

# 米の自動車輸入制限措置は交渉へ 追加関税・輸入数量規制の懸念は依然残る

政策調査部主席研究員

菅原淳一

03-3591-1327

junichi.sugawara@mizuho-ri.co.jp

- 5月17日にトランプ米大統領は、自動車・同部品輸入につき、日本及びEUと交渉して180日以内にその成果を報告するよう通商代表に指示する布告を発した
- これにより、高率の追加関税は当面賦課されないことになったが、布告の根拠である米1962年通商拡大法第232条は米国の輸入の「制限もしくは規制」につき交渉相手国と合意するよう求めている
- 交渉が難航した場合、米国が追加関税を賦課したり、輸入数量制限措置を一方向的に発動したりする可能性も否定できない。今回の布告により、現在行われている日米貿易交渉の難しさがより明確になった

## 1. 米大統領は、自動車・同部品輸入につき、日本・EUとの交渉開始を指示

2019年5月17日、ドナルド・トランプ米大統領は、検討されていた自動車・同部品の輸入制限措置につき、日本や欧州連合（EU）と交渉し、180日以内にその成果を報告するようロバート・ライトハイザー通商代表に指示する布告を発した（図表1）。これにより、25%ともいわれている追加関税は当面賦課されないことになった。

今回の布告の根拠となっている1962年通商拡大法第232条（以下、第232条）によれば、ある製品の輸入が米国の国家安全保障を脅かすおそれがあると判断される場合、大統領は当該製品の輸入制限措置を発動することができる。その判断は、商務省による調査報告に基づき行われるが、商務省には調

図表 1 米国の自動車・同部品の輸入調整に関する大統領布告概要

### ○ 商務省調査報告

- 米国の自動車・同部品輸入の増大と日EUのような外国市場が米国からの自動車輸入に重大な障壁を設けていることが、米自動車生産者の研究開発費の確保を妨げ、技術革新を弱めている
- したがって、商務長官は、現在の自動車・同部品輸入の量及び状況が米国の国家安全保障を脅かすおそれがあると結論づけ、相手国との交渉を含む、自動車輸入の調整措置を勧告した

### ○ 大統領による検討

- 大統領は、商務長官の結論に同意し、改定米韓自由貿易協定及び米墨加協定（USMCA）が国家安全保障を脅かすおそれに対処することに役立つことを考慮した

### ○ 大統領による指示（布告）

- 通商代表は、自動車・同部品の輸入につき、国家安全保障を脅かすおそれに対処する合意を得るため、EU、日本及び同代表が適当と考える他の国と交渉を行う
- 通商代表は、この布告から180日以内（2019年11月13日まで）に、交渉の成果を大統領に報告する

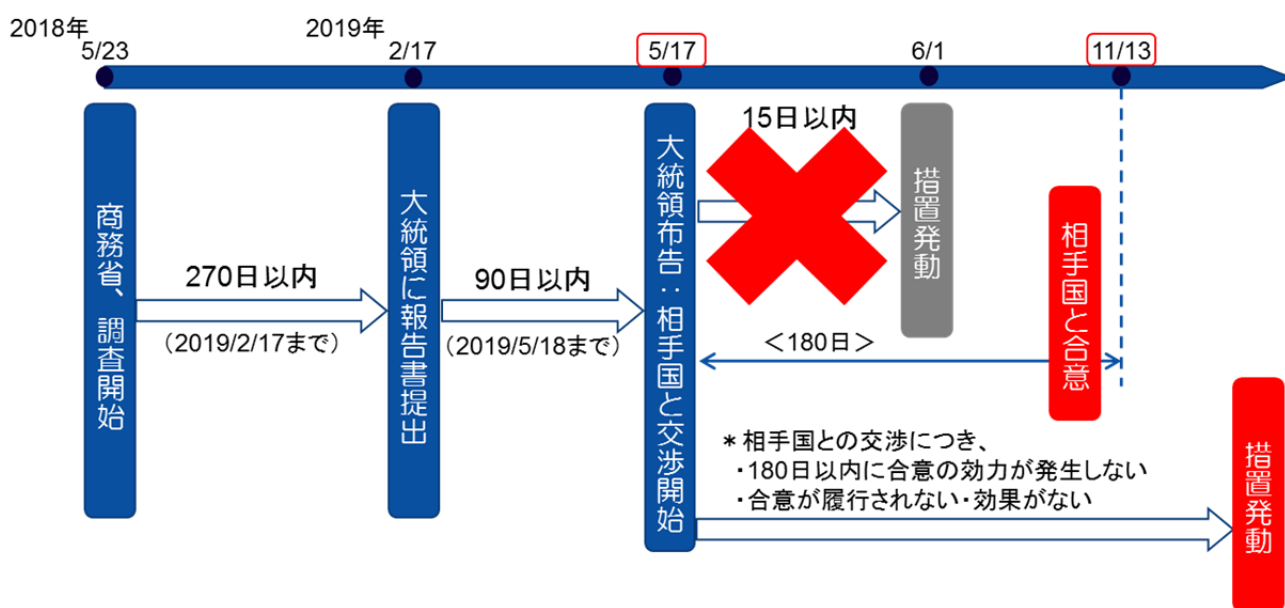
（資料）Whitehouse, “Proclamations: Adjusting Imports of Automobiles and Automobile Parts Into the United States, May 17, 2019”より、みずほ総合研究所作成

