

みずほレポート

2017年2月28日

トランプ保護主義の 日本経済への影響

—国境調整や日米経済対話への心構えはどうあるべきか

- ◆米国の保護主義が顕在化した場合、日本では自動車産業が直接的な打撃を受けるとともに、中国の電子・光学機器セクターの在庫削減を通して、日本の電子部品産業にも間接的に大きな影響が生じる可能性がある。
- ◆米国における保護主義の具体的な動きとして、当面注意されるのは、下院共和党が提案した法人税の「国境調整」である。共和党はこれを「企業立地に中立的」と主張しているが、長期の価格調整期間を経なければ、「中立的」なものとはならない。
- ◆「国境調整」が導入された場合、短期的には、自動車（▲0.9兆円）や情報通信機械（▲0.2兆円）、電気機械（▲0.1兆円）といった業種で、在米日系現地法人の税引き後利益が下押しされる。中期的には、米国への生産移管につながる恐れもある。
- ◆米国内でも小売業界などから「国境調整」への反対の声が上がっており、共和党が修正を検討している。ただし、「国境調整」が無難に落ち着いたとしても、トランプ大統領の支持者である白人労働者層を納得させるため、日米経済対話等で強硬姿勢が採られる可能性があり、引き続き注意が必要である。

経済調査部主任エコノミスト 徳田秀信
03-3591-1298 hidenobu.tokuda@mizuho-ri.co.jp
経済調査部エコノミスト 高瀬美帆
03-3591-1416 miho.takase@mizuho-ri.co.jp

●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、商品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。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。

目 次

1.	日米首脳会談の成功は、通商関係における米国の妥協を保証せず	1
2.	米国保護主義が顕在化すれば、日本の自動車産業の被害が大	1
(1)	日本の対米輸出は、自動車・電気機械で大	1
(2)	米国の輸入が減少すると、日本の自動車・電子部品に大きなマイナス	2
(3)	米国が自動車の関税を引き上げれば、米国自身にもマイナス	2
3.	懸念される共和党が提案した法人税の「国境調整」	6
(1)	「国境調整」は、本当に「企業立地に中立的」か？	6
(2)	「国境調整」の影響試算～短期では税引き後利益を押し下げ、 中期では生産移管も	9
4.	「国境調整」は修正の可能性も、油断できず	11
補論 1.	過去の日米貿易摩擦からの教訓	13
(1)	「自動車輸出の自主規制」(1980年代前半中心)	13
(2)	「日米半導体協定」(1980年代半ば中心)	13
(3)	「日米構造協議」(1980年代後半)	13
(4)	「日米包括経済協議」(1990年代半ば)	15
補論 2.	関税引き上げ等の影響の試算方法	17
(1)	試算に用いたモデル・データについて	17
(2)	GSIMが前提とする経済メカニズム	17
補論 3.	「国境調整」が在米日系企業の税引き後利益に与える影響の計算方法	20

1. 日米首脳会談の成功は、通商関係における米国の妥協を保証せず

2月10日に行われた日米首脳会談は、安全保障における日米同盟の強化だけでなく、経済面に関しても、財政・金融・構造政策の総動員が確認されるなど、日本側にとって満額回答といえる結果となった。大統領就任後から首脳会談までの間には、トランプ大統領から円安批判や自動車批判がなされていたが、今回の首脳会談によって当面の懸念は払しょくされたといえる。

もっとも、菅原（2017）が指摘したように、今回の会談結果をもって、通商関係を巡る米国の要求が抑えられると考えるべきではない。実際、過去の日米貿易摩擦の事例をみても、首脳間の友好関係は、通商関係における米国の妥協を保証するものではないことが分かる（補論1参照）。例えば、蜜月関係とされた中曽根首相・レーガン大統領の時代でさえも、産業界や議会における保護主義の高まりを背景に、大統領権限による通商法301条調査の発動や日米半導体協定の締結、さらには同協定違反を理由とする100%関税の賦課といった事態に発展している。こうした日米貿易摩擦の歴史から分かるのは、どれだけ大統領が日本の立場に理解を示しても、米国産業の業績が悪化すれば、産業界や議会の圧力から、大統領は保護主義的な姿勢をとらざるを得なくなるということだ。

現在の米国経済は景気回復局面にあるため、かつてのように産業界からの保護主義的な要求が激化する状況にはない。しかし、「トランプ大統領」誕生の支持基盤となった白人労働者層は、グローバル化によって自分たちの雇用が奪われたとの不満を強く持っている。トランプ大統領は、そうした白人労働者層に対するアピールという観点から、通商関係に関しては、ある程度強硬な姿勢をとると考えるべきだろう。

過去の日米貿易摩擦の時代と異なり、現在の米国貿易赤字の最大の相手先は中国であり、日本はメインの標的ではないとの指摘もある。こうした指摘自体は正しいものの、米国政府の立場からすれば、中国に強硬姿勢で挑みながら、日本に甘い態度をとるのは、対中国の観点で示しがつかないであろう。また、日本を直接の標的にしない場合でも、米国が採用する手段によっては、日本経済にマイナスの影響が及ぶ可能性はある。例えば、後述するように、下院共和党が提案している法人税の「国境調整」は全ての国からの輸入に課税する（費用控除を認めず、課税ベースに加える）という内容であり、導入されれば日本の対米輸出にも影響が及ぶことになる。

本稿では、米国の保護主義姿勢について、仮にそれが顕在化した場合に、日本経済がどのような影響を受けるかを分析する。

2. 米国保護主義が顕在化すれば、日本の自動車産業の被害が大

(1) 日本の対米輸出は、自動車・電気機械で大

まず初めに、日本の対米輸出の現状を整理しておこう。直近の2016年における日本の対米輸出金額は、14.1兆円（1,300億ドル）となっている。これは、日本の輸出総額の20%に当たり、対中国（18%）を上回る最大の輸出相手国であることがわかる。次に、対米輸出金額の財別内訳をみると、自動車が4.4兆円（406億ドル）と、全体の31%を占める。したがって、仮に米国で保護主義的な手段が実行さ

れた場合、日本経済は自動車輸出を中心に大きな影響を受けることが予想される。

なお、以上は日本から米国への直接の輸出を見たものだが、組み立てなどのために他国を経由した間接的なものを含めると、日本の対米輸出依存度はより高くなる。日本から米国への付加価値輸出（日本で生み出された付加価値のうち、他国の経由も含めて最終的に米国に輸出された金額）は、2011年時点で12兆円（1,506億ドル）と、通常の対米輸出金額（2011年：10兆円、1,257億ドル）よりも大きい。

（2）米国の輸入が減少すると、日本の自動車・電子部品に大きなマイナス

諸外国の対米輸出構造を踏まえて、米国の輸入が一律に10%減少した場合の世界的な生産波及効果を、世界産業連関表（Timmer et. al. (2015)）により試算した。まず、国別に試算結果をみると、中国（▲1,318億ドル）の生産減少幅が最も大きく、NAFTAを構成するカナダ（▲581億ドル）、メキシコ（▲414億ドル）がそれに続いて、日本（▲349億ドル）も4番目の大きさになった（図表1の①）。米国の保護主義が顕在化すれば、日本経済も比較的大きな影響を受けるといえるだろう。

次に、国別の影響を更に産業別に分けると、中国では電子・光学機械（▲234億ドル）が最も大きく、その他にも繊維・衣料・革製品（▲123億ドル）、化学製品（▲94億ドル）、汎用金属（▲88億ドル）、一般機械（▲66億ドル）、鉱業（▲56億ドル）など幅広い産業で影響を受ける結果となった。一方、カナダ、メキシコ、日本については、影響が大きい産業は限られており、カナダは鉱業（▲124億ドル）、日本・メキシコは自動車（日本：▲88億ドル、メキシコ：▲69億ドル）が大きな影響を受ける産業となった（図表1の②）。

最後に、日本への影響に焦点を絞って、産業別のインパクトをみると、やはり自動車（前掲：▲88億ドル）が突出した影響を受け、他の産業については限定的であることが確認された（図表1の③）。

以上より、米国保護主義が顕在化すれば、日本では自動車産業の影響が最も懸念されることが分かる。それに加えて、中国の電子・光学機器セクターが大きな影響を受けることからすれば、グローバルなサプライチェーンに組み込まれている日本の電子部品セクターにも、在庫削減の動きなどを通じて、一時的には試算以上の影響が表れる可能性がある。

