

米国の自動車への追加関税により 100 万台超の販売減となる可能性

足元の米国経済は好調であるものの、貿易摩擦の行方・影響への懸念が拡大している。目下の注目点としては自動車・同部品への関税措置の有無である。同措置は様々な波及経路によって経済活動に下押し圧力を与える見込み。自動車市場への影響を試算したところ、追加コストの全ては販売価格に転嫁せず、自動車メーカー、ディーラー、消費者の3者で負担を分け合う形になるとみられる。仮にコストの半分を販売価格に転嫁した場合には最大で100万台超の販売減となる可能性。自動車メーカーやディーラーは稼働率低下によるマージン減少の可能性もあり、業績へのダメージは台数の減少以上に大きくなるだろう。また、今後は関税措置の実施の有無に加えて影響の大きさから NAFTA 再交渉の行方にも注目すべきだろう。

自動車・同部品への関税措置の流れと波及経路

トランプ政権は5月23日に自動車・同部品への追加関税の検討開始を発表し、安全保障上の脅威に当たる可能性があるとして通商拡大法 232 条に基づく調査を開始した。同法が適用される場合は最大 25% の関税措置を行う可能性がある。現時点で実施の有無、関税措置の規模など詳細は明らかになっていないが、市場規模やサプライチェーンが複雑化していること、現在関税が付されていない NAFTA が再交渉中¹であることも含めて世界経済に与える影響が懸念されている。

現在の関税率と追加関税措置

	現在	NAFTA	追加関税措置
乗用車	2.5%	0%	+25%?
トラック等	25%	0%	+25%?
部品	0~4%	0%	+25%?

(出所)USITC、各種報道より作成

すでに6月にパブリックコメントの募集、7月に公聴会が行われた。公聴会では自動車製造者同盟や全米自動車販売業協会などの国内業界団体や、日本自動車工業会などの外国業界団体が関税措置に反対を表明。他方、全米自動車労働組合など一部は賛成の立場をとっている。今後は9月にも調査報告をまとめ、実施するかどうかの判断は11月の中間選挙前となる可能性がある。

仮に関税措置が発動される場合、米国の経済活動にどのような影響があるのか、その波及経路の一部をまとめた。短期的なマイナスの影響として、関税措置によって輸入車・国産車の販売価格が上昇することが挙げられる。その結果、自動車の米国内生産台数・販売台数が減少し、自動車・同部品メーカー、ディーラーなど関連産業を含めた雇用の減少による個人消費の下押しという経路が考えられる。また、海外市場では米国産車の価格競争力が低下することから輸出の下押しも想定される。さらに、関税措置が長引けば中長期的にはサプライチェーン分断による貿易メリットの低下や米国内への投資の減少などにより、米国の自動車産業の競争力低下が進むことも想定されるだろう。

他方、関税措置によるプラスの影響も考えられる。例えば、関税措置によって米政府の税収は増加することが見込まれるため、それを原資に減税やインフラ投資を行うなど国内の需要喚起に充てることが可能となる。また、輸入車に比べて国産車の価格上昇幅は限定的となるため、輸入車需要の一部が国産車へ流れる可能性がある。加えて輸入部品の価格も上がることから国産部品への代替効果も挙げられるだろう。

¹ 8月27日に米国とメキシコの二国間協議で合意。今後はカナダを含む3か国での合意に至るかがポイントになる。

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、伊藤忠経済研究所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、伊藤忠商事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。

減少するのかを試算した⁵。試算の結果、販売価格が1%上昇すると販売台数が0.8%程度減少する関係となった。そのため、上述の仕入れ（生産）コストを用いると、価格が25%上昇する輸入車は約185万台、6.6%上昇する国産車は約45万台、合せて230万台程度の販売台数が減少する見込み⁶。ただし、推計は期間や用いるデータによって数値が変わりうるため、幅を持つてみる必要がある。

メーカー、ディーラー、消費者が関税措置による負担を分け合う蓋然性が高い

上記試算は関税によるコスト増分を全て販売価格に転嫁したケース（消費者がすべての負担を被る）であるが、自動車メーカーやディーラーが一定程度負担するケースも想定できるだろう。そこで、大きく3つのシナリオに沿って考えうる状況を整理する。

シナリオ別自動車産業に与える影響の試算

	輸入車価格 (前年比、%)	国産車価格 (前年比、%)	販売台数 (百万台)	国内生産台数 (百万台)
シナリオ①: 追加コスト全てを販売価格に転嫁	+ 25.0	+ 6.6	▲ 2.3	▲ 0.5
シナリオ②: 追加コストの半分を販売価格に転嫁	+ 12.5	+ 3.3	▲ 1.1	▲ 0.2

(出所)筆者推計

シナリオ①のケースは、すべての負担を消費者に強いるもので、上述の通り最大200万台超の販売台数が減少することになる。さらに、関税措置が一時的との思惑が消費者に働けば、買い控えによってさらに下押し圧力が生じる可能性もあるだろう。2017年の販売台数は1714万台であり、1割以上の需要が消失する可能性のあるシナリオ①は、自動車メーカーやディーラーにとって選択しづらいだろう。

