が信頼できると判断した情報に基づき作成しておりますが、その正確性、完全性に対する責任は負いません。見直しは予告なく変更されることがあります。記載内容は、伊藤忠総研ないしはその関連会社の投資方針と整合的であるとは限りません。

米国経済への影響の一つ目は、輸入完成車を通じた経路である。追加関税により輸入車の販売価格は最大 25% 上昇⁷するため、価格弾力性を $\Delta 0.68$ とすると販売台数は約 17% 減少、130 万台程度減少する。このこと自体は、米国の国内生産を変えるものではなく、実質 GDP に対する影響はない。ただ、輸入車に対する支出額は、輸入車の販売台数の減少分を追加関税による価格上昇分が上回ることから、関税引き上げ前から 4% 弱、80 億ドル程度増加することとなる。このため、他の財・サービスへの支出が減らされることとなり、実質 GDP は 80 億ドル / 29 兆ドル（米国の名目 GDP） = 0.03% 程度下押しされる⁸。

米国経済に対する影響の二つ目は、国産車を通じた経路である。国産車の販売価格は、関税引き上げによる輸入部品の価格上昇分だけが国産車の販売価格を押し上げるとすれば、最大 $25\% \times 20\% = 5\%$ 上昇する。このとき、国産車の販売台数は、価格弾力性を $\Delta 0.68$ とすると約 3.5%、25 万台程度減少する。自動車産業の実質 GDP に占める割合は約 1% であるため、国産車の販売台数の減少で実質 GDP は 0.03% 程度下押しされると考えられる。さらに、国産車に対する支出額は、国産車の販売台数の減少分を関税による価格上昇分が上回り、1% 超、20 億ドル程度増加することとなる。他の財・サービスへの支出が減らされることで、実質 GDP は 0.01% 下押しされる。上記を合計すると、実質 GDP は 0.04% 程度下押しされる。

米国経済への影響は様々なケースが想定

もちろん、米国経済への影響は、前提条件や経済主体の動きに応じて様々なケースが想定される。

第一に、価格弾力性による影響が非常に大きい。米国の自動車の価格弾力性の試算値は様々であり、0.5 程度とする実証分析⁹がある一方で 0.8 程度とする先行研究¹⁰も存在する。そして、3 頁に後述する通り、米国経済に対する影響度合いは、関税対象の価格弾力性と追加関税率の組み合わせによって大きく変化する。例えば、25% の追加関税が発動されたもとで、価格弾力性を 0.5 とした場合、主に輸入車に対する支出が増加することを通じて、実質 GDP の下押しは合計で 0.2% 程度と大きくなる。

第二に、追加関税分が完全に価格転嫁されないケースが考えられる。これは、関税引き上げ幅が小さくなることと同じであり、米国経済全体に対する影響は軽減する。一方で、米国の国産車が、輸入車の価格上昇に合わせて価格を引き上げる状況も考えられ、この場合は影響が大きくなる。

第三に、輸入車の購入が減った分、米国の国産車の購入で代替されるケースが考えられる。この場合、代替される度合いにもよるが、米国の実質 GDP が短期的に増加する可能性がある。もっとも、米国経済の生産余地が限られている場合、インフレ圧力が強まり実質 GDP の押し上げも限定的となろう。また、生産力が自動車産業に振り向けられることが米国経済にとって中長期的にプラスになるかは不透明である。

最後に、追加関税によって得た歳入増で景気刺激策を実施されることが考えられる。現在の米国は財政規律に対する目線が厳しいが、景気悪化が進めば、トランプ大統領が掲げる各種追加減税の実現などを通じて需要の下支えがなされる可能性がある。

⁷ 実際には、追加関税分は輸入車に完全に転嫁されず、米国産車の値上げやコスト削減、場合によっては利益の圧縮によってある程度は吸収されると考えられる。この場合の、米国経済に対する影響の考え方については後述。

⁸ ここでは消費減少分の多くは国産品と仮定した。

⁹ Leard, B. and Wu, Y (2023). New Passenger Vehicle Demand Elasticities: Estimates and Policy Implications. Resources for the Future Working Paper.

¹⁰ McCarthy, P. S. (1996). Market price and income elasticities of new vehicles demand. The Review of Economics and Statistics 78(3), 543–547.

価格弾力性と関税率の組み合わせが米国経済に及ぼす影響

ここでは、追加関税が米国経済に及ぼす影響について、価格弾力性との関係性の観点で整理したい。

まず、米国は完成品「X」を、単価「p」で輸入量「m」を輸入しているとする。そして、価格弾力性を「e」（マイナスの値）、追加関税率を「t」とする。追加関税分は販売価格に全て転嫁されるとする。

追加関税が発動された場合、完成品 X の販売価格は $p \times t$ 上昇¹¹し、輸入量は、 $m \times e \times t$ 変化することとなる。

この時、関税引き上げ後の輸入品 X の販売額は、 $m(1+et) \times p(1+t) = mp(1+t+et+et^2)$ となる。関税引き上げ前の輸入品 X の販売額 mp からの差分である $mpt(1+e+et)$ だけ、他の財・サービスへの支出が変化することとなる。 $(1+e+et)$ がプラスとなれば、輸入額が増える分、他の財・サービスへの支出が減らされ、米国経済にとってマイナスとなる。すなわち、e と t の組み合わせが、米国経済に対する影響度合いを決めることとなる。

そして、e と t の組み合わせによっては、米国経済にとってかならずしもマイナスとならないことが分かる。例えば、輸入品 X の価格弾力性 e が ▲0.8、追加関税率 t が 25% の時は $mpt(1+e+et) = 0$ となり、米国経済に対して影響を及ぼさない。さらに、追加関税率を 25% 超とすれば、米国経済に対する影響は計算上プラスになる。

もちろん、このようなことが現実的に起こることはなく、追加関税率 t が大きくなり、輸入品 X の輸入量 m の減少幅が大きくなれば、輸入品 X の必要性が高まって価格弾力性 e は 0 に近づくよう変化することが考えられる。ただし、こうした価格弾力性と関税率の関係性を頭に入れると、トランプ政権が、嗜好品など価格弾力性が高い品目に対して、高い関税率を賦課する可能性があることは理解しやすい。

¹¹ 厳密には、すでに賦課されている関税率などを考慮する必要があるが、簡単のためにここでは計算に入れない。