（3）米国が自動車の関税を引き上げれば、米国自身にもマイナス

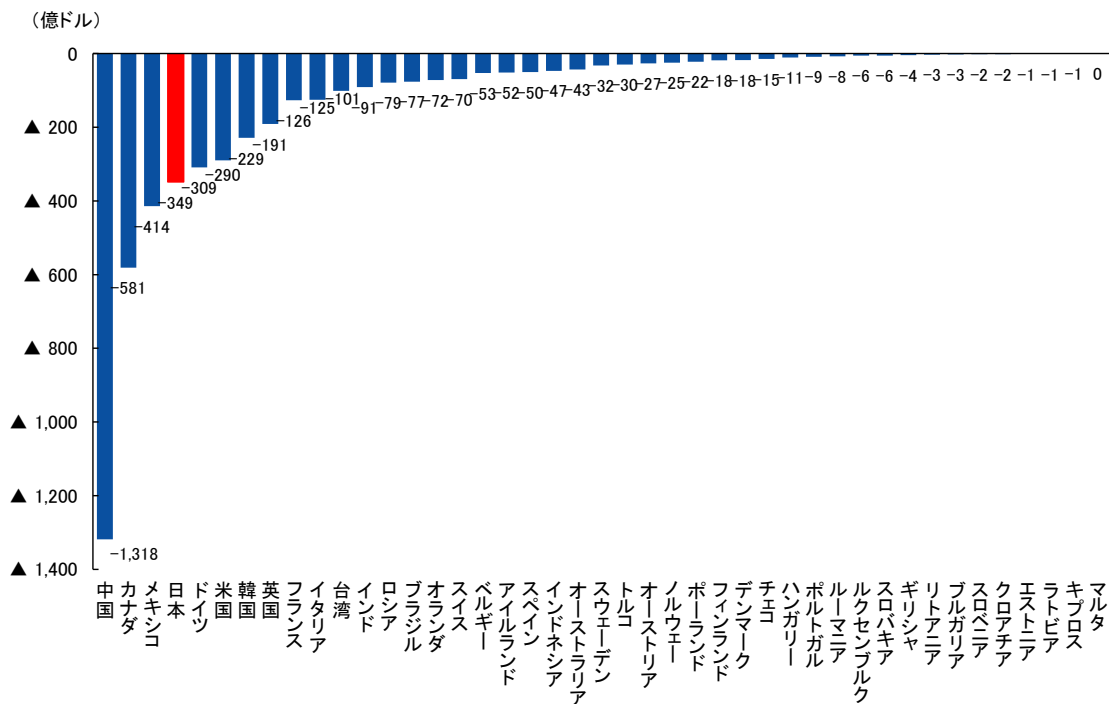
上記の試算は、米国の輸入が一律10%減少した場合の波及効果を捉えたものである。しかし、実際に米国の保護主義が顕在化した場合に、米国の輸入がどの程度減少するかは議論のあるところだろう。また、産業連関分析の性質上、米国向け輸出の減少分を米国以外の国に振り向ける効果や、米国自身が増産する効果などを扱えないという問題もある。

そこで、産業連関分析では扱えない効果も分析するために、米国が関税（対全世界）を10%引き上げた場合の影響を、GSIM（Global Simulation Model、Francois（2009）やFrancois and Hall（2009）を参照）モデルを用いて試算する（試算方法の詳細は補論2を参照）。なお、モデルの特性上、試算の対象は、日本にとって最も影響が大きいと考えられる自動車に絞ることにする。

GSIMモデルによる試算の結果、米国の関税引き上げによって最も影響を受けるのは、日本の米国向け輸出（▲156億ドル）となった（図表2の①）。これは、先述の産業連関分析においても、日本の自

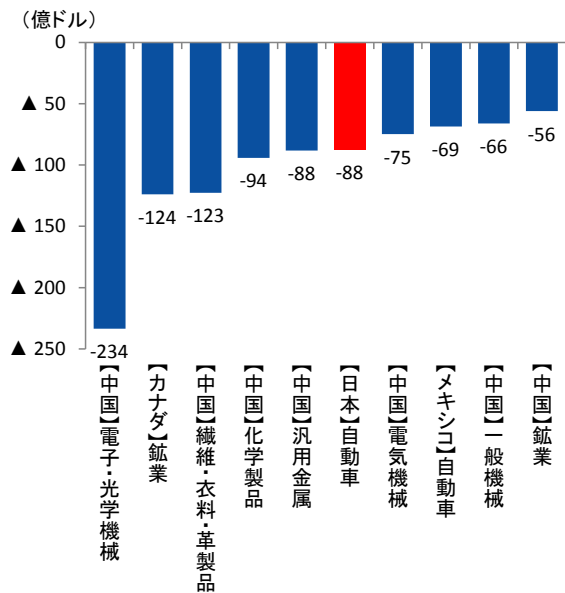
図表1 米国の輸入（対全世界）が10%減少した場合の生産波及効果

①国別影響



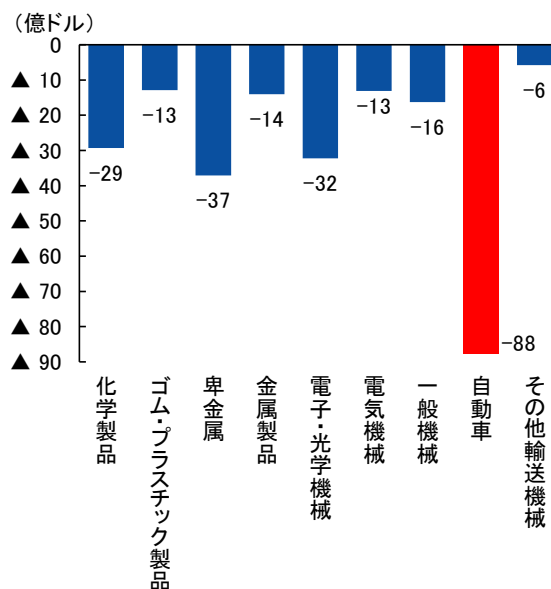
(注) 公表されている取引基本表を基に、生産波及効果をみずほ総合研究所が試算。
 (資料) “World Input-Output Database”より、みずほ総合研究所作成

②国・産業別影響 (トップ10)



(注) 公表されている取引基本表を基に、生産波及効果をみずほ総合研究所が試算。
 (資料) “World Input-Output Database”より、みずほ総合研究所作成

③日本の産業別影響



(注) 公表されている取引基本表を基に、生産波及効果をみずほ総合研究所が試算。
 (資料) “World Input-Output Database”より、みずほ総合研究所作成

自動車産業が、世界の自動車産業の中で最大のマイナスとなったことと整合的である（前掲図表1の②）。

次に、GSIMモデルによる試算結果の特徴として、米国向け輸出の減少分が、自国向け出荷や米国以外向け輸出の増加によって補われる点がある。例えば、日本の米国向け輸出は上述のように156億ドル減少するが、同時に、日本向け出荷は59億ドル、米国以外向け輸出は51億ドル増加する結果となっている。これは、米国の関税引き上げによって米国向け輸出が減少したとしても、その2/3程度は、米国以外への出荷を増やすことでカバーできることを意味している。その背景にあるメカニズムとしては、①自国製品の販売価格の引き下げという直接的な経路に加えて、②関税引き上げが米国製品の国際価格上昇¹をもたらすという間接的な経路がある。

GSIMモデルの2つ目の特徴として、米国自身の出荷への影響を把握できる点がある。今回の試算では、米国の出荷額は合計で96億ドルの増加となった。その内訳をみると、関税引き上げによって、輸入製品から米国製品へ需要がシフトするため、米国の自国向け出荷は205億ドル増加する。一方、上述のように、米国内で米国製品が保護されることの副作用として、国際市場での米国製品の競争力が低下するため、米国の輸出は109億ドル減少する。このように、関税引き上げが、米国の自動車産業にとって輸出先での市場シェアを失わせる「両刃の剣」であることは、GSIMモデルなどの経済モデルからの教訓として、肝に銘じておく必要があるだろう。