そのため、自動車メーカーやディーラーが追加コストの全部、または一部（シナリオ②）を負担するシナリオが考えられるが、どの程度の負担を許容するのかは、自動車メーカーやディーラーなど自動車産業の価格戦略に拠るところであり、そこにマージン（利幅）が大きな影響を及ぼすものと考えられる。そこで、主要な自動車メーカー、ディーラーのマージンを見るために各社の営業利益率を確認したところ⁷、企業や対象期間によって異なるがおおむね自動車メーカーは6~7%、自動車ディーラーは3~4%程度、合せて10%程度のマージンがある。

仮に全ての追加コストを自動車メーカーやディーラーが負担する場合、国産車は3%程度とほとんどマージンが残らない（自動車メーカーとディーラーのマージン合計（10%）から価格上昇分（6.6%）を差し引く）うえ、輸入車についてはすべてのマージンが消失することになるため、受け入れがたい状況だろう。そのため、自動車メーカー、ディーラーは追加コストの一部を負担しつつ、消費者にも負担を求める

⁵ $CAR_t = -5.15^* + 1.14^{**} * YD_t - 0.85^{***} * CP_t - 26.82^{***} * Dummy$ により推計。
(2.67) (2.11) (-2.69) (-4.56)

CAR:個人向け乗用車販売台数（前年比）、YD:可処分所得（前年比）、CP:個人向け乗用車販売価格（前年比）、Dummy:2008年10-12月期、2009年1-3月期、2010年7-9月期を1とし、それ以外を0とするダミー変数（リーマン・ショックに伴う影響のあった期間）。推計期間は1991年1-3月期から2018年4-6月期。

括弧内はt値。*は10%有意、**は5%有意、***は1%有意。Adjusted R²:0.26

⁶ 自動車販売台数は2017年の実績値を元に試算した。

⁷ 本稿でピックアップした自動車メーカーはグローバルに活動しているため北米の営業利益率を、ディーラーは国内での活動が大半のため全社ベースの営業利益率を用いた。

ことが最も取りうる選択だろう。仮に追加コストの半分を自動車メーカーとディーラーが負担するシナリオ②の場合は、国内の販売台数は最大で110万台程度減少することになる。このシナリオでは輸入車は全マージンが消失することになる（ $10\% - 12.5\% = \blacktriangle 2.5\%$ ）が、国産車は7%程度のマージンが残るため全体ではマージンを残せるため、追加コストを全て販売価格に転嫁するより実現可能性が高いとみられる。実際にはメーカーや車種によってマージンは異なり、ディーラーも多数存在する中小企業では上記大手ディーラーに比べるとマージンにばらつきがあると考えられる。そのため消費者への転嫁は一様にはならない。

NAFTA 再交渉の行方も自動車産業に大きな影響

このように自動車・同部品への関税措置は様々な経路によって経済活動に影響を与えることが考えられる。一部にプラスの効果も想定しうるが、総合的に見ればマイナスの影響が大きいだろう。自動車市場への影響を試算した結果、関税による追加コストを全て消費者に転嫁した場合は自動車販売台数が最大で200万台超減少する可能性がある。そのため、実際には自動車メーカー、ディーラーのマージンを考慮すると、関税措置によるコストの増分は自動車メーカー、ディーラー、消費者の3者が負担し合う形になるだろう。仮に追加コストの半分を消費者に転嫁した場合、最大で100万台超の販売減が見込まれる。

なお、試算結果は幅を持つてみる必要があることに加え、仮に推計結果通りの下押し圧力が生じたとしても、試算からは所得が1%上昇すると販売台数が1.1%増加する関係が見られるため、好景気が続く現状においては、自動車販売台数の落ち込みは推計結果より小さくなる可能性がある。また、米国産車に比べて輸入車の価格上昇の方が大きいため、輸入車需要の一部が国産車に流れ、国内生産台数は推計結果ほどには落ち込まないことも考えられる。他方、自動車生産・販売台数の減少によって工場や店舗の稼働率が低下し、自動車メーカーやディーラーのマージンがさらに低下することが想定される。同関税措置による自動車メーカー、ディーラーの業績への影響は台数の減少以上に大きくなるだろう。

このほか、現在再交渉中のNAFTAの行方によって上記試算結果は大きく変わる見込みである。2017年の貿易統計を確認すると、米国の自動車・自動車部品の輸入はそれぞれ1772億ドル、659億ドルとなっている。そのうち、NAFTA（カナダとメキシコの合計）からの輸入は740億ドル、319億ドルであり、全体に占めるNAFTAのシェアはそれぞれ42%、48%となっている。NAFTA再交渉がまとまれば半数近くの輸入車、輸入部品への関税措置は実施されない可能性があり、その場合は同措置の影響が大幅に軽減される。そのため、自動車・同部品への関税措置の有無に加え、NAFTA再交渉の行方にも注目すべきだろう。