査開始から270日以内に大統領に調査報告を提出することが義務付けられている。報告を受けた大統領は、90日以内に何らかの措置を発動するかどうかを決定しなければならない。自動車・同部品輸入に関しては、商務省は2018年5月23日に調査を開始し、調査報告を報告期限である2019年2月17日にトランプ大統領に提出した。同大統領は、期限を翌日に控えた5月17日に、商務省の調査報告に基づき、米国の自動車・同部品輸入の現状は、米自動車メーカーに打撃を与え、その結果、米メーカーによる研究開発投資が低迷して技術革新を阻害するため、米国の国家安全保障を脅かしかねないものであるとの判断を下し、自動車・同部品輸入につき、日本及びEU等と交渉に入るよう通商代表に指示する布告を発した（図表2）。

第232条では、大統領は直ちに追加関税等の輸入制限措置を発動する代わりに、輸入制限措置等に関する合意を求めて貿易相手国と交渉に入ることが認められている。同条では、①大統領決定から180日以内に同合意が効力を生じない場合、あるいは、②同合意が履行されない、または効果を発揮しない場合は、大統領は他の輸入制限措置を発動しなければならないと規定されている。同規定に基づけば、日本及びEUとの交渉による合意が効力を生じる期限は180日以内、つまり2019年11月13日までとなる。ただし、第232条では布告から180日以内に相手国との合意の効力が生じることが求められているが、今回の布告では180日以内に交渉の成果を報告するよう通商代表に求めるのみとなっている。その後については大統領が改めて判断することになるが、交渉が難航した場合、米国が追加関税を賦課したり、輸入数量制限措置を一時的に発動したりする可能性も否定できない。

なお、今回の布告により、昨年11月30日にNAFTA（北米自由貿易協定）に代わる米墨加協定（USMCA）に署名したメキシコ及びカナダと、今年1月に改定米韓FTA（自由貿易協定）が発効した韓国が交渉対象から除外されたとみられ、米国の自動車・同部品の主要輸入相手国のうち、日本とEUのみが交渉対象として明記された<sup>1</sup>。

図表 2 自動車・同部品の 232 条措置の概要



(資料) 米 1962 年通商拡大法第 232 条より、みずほ総合研究所作成

日本は今年4月から米国との貿易交渉を開始しており、米EU交渉もまもなく開始されると見込まれている。日本に関しては、今回の布告に基づく自動車協議は日米貿易交渉の一部として行われるものとみられる。日本は昨年9月、EUは昨年7月にそれぞれ、貿易交渉中は米国は自動車・同部品への追加関税措置を相手国に対して発動しないとの合意を取り付けているが、交渉が難航した場合に同措置発動の脅しをかけてくるのではないかとの懸念は拭えなかった。日本とEUは、今回の布告により改めて、米国による自動車・同部品への輸入制限措置発動に留意しつつ、対米交渉を進めることになるだろう<sup>2</sup>。

## 2. 米国による自動車・同部品の追加関税・輸入数量規制の懸念は依然残る

当面物品貿易が中心となった日米貿易交渉においては、農産品、為替条項と並んで自動車が主要争点とみられていた<sup>3</sup>。このうち、農産品については、日本側の自由化約束は「過去の経済連携協定で約束した譲許内容が最大限」との昨年9月の日米共同声明での日本の立場がこれまでに再確認されている。また、為替条項については、4月25日の日米財務相会談において、スティーブン・ムニューシン米財務長官が為替条項の導入を求め、麻生太郎副総理・財務相がこれに反対するという場面がすでにあつた。