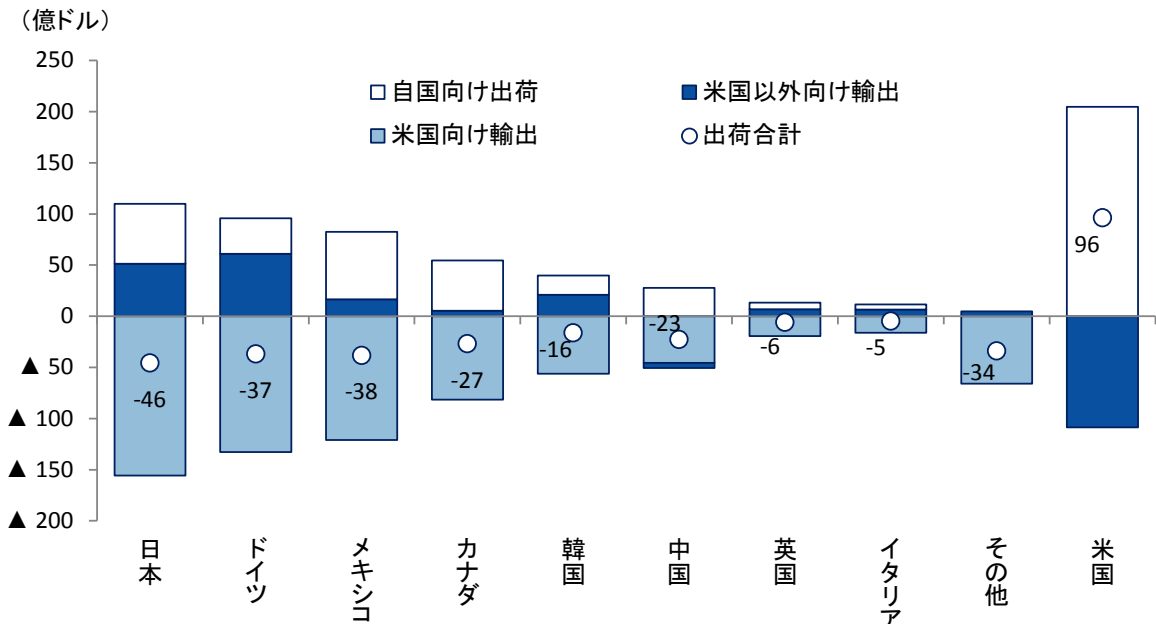
GSIMモデルの3つ目の特徴として、輸出・出荷といった生産者側の影響だけでなく、消費者側の負担や関税収入の変化も含めた経済全体への影響を分析できる点がある（図表2の②）。試算結果を詳しく見ると、生産者側への影響をフォーマルに捉えた生産者余剰（概念の詳細は補論2を参照）については、上述した出荷額の変化とほぼ等しい値となった（両者の定義の違いによって、若干の差はある）。他方、消費者負担への影響を捉えた消費者余剰は、米国以外の国ではプラス（消費者は負担減）となっており、生産者余剰のマイナスを相殺する方向に働いている。これは、上述したように、関税引き上げに伴う米国への輸出減を米国以外への輸出・出荷増で補うために、各国が販売価格を引き下げたためだ。特に、日本や中国はもともとの国内市場規模が大きいと、消費者余剰の増加幅も25億ドルと他国より大きくなっている。

関税引き上げが消費者や税収へ与える影響を試算に含めることで、最も姿が変わるのは、米国自身への影響である。米国の生産者余剰の増加額は91億ドルと、先述の出荷増加額（96億ドル）とあまり変わらない。しかし、米国では、生産者余剰よりも税収（176億ドルの増加）や消費者余剰（271億ドルの減少）のインパクトの方が大きい点が重要だ。特に、消費者余剰の大幅なマイナスによって、米国全体では経済損失（15億ドル）が生じるとの結果になる。これは、政府が関税収入の増加分を経済対策に回したとしても、長期的な成長力向上につながるプロジェクトに使わない限りは、関税引き上げは米国自身にとってマイナスになることを意味している。さらには、税収増をメキシコ国境での壁建設のような成長力向上を阻害するプロジェクトに使えば、米国の経済損失は、ここでの試算以上に膨れ上がるだろう。

¹ なお、米国内では、関税による輸入製品の価格上昇が米国製品の価格上昇を上回る。

図表2 米国が自動車関税（対全世界）を10%引き上げた場合の影響試算

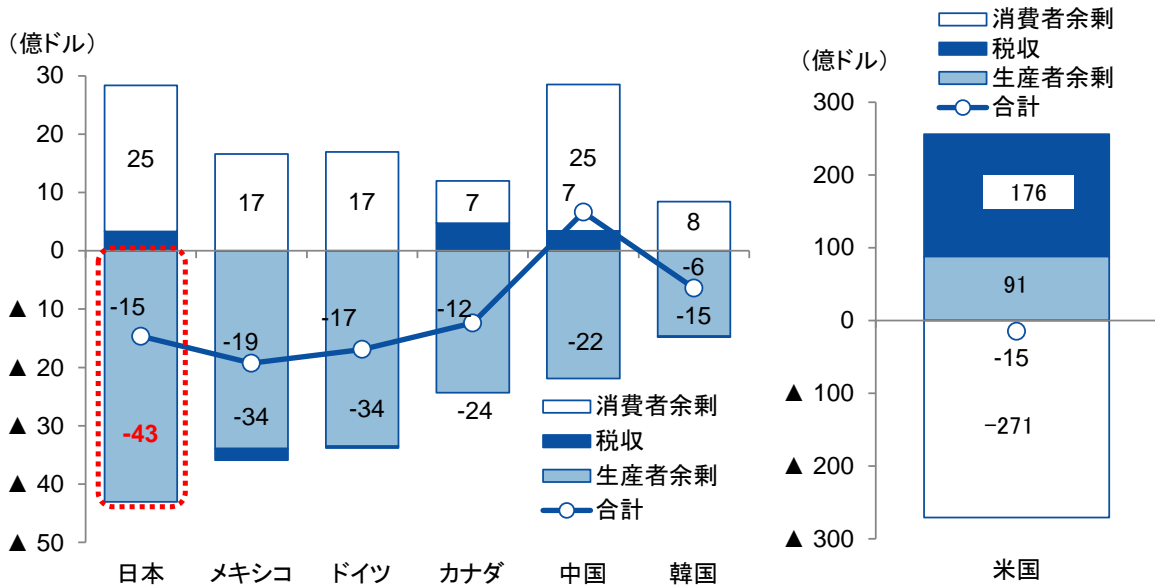
①各国の出荷先別生産額への影響



(注) Joseph Francois, Keith HallによるGSIMモデルに、“World Input-Output Database (WIOD)” (貿易データ) 及び“TRAINS” (関税データ) の直近データを反映し試算。

(資料) “World Input-Output Database”、UNCTAD“TRAINS”より、みずほ総合研究所作成

②各国の経済全体（生産者・消費者・税金）への影響



(注) Joseph Francois, Keith HallによるGSIMモデルに、“World Input-Output Database (WIOD)” (貿易データ) 及び“TRAINS” (関税データ) の直近データを反映し試算。

(資料) “World Input-Output Database”、UNCTAD“TRAINS”より、みずほ総合研究所作成

3. 懸念される共和党が提案した法人税の「国境調整」

これまでの試算に対しては、現実的には、関税の引き上げといった事態は生じないという批判もあるだろう。しかし、米国大統領（正確にはUSTR）には通商法301条によって「外国の不公正な貿易慣行」に対する調査・交渉・制裁発動（関税賦課）の権限が与えられているほか、立法を担う議会では、下院共和党を中心に法人税制への「国境調整」導入が提案されている。特に、この「国境調整」が導入されれば、実質的に全世界・全品目に対する関税引き上げと同様の影響をもたらす可能性があり、その行方が注目されている。そこで本節では、「国境調整」の概要とその問題点を確認し、それが導入された場合の具体的な影響を考察する。

(1) 「国境調整」は、本当に「企業立地に中立的」か？

「国境調整」は、下院共和党が2016年の大統領選に向けて公表した改革案“A Better Way: Our Vision for a Confident America”に盛り込まれた提案の一つであり、その内容は、法人税の課税ベースに輸入を加え、逆に輸出を控除するというものである（図表3）。「国境調整」導入の目的は、法人税の構造を現在の「居住地主義」から「仕向地主義」に転換し、付加価値税（日本の消費税）に近づけることで、「企業立地に中立的」な法人税制を目指す点にある。この背景にある問題意識としては、諸外国は付加価値税において輸入課税・輸出免税を行っているのに対し、伝統的に連邦レベルの付加価値税を持たない米国は、その分高水準となっている法人税において輸入免税（費用控除）・輸出課税を行っているため、企業の国外流出を招いてしまっているという点がある。

もし、「国境調整」が共和党の主張通り「企業立地に中立的」なものであれば、「国境調整」は現在の法人税制がもたらす歪みを是正する措置として、納得せざるを得ないだろう。しかし、以下の理由から、共和党提案の「国境調整」は米国外生産を不利、米国内生産を有利に扱っており、「企業立地に中立的」とは言い難いものと考えられる。

図表3 下院共和党の法人税制改革案（2016年6月24日）

項目	内容
税率引き下げ	法人税率を35%から20%に引き下げ
「仕向地主義・キャッシュフロー税制」への移行	
「国境調整」の導入（仕向地主義化）	輸入に課税し、輸出を控除
設備の即時償却（キャッシュフロー税制化）	有形・無形資産に適用。土地は適用外
純利払い費用の控除廃止（キャッシュフロー税制化）	利払い費用の控除は、利息収入を限度に
「テリトリアル課税」への移行など	
海外子会社からの配当免税	「全世界課税」方式から「テリトリアル課税」方式に移行
海外蓄積利益への課税	現金・現金同等物に8.75%、その他に3.5%（8年間）
その他	
欠損金の繰越期間の無期限化	欠損金の過去に遡っての繰戻しは廃止
各種の租税特別措置の廃止	研究開発費用の税額控除は継続

（資料）Office of the Speaker of the House “A Better Way: Our Vision for a Confident America”より、みずほ総合研究所作成

a. 法人税の「国境調整」は、国内生産品に人件費が課税されない分、国内生産品に有利

まず、共和党が提案する法人税制における「国境調整」は、国内生産に費やされる人件費が課税ベースから控除される点で、「企業立地に中立的」な付加価値税とは異なる。付加価値税での「国境調整」は、輸入品、国内生産品のいずれについても、人件費が課税ベースに含まれるため、両者を平等に扱っているといえる。これに対して、法人税で「国境調整」を行う場合は、輸入品の課税ベースには人件費が含まれるが、国内生産品の課税ベースには人件費が含まれない。したがって、共和党が提案する法人税での「国境調整」は、人件費の分だけ国内生産品よりも輸入品の課税ベースが大きくなるため、輸入品にとって不利な制度といえる。

以上の点を、簡単な数値例で確認してみよう（図表4）。仮に国内産最終製品（および同等の輸入品）の価格を100とし、その製造コストとして、中間財（部品など）分が40、投資財分が20、人件費分が30とする。企業の利益は、価格と製造コストの差である10となる。また、中間財や投資財の製造コスト・利益の比率（図中の前段階）も、中間財40：投資財20：人件費30：利益10とする。

こうした数値例の下で、付加価値税と法人税における「国境調整」の影響の違いを見ると、まず、輸入品については、どちらの税制においても、価格の全体である100が課税ベースとなる。

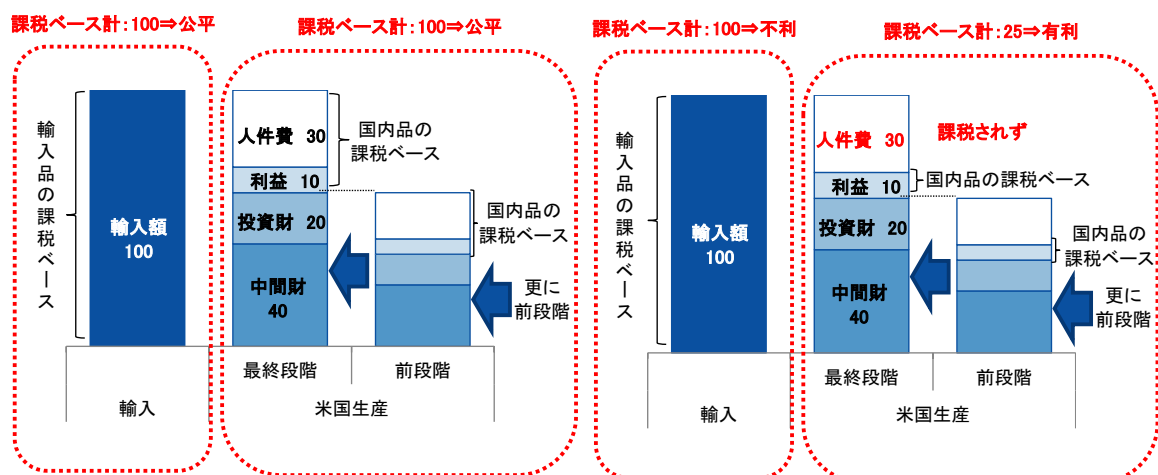
他方、米国内での生産品については、付加価値税と法人税の「国境調整」で、課税ベースに大きな違いが生じる。付加価値税の場合、まず、最終製品の人件費（30）と利益（10）が課税ベースとなる。次に、中間財（40）と投資財（20）は、最終製品段階では課税ベースから控除（仕入控除）されるが、これらについても、前段階までにおいて、中間財や投資財の人件費や利益が課税ベースとなっている。こうした前段階までにおける人件費や利益も足し上げると、付加価値税における国内生産品の課税ベースは、最終製品の価格である100となり、輸入品の課税ベースと一致する。

一方、法人税の「国境調整」の場合、国内生産品については、課税ベースから人件費が費用として

図表4 付加価値税と法人税における「国境調整」後の課税ベース比較

①付加価値税の場合

②法人税（共和党案）の場合



(資料) Avi-Yonah and Clausing “Problems with Destination-Based Corporate Taxes and the Ryan Blueprint”を参考に、みずほ総合研究所作成

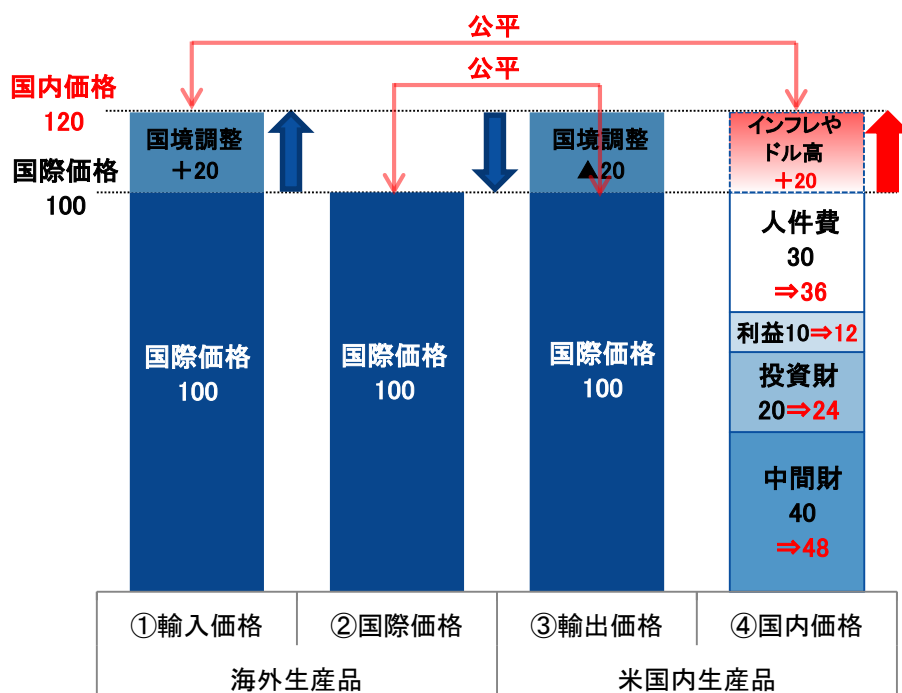
控除される。したがって、まず、最終製品段階では利益（10）のみが課税ベースとなる。また、前段階までの中間財や投資財についても、人件費が控除されるため、利益のみが課税ベースとなる。こうした前段階までの利益も足し上げると、法人税における国内生産品の課税ベースは25となり²、輸入品の100と著しい差が生じる。

b. 「国境調整」が「中立的」となるには、数年～十年以上の価格調整期間が必要

国内生産品については人件費が課税ベースから控除されるため、法人税での「国境調整」は国内生産品に有利であるとの批判に対して、理論的には、インフレやドル高によって人件費も税率と同率だけ上昇するため、輸入品と国内生産品とで、競争条件は変わらなくなるとの反論がある（Bond and Devereux（2002）など）。

この点を図表5で詳しくみると、海外生産品については、先ほどと同様に「国境調整」の導入によって、輸入価格が税率分上昇する（図表5の①、100⇒120）。他方、国内生産品についても、インフレやドル高によって中間財（40⇒48）、投資財（20⇒24）、人件費（30⇒36）といった製造コストが軒並み税率と同率だけ上昇し、それを価格転嫁する形で販売価格（100⇒120）も上昇する（図表5の

図表5 「国境調整」の「中立性」に関する理論的主張（Bond and Devereaux（2002）など）



(資料) Bond and Devereux “Cash Flow Taxes in an Open Economy”を参考に、みずほ総合研究所作成

² 計算は以下の通り。

「国境調整」における国内生産品の課税ベース=最終製品の利益+前段階の製品の利益+更に前段階の利益+・・・
 $=100$ (最終製品の価格) $\times 0.1$ (利益率) $+100 \times 0.6$ (中間財・投入財比率) $\times 0.1 + 100 \times 0.6 \times 0.6 \times 0.1 \dots$
 これをSとすれば、 $S - 0.6S = 100 \times 0.1$ より、 $S = 25$ となる。

④)。この際、利益(10⇒12)も税率分上昇するが、その分は税金(2)として差し引かれるため、税引き後利益(10)は変化しない。この結果、海外で輸入品を製造する企業の利益と、国内で国内品を製造する企業の利益(税引き後)はどちらも10となる。Bond and Devereux(2002)は、こうした理論的結論をもって、「国境調整」(正確には、Bond and Devereux(2002)が扱っているのは、「仕向地主義・キャッシュフロー税制」であり、これは共和党提案の「国境調整」と「設備の即時償却」を合わせたものに対応する)が「企業立地に中立的」と主張している。なお、消費者にとっても、人件費が税率分上昇しているため、「国境調整」の導入前後で負担感に変化はないことになる。