他方、自動車については、これまでに具体的な議論はなかったとされているが、今回の布告によって米国の厳しい交渉姿勢が明らかになった。布告の根拠となっている第232条では、相手国との交渉の合意は米国の輸入（あるいは、米国への輸出）を「制限もしくは規制（limits or restricts）」するものとされており、今後米国がどのような具体的要求をしてくるのかが注目される。

日本は、4月15-16日に行われた日米貿易交渉の第1回会合において、茂木敏充経済財政・再生相がライトハイザー米通商代表に対し、米国が自動車の対米輸出数量制限を求めても日本はこれを受け入れないとの方針を伝えたとされている<sup>4</sup>。また、布告の発出を前にした5月17日に茂木経財相は、自動車・同部品の対米輸出規制を日本に対して求めないことをライトハイザー通商代表に確認した旨を明らかにし、米国による追加関税賦課（関税引き上げ）についても「交渉にならない」とした<sup>5</sup>。

これまで日本政府や日本の自動車業界は、日本企業による対米投資の増大の意向を米国に示してきた。これは、昨年9月の日米共同声明において確認された、日米貿易交渉の結果が米国の自動車産業の生産と雇用の増大に資するものとなるようにするという米国の立場に沿ったものである。しかし、今回の布告で示されたのは、米自動車メーカーが収益の減少によって研究開発費を十分に確保できないことが技術革新を弱め、米国の国家安全保障を脅かすおそれとなっているとの懸念であり、これは日本企業の対米投資の増大で直接対処できるものではない。また、日本の自動車関税はすでに無税であり、非関税措置で米国に歩み寄ったとしても、それによって現在2万台に満たない米国の対日自動車輸出台数が大きく増え、米自動車メーカーの収益改善に大きく寄与するとは考えにくい。

米国による自動車・同部品への輸入制限措置の発動には、米国内の自動車業界からも反対の声が上がっている。しかし、今回の布告には、「国内の競争環境は輸入減によって改善されなければならない」と明記されている。追加関税も輸入数量規制も求めないということであれば、米国は日本に対して何を求めてくるのか。米国内には、米国が自動車・同部品への追加関税措置を発動した場合に備えて対抗措置（関税引き上げ）を準備しているEUと異なり、米国との同盟関係を重視する日本は、対米自動車輸出数量制限を受け入れるだろうとの見方もある<sup>6</sup>。また、米国には、USMCAにおいて、メキシコとカナダが事実上の数量規制といわれる措置を受け入れたという成功体験もある<sup>7</sup>。

今回の布告により、当面自動車・同部品への高率の追加関税が賦課されない見通しとなったことに安堵する声も聞かれる。しかし、今回の布告は、日米貿易交渉の難しさをより明確にするものであると受け取るべきだろう。

---

<sup>1</sup> ただし、メキシコ、カナダ、韓国は、今回交渉対象から除外されただけであって、将来米国が自動車・同部品に追加関税を課した場合等にもその対象から除外されることを必ずしも意味していないとみられる。USMCAにおいて、米墨間及び米加間でそれぞれ交わされたサイドレターには、米国による追加関税の発動を想定した自動車・同部品の対米輸出数量・金額規制（規定上限を超えた場合に追加関税賦課）が盛り込まれている。同サイドレターの内容については、みずほフィナンシャルグループ・リサーチ&コンサルティングユニット「激変する米国の通商政策と世界経済への影響」『One シンクタンクレポート Mizuho Research & Analysis』no.17, 2018年10月19日、24頁参照。

<sup>2</sup> この点につき、菅原淳一「日米貿易交渉は当面物品中心に」『みずほインサイト』（2019年4月18日、みずほ総合研究所）6頁参照。

<sup>3</sup> 前注3-5頁参照。

<sup>4</sup> 毎日新聞「日本『数量規制認めぬ』」2019年4月17日。

<sup>5</sup> 内閣府「茂木内閣府特命担当大臣記者会見要旨 令和元年5月17日」。

<sup>6</sup> 例えば、Jeffrey J. Schott, “Next Up in the Trade Wars: Autos”, *Trade & Investment Policy Watch*, February 21, 2019, The Peterson Institute for International Economics.

<sup>7</sup> 注1参照。

---

●当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、ご自身の判断にてなされますようお願い申し上げます。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。なお、当社は本情報を無償でのみ提供しております。当社からの無償の情報提供をお望みにならない場合には、配信停止を希望する旨をお知らせ願います。