このように、「国境調整」が「企業立地に中立的」であるという理論面からの主張は、米国内で税率と同率分のインフレやドル高が生じることが前提となっている。しかし、現実的に、そうした条件がすぐに達成されるとは限らないだろう。共和党提案のように「国境調整」を20%の税率で導入した場合、それが「企業立地に中立的」なものとなるには、20%のインフレやドル高が生じなければならない。Bond and Devereux(2002)の理論モデルでは、瞬時に価格調整が起こると想定されているが³、現実的には、そうした調整が完了するには、少なくとも数年～十年以上の時間がかかるであろう。こうした米国内での価格調整が完了するまでの間は、法人税の「国境調整」は、米国内の生産品に有利、輸入品に不利な税制になると考えられる。

(2) 「国境調整」の影響試算～短期では税引き後利益を押し下げ、中期では生産移管も

以上では、法人税で「国境調整」が導入されれば、米国内での価格調整が完了するまでは、企業活動に歪みをもたらす可能性があることを確認した。そこで、具体的に、「国境調整」によって日本経済にどの程度の影響が生じるかを、短期・中期に分けて考えよう。

a. 短期的影響～日系自動車メーカーは約1兆円の負担増

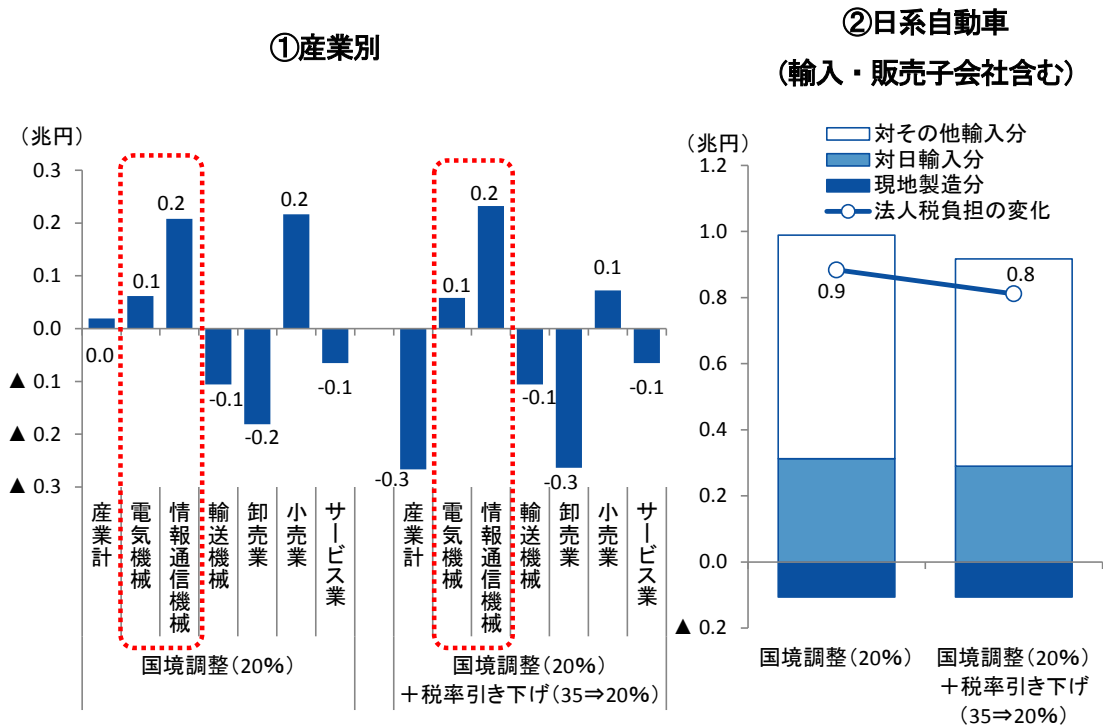
「国境調整」が導入された場合、短期的には、米国で活動する日系現地法人の税引き後利益に影響が表れると考えられる。そこで、20%の税率で「国境調整」が行われた場合の税引き後利益への影響を試算すると、日系現地法人全体では、法人税負担の増加額は小幅(193億円)にとどまった(図表6の①)。「国境調整」による日系現地法人全体の法人税負担の増加幅が小幅なのは、輸入金額(約26兆円)よりも輸出金額(約33兆円)の方が多いためだ⁴。見方を変えれば、「国境調整」が米国現地生産にとって有利に働くことが、試算に表れたものといえる。

ただし、業種別にみると、「国境調整」によって極めて大幅な負担増となる業種がある。例えば、情報通信機械や電気機械は、部品を輸入に頼っているため、「国境調整」によって、それぞれ0.2兆円、0.1兆円の負担増になると試算された。自動車産業ではより影響が大きく、製造子会社だけをみれば0.1兆円の負担減だが、完成車の輸入・販売子会社まで含めれば、0.9兆円の大幅な負担増となった(図表6の②)。

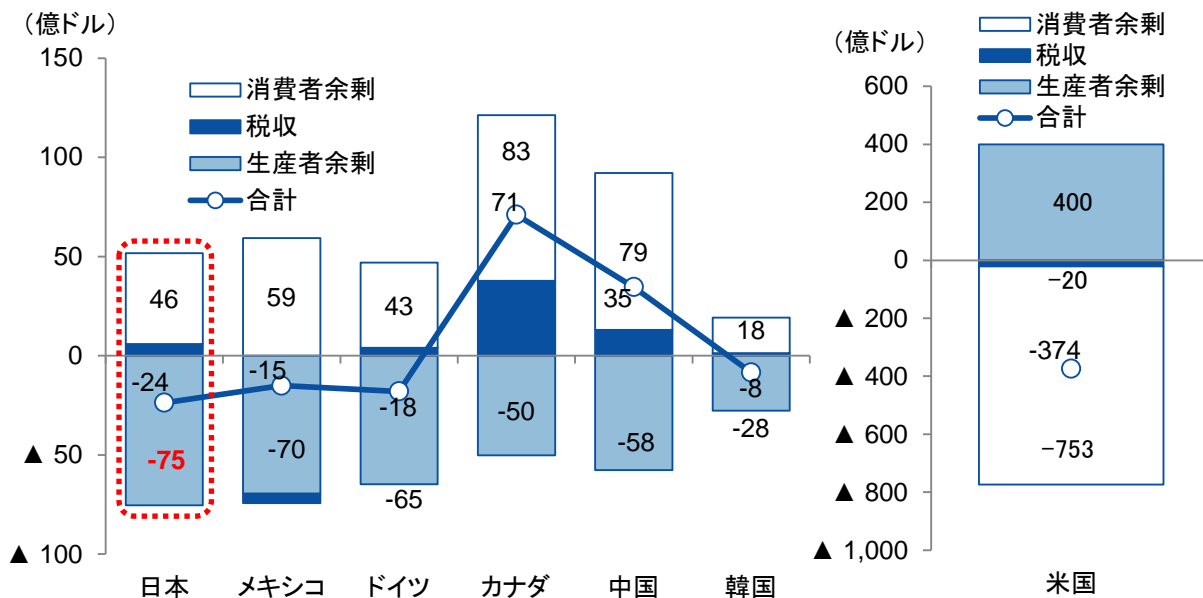
³ 価格調整が生じるメカニズムとしては、「輸出免税⇒輸出の限界利潤が増加⇒輸出の限界利潤がゼロになるまで企業が参入⇒労働需要が拡大⇒賃金が税率分上昇⇒国内価格に転嫁」といった経路が想定されている。

⁴ なお、試算の際、「国境調整」によって課税ベースがマイナスになる業種は、法人税額をマイナスではなく、ゼロと計算した。

図表6 「国境調整」が在米日系現地法人の法人税額に与える影響試算



図表7 「国境調整」が各国の経済全体(生産者・消費者・税収)に与える影響



b. 中期的影響～負担増回避のため、米国への生産移管が行われる可能性も

中期的には、上記のような米国への輸出に伴う法人税負担の増加を避けるため、貿易構造が変化する可能性がある。その場合、基本的には、本稿2 (3) 図表2でGSIMモデルにより試算した関税の影響と類似の効果になるだろう。ただし、本稿2 (3) 図表2の試算では関税引き上げを想定したが、「国境調整」では、輸入への課税に加えて、輸出の免税も行われる点異なる。そこで、輸出の免税を輸出補助金と同様のものと捉えたうえで、20%の関税引き上げと輸出補助金を前提として、GSIMモデルにより経済的影響を再度試算（対象は関税のみの試算と同様に、自動車に限定）したところ、おおむね10%の関税引き上げと同様の傾向となった（図表7、金額の規模は今回の試算結果の方が大きい）。

ただし、次の点では、試算結果に違いが表れている。まず、米国自身への影響については、関税引き上げのみの場合は税収が大幅なプラスだったが、輸出補助金も加えた試算では、税収は小幅なマイナス（20億ドル）となった。税収が失われた分は輸出補助金として生産者余剰（400億ドル）に回るため、消費者余剰は関税引き上げのみの場合と同様に大幅なマイナス（753億ドル）となった。また、米国以外への影響についてみると、日本は大きな傾向に違いはないが、カナダや中国で消費者余剰（カナダ：83億ドル、中国：79億ドル）が高めに出る結果となった。

このように、「国境調整」が導入された場合には、ある程度相殺されるとはいえ、米国以外の国の生産が減少し、米国の生産が増加する影響が生じると考えられる。現実の動きとしては、この一部は、日本から米国への生産移管という形で表れる可能性がある。

ただし、仮に「国境調整」が導入された場合でも、その継続性については不確実性が高い。WTO協定違反⁵が認定される可能性があるほか、上述のような消費者負担の重さが認識されることで、数年後に次期政権によって政策転換が行われる可能性もある。したがって、「国境調整」が導入されたとしても、日本から米国への生産移管が行われるかどうかは、政策の継続性に大きく左右されるだろう。

4. 「国境調整」は修正の可能性も、油断できず

本稿では、米国の保護主義が顕在化した場合の日本経済への影響について、グローバルなサプライチェーンを通じた影響を含めて検討した。その結果、米国の輸入が減少すると、日本では自動車産業が直接的に大きな打撃を受けることが試算されるとともに、中国の電子・光学機器セクターの在庫削減を通して、日本の電子部品産業に試算以上の影響が生じる可能性があることを指摘した。

米国における保護主義の具体的な動きとして、当面の動向が注意されるのは、下院共和党が2016年に提案した法人税の「国境調整」である。本稿では、これが導入された場合には、共和党の主張とは異なり、長期の価格調整期間を経なければ、「企業立地に中立的」なものとはならないことを確認した。その上で、「国境調整」が導入された場合の影響を試算したところ、短期的には、自動車（▲0.9兆円）や情報通信機械（▲0.2兆円）、電気機械（▲0.1兆円）といった業種で、在米日系現地法人の税引き後利益が下押しされることが分かった。また、中期的には、そうした法人税負担の増加を回避

⁵ 輸入課税はGATT3条2項の内国民待遇原則違反、輸出免税は補助金協定3条1項(a)違反など。

するために、米国向け輸出が抑制され、さらには米国への生産移管が行われる可能性もある。経済モデルによる試算では、米国向け輸出の減少分の2/3程度は、米国以外への輸出の増加によって相殺されるが、残りの1/3は、米国への生産移管などにつながる結果となった。

このように、米国の保護主義が顕在化すれば日本経済にも大きな影響が生じるため、「国境調整」を中心に、その行方が注目される。最近の動きとしては、米国内でも「国境調整」によって打撃を受ける小売業界などから大きな反対の声が上がっており、下院共和党が修正を検討しているとの報道もみられる。

そもそも、「国境調整」の導入によって大きな打撃を受ける業界が存在するのは、導入時から20%もの高税率でスタートするためだ。先述のように、20%の「国境調整」が「企業立地に中立的」なものとなるには、20%ものインフレ・ドル高が必要であり、現実的な政策とは言い難い。したがって、「国境調整」を導入する場合に、現実的な選択肢の1つは、日本の消費税増税幅のように、数%という低めの税率で導入することだろう。これならば、米国内での価格転嫁に時間がかからないため、比較的早期に「国境調整」が「企業立地に中立的」なものとなり、小売業界などの打撃も軽微に抑えられると考えられる。

他方、そのような低い税率で「国境調整」が落ち着いた場合、トランプ大統領の支持者である白人労働者層の納得は得られにくいだろう。そうすると、複数の国と進める二国間通商交渉において、高関税の賦課という威嚇を用いながら、他国に「不公正な貿易慣行」の是正、対米投資の拡大などを要求する可能性がある。交渉が決裂した場合には、他の交渉相手国への「見せしめ」として、実際に関税賦課が実施される可能性も否定できないだろう。

実際、こうした手法は、1980年代半ばから1990年代半ばには、通商法301条に基づく措置として多用されてきた（補論1参照）。1990年代半ば以降は、WTO協定に違反する可能性が高いことからほとんど用いられていないものの、トランプ大統領の交渉スタイルに合致する手法であり、利用が増える可能性はある。現在の米国にとって最大の貿易赤字相手は中国だが、日本に対しても円安への不満が根強いいため、今後の「トランプ保護主義」のリスクとして注意しておく必要があるだろう。

補論 1. 過去の日米貿易摩擦からの教訓

補論1では、米国の保護主義について、過去の日米貿易摩擦の事例を整理し、そこからの示唆を考える。日米貿易摩擦は、1950年代頃から既に繊維や鉄鋼、テレビなどの分野で生じていたが、それが一段と激化したのは、米国の経常赤字拡大と日本の黒字拡大が進んだ1980年代から1990年代半ばにかけてである。

(1) 「自動車輸出の自主規制」(1980年代前半中心)～石油ショックが引き金に

1980年代の初頭には、石油ショックの発生によって燃費の良い日本車輸出が急増したことで、自動車を巡る日米摩擦が激化した(補論図表1の①)。クライスラー社が破たん寸前に陥るなど、ビッグスリーの業績が低迷し、雇用が失われる下で、米産業界や議会からの日本車バッシングが強まった。

日本からは、自主的措置である「日米自動車パッケージ」やホンダによる現地生産計画の公表など、鎮静化に向けた働きかけがなされたが、最終的には1981年に成立したレーガン政権の下、日本が輸出自主規制を行うことで収束した。なお、形式的には日本の自主的措置という格好をとることで、「自由貿易の推進者」としてのレーガン大統領の名声に傷がつくことはなかったとされる。

(2) 「日米半導体協定」(1980年代半ば中心)～日本半導体産業凋落のきっかけに

次に、日米貿易摩擦が激化したのは、レーガン政権が2期目に入る1980年代半ばである(補論図表1の②)。このころになると、ビッグスリーの業績は改善していたため、自動車に関する日米摩擦は軽減していた。それどころか、レーガン大統領自身は1期目の成果としてビッグスリーの復活をアピールしていたため、日本にも自動車輸出自主規制の延長は望まなかった。

ただし、ビッグスリーは復活したものの、米国の景気が再び減速する中で、業績悪化が著しい半導体メーカーを中心に対日批判が強まった。議会の保護主義姿勢が強まる中で、レーガン大統領は新しい通商政策として「貿易政策行動計画」を発表し、通商法301条⁶を活用した関税賦課という威嚇の下で、海外市場の開放を厳しく要求するようになっていった。最終的には、日米半導体協定の締結⁷、さらには同協定違反を理由に、通商法301条に基づく100%関税の賦課(対象はパソコン、カラーテレビ、電動工具)といった事態に発展し、その後の日本の半導体産業の凋落を招くきっかけにもなった。

なお、一連の保護主義的な流れの中でも、レーガン大統領は「自由貿易の推進」を大義名分に掲げ、あくまで「外国の不正な貿易慣行」に対して、市場の開放を要求するという立場をとった。こうしたエピソードは、「自由貿易」という理念でさえも、米国の都合よく解釈され、具体的中身が歪められることを教訓として示しているといえる。

(3) 「日米構造協議」(1980年代後半)～外圧利用による規制緩和という成果も

日米半導体協定の締結後も、米国の巨額の経常赤字を背景に、米国議会では保護主義的な動きが続いた。そうした状況の下で、レーガン政権の終盤からブッシュ(父)政権の時代にかけては、「スー

⁶ 外国の「不正な貿易慣行」について調査・交渉し、交渉がうまくいかない場合は報復措置を採ることを行政府に義務付けるもの。

⁷ 後に米国から公表されたサイドレターに、米国製半導体の日本市場におけるシェアが明記されており、米国側は日本政府の公約と主張した。

補論図表1 日米貿易摩擦の経緯

①自動車の輸出自主規制（1980年代前半中心）

主な政権		経緯	
米国	日本		
	福田赳夫	1978年中	第2次石油ショックに伴い、米国市場で日本車シェア拡大
		1979年 9月7日	クライスラーが破産申請回避のため、米国政府に融資保証(150億ドル)を要請
	大平正芳	1月11日	ホンダが日系初の米国工場建設(オハイオ州)を発表(1982年11月から生産開始)
		5月	日本が自主的措置として、「日米自動車パッケージ」発表(USTR代表訪日時)
		6月12日	UAWが日本車輸入からの保護を求めて米国ITCに提訴
カーター	伊東正義 (臨時代理)	1980年 7月10日	カーター大統領が自動車総合対策を発表
		8月21日	米国がキャブ・シャーシを部品から完成車に分類し、税率引き上げ(4%⇒25%)
		9月2日	大統領選中、レーガン候補が自動車産業救済を公約
		11月10日	ITCがUAWの提訴を却下(3対2)
	鈴木善幸	12月2日	米国下院が日本車の輸入制限の交渉権限を大統領に与える決議
		2月5日	ダンフォース、ベンツェン上院議員が輸入制限法案を準備
		3月3日	米政権内の検討で、自主規制派が市場メカニズム派に対し優勢を占める
		4月6日	レーガン政権が自動車産業救済策を公表(規制緩和が中心)。日本に輸出自主規制を要求
		5月1日	日本が3年間の輸出自主規制(168万台)を公表
レーガン	中曽根康弘	1984年度	日本側判断で自主規制延期(上限は185万台)
	竹下登		
	宇野宗佑	1985～91年度	日本側判断で自主規制延期(上限は230万台)
	海部俊樹		
ブッシュ	宮澤喜一	1992～93年度	自主規制継続(165万台)
クリントン	細川護熙	1994年度	日米包括経済協議に関する日米首脳会談決裂後に撤廃

(資料)小峰隆夫編『日本経済の記録－第2次石油危機への対応からバブル崩壊まで－』、通商産業政策史編纂委員会編『通商産業政策史 第2巻』などを参考に、みずほ総合研究所作成

②日米半導体協定、MOSS協議（1980年代半ば中心）

主な政権		経緯	
米国	日本		
		1984年 後半	米国の景気が減速、対日貿易赤字に注目が集まる
			米国半導体メーカーが軒並み赤字(モトローラ除く)
		10月5日	米国両院が保護主義的な包括貿易法案で合意、可決の見込みが強まる
		1月2日	日米首脳会談でMOSS協議設置に合意
		3月	米国議会公聴会でSIAが日本市場の閉鎖性を批判する報告書を提出
		3月28日	米国上院が大統領に対日報復措置の実施を求める決議(全会一致)
		3月30日	日本政府の対外経済問題諮問委員会が、内需拡大の要請などを含む報告書を作成
		4月3日	米国上院財政委員会が対日報復法案を可決、日本政府は懸念を表明
		4月9日	日本政府が市場開放のアクションプログラムを7月中に示すことを決定
		4月13日	国務長官(米)と外務大臣(日)が保護主義に対抗する決意を表明
		5月	米国下院が米国製半導体の日本市場へのアクセスを求める法案を可決
	1985年	6月	SIAが通商法301条に基づき対日ダンピング提訴(86年6月にクロの仮決定)
	レーガン	6月7日	通産省がヒアリング調査に基づき、輸入増加計画(50億ドル)を提示
	中曽根康弘	7月30日	日本政府が市場開放のアクションプログラムの骨格を決定
		8月14日	第1回日米半導体協議が開催
		9月	米国議会で対日報復法案の本格審議が開始(レーガン大統領は拒否権行使の意向)
			米国半導体3社が日本製EPROMに対するダンピング訴訟開始
		9月7日	レーガン大統領が、日本の皮革輸入割当などにつき、通商法301条を大統領権限で発動
		9月23日	レーガン大統領が新しい通商政策(貿易政策行動計画)を発表
		4月1日	日本が皮革製品の数量制限を廃止し、自由化
		1986年	5月28日 通産大臣・USTR代表が日米半導体協定に大筋合意
		9月2日	日米半導体協定が締結。後に米国が公表したサイドレターに米国製半導体の日本市場でのシェア20%を求める記載があり、米国はこれを公約と主張
		1987年 4月中旬	シェア20%未達成等を半導体協定違反として、米国が日本製パソコン等に100%関税を賦課
		1991～96年	半導体協定が一部修正のうで延長

(資料)小峰隆夫編『日本経済の記録－第2次石油危機への対応からバブル崩壊まで－』、通商産業政策史編纂委員会編『通商産業政策史 第2巻』などを参考に、みずほ総合研究所作成

パー301条」を含む1988年包括通商法の制定や日米構造協議といった事態に発展した（補論図表1の③）。

「スーパー301条」は、米国政府が2年以内に「不公正貿易国」に対して通商法301条を発動することを義務付けたものであり、日本を標的にした極めて保護主義的色彩の濃い条項であった⁸。ただし、これは米国政府が望んだものではなく、むしろ議会から押し付けられたという側面が強かった。したがって、ブッシュ政権は、スーパー301条に基づく交渉の対象として、「スーパーコンピューター・人工衛星の政府調達、林産物の技術的輸入制限」という日本にとって解決しやすい項目を選択し、かつスーパー301条の枠外で日米構造協議を行うことを提案している。

日米構造協議では、最終的に、大規模小売店舗法（以下「大店法」）や独占禁止法の改正、公共投資の数値目標設定などが合意された。そのうち、大店法改正などの規制緩和は、日本国内から提案されながらも既得権益の抵抗が強かった分野であり、それが外圧を利用することで実現したと評価できる。一方、公共投資の数値目標設定については、当時既に内需拡大に伴う力強い景気回復が実現しており、公共投資の積み増しによる更なる景気過熱が懸念されるものとなった。

（４） 「日米包括経済協議」（1990年代半ば）～日米摩擦が頂点に

日米貿易摩擦が最も激化したのは、12年ぶりに民主党への政権交代を果たしたクリントン政権時である（補論図表1の④）。クリントン政権は、先述した半導体協定における数値目標設定⁹を成功例として、日本市場での外国製品の一定のシェアを要求する「結果志向型」の交渉を行い、数値目標の設定を拒絶する日本政府と激しく対立した。1994年2月の首脳会談が決裂したのは、大統領令によるスーパー301条の復活や（通常の）通商法301条に基づく職権調査の発動、更には同条の違反認定に基づく高級車への100%関税賦課の通告といった強硬な手段を採用した。日本政府は、関税賦課を覚悟して、WTO協定上の手続きで争う構えだったとされるが、関税賦課による打撃を懸念した自動車メーカーが妥協し、米国政府に米国製自動車部品の購入計画を積み示すことで、制裁開始期限ぎりぎりの1995年6月28日に日米合意に至った。

こうしたクリントン政権の強硬な要求・手法に対しては、米国内からも主要メディアや経済学者からの批判がなされており、さらにWTOにおいても多くの加盟国からの批判が寄せられた。一方、内外からの批判にも関わらずクリントン政権が強硬姿勢を貫いたことは、今後のトランプ政権での保護主義姿勢の行方を考える上で、楽観論を戒めるための教訓となるだろう。

⁸ 原案では日本が名指しされていた。

⁹ ただし、サイドレターの表記であり、日本は公約ではないと主張。

補論図表1 (続き) 日米貿易摩擦の経緯

③ 「スーパー301条」、日米構造協議 (1980年代後半)

主な政権		経緯	
米国	日本		
レーガン	中曽根康弘	1987	初め ゲッパ一条項(貿易黒字国に対する黒字削減強制)を含む包括通商法案が米議会で審議開始 春 包括通商法案が、ゲッパ一条項を削除したうえで可決
		1988	5月24日 レーガン大統領が包括通商法案に拒否権発動(保護主義的側面を懸念)
	竹下登		8月23日 「スーパー301条」を含む新たな包括通商法案(「1988年包括通商・競争力強化法」)が成立
		1989	5月25日 USTR代表が、スーパー301条の対日適用を決定(不公正貿易国として日本を特定) ブッシュ(父)大統領が、閣僚に日米構造協議(スーパー301条の枠外)の提案を指示
ブッシュ(父)	宇野宗佑		7月14日 日米首脳会談で、日米構造協議の開始を合意
			9月4・5日 日米構造協議の第1回会合開催
			2月 ブッシュ大統領が海部首相に電話し、大規模小売店舗法の見直しについて譲歩を引き出す
	海部俊樹	1990	3月13日 経団連が日米構造協議への見解を公表。 米側要求のうち、社会資本整備や流通の規制緩和等を支持
			4月6日 日米構造協議の中間報告。大規模小売店舗法の見直しなどに合意 6月28日 日米構造協議の最終報告。公共投資の数値目標や独占禁止法の強化などに合意

(資料)小峰隆夫編『日本経済の記録—第2次石油危機への対応からバブル崩壊まで—』、通商産業政策史編纂委員会編『通商産業政策史 第2巻』などを参考に、みずほ総合研究所作成

④ 日米包括経済協議 (1990年代半ば)

主な政権		経緯	
米国	日本		
宮澤喜一		1993年	4月16日 首脳会談でクリントン大統領が「結果志向」の考えを伝達。宮澤首相は管理貿易として反対
			6月7日 米政府が日米包括経済協議案(“Japan Paper”)を日本側に提示
			7月3日 日本側の妥協案である「宮澤親書」を米国側に提示
			7月6日 首脳会談で、数値目標の設定を巡って合意できず。早期合意の確認に終わる
細川護熙			7月10日 日米首脳が日米包括経済協議の開始に合意。「客観基準」の導入を明記
			2月11日 日米首脳会談が決裂。「客観基準」を巡って、合意が得られず
			3月 クリントン大統領が、スーパー301条を復活させる大統領令に署名(期限2年)
クリントン	羽田孜	1994年	5月24日 日米準備会合で、包括協議の再開に合意
			10月1日 米国が通商法301条に基づく調査(補修用部品の規制)の開始を発表。包括協議は中断に
			11月 担当閣僚間で、1995年1月からの協議再開に合意
			1月1日 WTO体制の発足
村山富市			5月6日 米NEC(国家経済会議)が対日制裁について決定
			5月7日 米閣僚会議が対日制裁について最終決定
			5月10日 米国が通商法301条に基づく調査結果として、日本による米国製部品の参入制限を認定
		1995年	5月16日 米国が日本製高級車への100%関税の賦課を表明。日本がGATT22条に基づく協議を要請
			6月11日 米国輸入車ディーラー協会会長が、日本自動車工業会会長と米駐日大使を仲介。 以降、日本の自動車メーカーと米国大使館が直接交渉を行う
		6月中 日系自動車メーカーが米国政府に部品の自主購入計画、現地調達比率引き上げを示唆	
		6月28日 日米が合意し、米国の制裁発動を回避。日本もWTO提訴を取り下げ	

(資料)小峰隆夫編『日本経済の記録—第2次石油危機への対応からバブル崩壊まで—』、通商産業政策史編纂委員会編『通商産業政策史 第2巻』などを参考に、みずほ総合研究所作成

補論2. 関税引き上げ等の影響の試算方法

補論2では、関税引き上げ（本論2（3）の図表2）や「国境調整」（試算上は関税引き上げと輸出補助金の組み合わせ、本論3（2）bの図表7）の影響の試算に用いた手法やデータ、およびシミュレーションの前提となる経済学的メカニズムを説明する。

（1） 試算に用いたモデル・データについて

試算には、GSIM (Global Simulation Model) と呼ばれるモデルを用いた (Francois (2009) や Francois and Hall (2009) を参照)。これは、関税や輸出補助金といった世界的な通商政策の変化が、各国に与える経済的影響を試算するための経済モデルである。この経済モデルは、ある品目の価格が変化した場合の、世界貿易・生産者負担・消費者負担への影響を試算することができる部分均衡モデルである。

世界産業連関表による生産波及効果の試算（本論2（2）の図表1）は、ある品目の生産が減少した場合の、関連する品目の生産への影響を捉えたものであり、生産者への影響の試算に限定されるという問題があった。GSIMを使用した場合、関税引き上げなどによる価格変化を受けて、各国の生産者・消費者がどのように行動を変化させるかをシミュレーションできるという利点がある。

ただし、GSIMは部分均衡モデルであるため、全ての貿易品目について試算することはできない。そこで、本稿では、日本にとって最も重要な産業である自動車産業について、シミュレーションを行った。

本試算における使用データは、貿易品目がWIOD (World Input-Output Database, Timmer et. al. (2015)) の輸送用機器 (2014年) である。また、関税については、UNCTADが構築したデータベースである TRAINS (Trade Analysis Information System) から、直近データを使用した。

（2） GSIMが前提とする経済メカニズム

GSIMによる関税引き上げ等のシミュレーションを行う際に、前提とされる経済メカニズムについて、米国外から米国への輸出（米国の米国外からの輸入）と、米国製品の米国内販売に分けて説明する。

a. 米国外から米国への輸出（米国の米国外からの輸入）

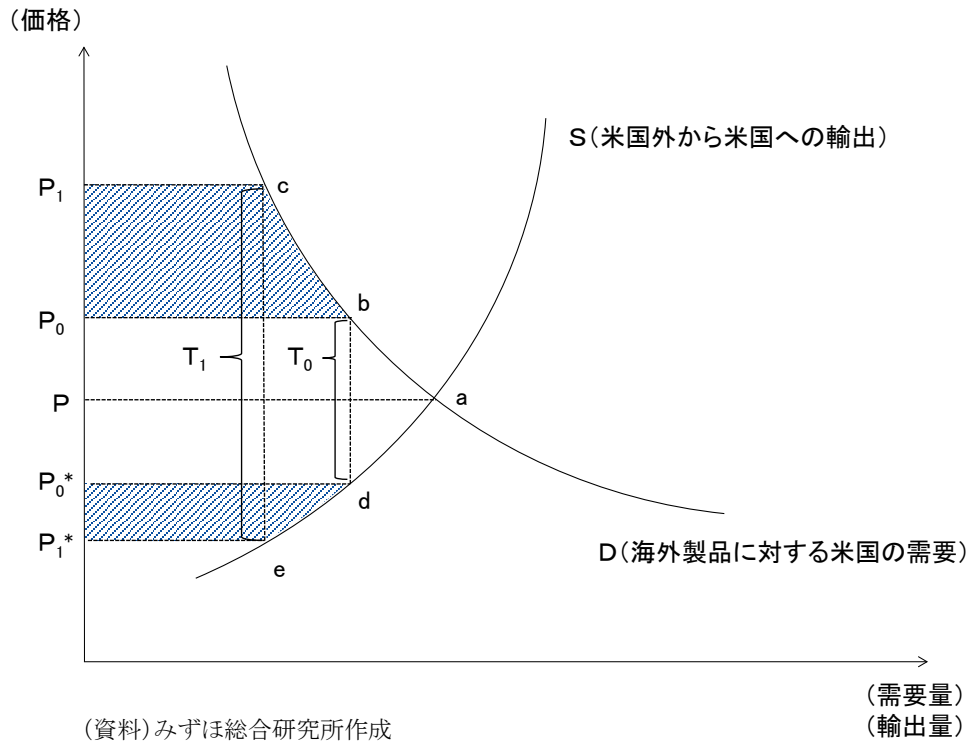
第一に、米国が輸入製品に対して関税を全くかけない場合について考える。この時、米国外から米国への輸出および輸入製品に対する米国の需要は初期均衡点（a）にある（補論図表2の①）。

第二に、米国が輸入製品に対して現状の関税（ T_0 ）をかけた場合について考える。この時、米国外製品の米国内価格は、関税の影響を受けて上昇する（ $P \Rightarrow P_0$ ）。すると、価格上昇により米国外製品に対する米国の需要は減少する（ $a \Rightarrow b$ ）。一方で、関税負担の一部を米国外企業が吸収するため、米国外製品の国際価格は低下する（ $P \Rightarrow P_0^*$ ）。このため、米国外企業の米国への輸出も減少する（ $a \Rightarrow d$ ）。

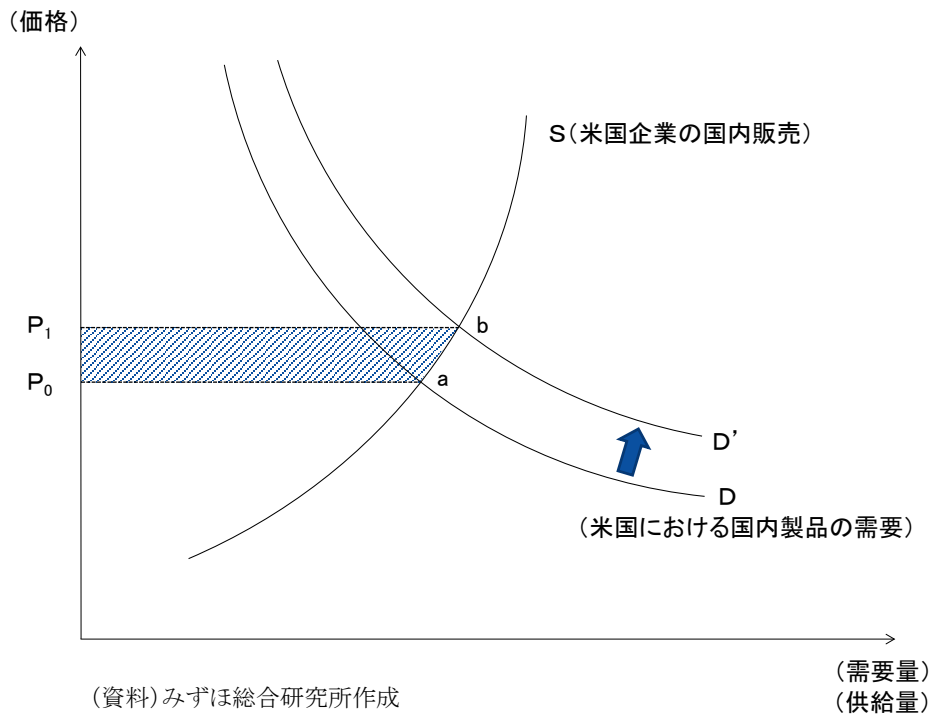
第三に、現状の関税から税率を引き上げた場合（ $T_0 \Rightarrow T_1$ ）について考える。この時、米国外製品の米国内価格は、関税増加の影響を受けて更に上昇する（ $P_0 \Rightarrow P_1$ ）。また、価格上昇により米国外製品への米国の需要は更に減少する（ $b \Rightarrow c$ ）。ここで、米国の消費者についてみると、価格が上昇

補論図表2 GSIMが前提とする経済メカニズム（関税の影響の場合）

①米国外から米国への輸出（米国の米国外からの輸入）



②米国製品の米国内販売



した分、今まで得ていた利益（消費者余剰）が減少することになる。つまり、関税増加の一部が米国の消費者に転嫁されたことになり、この消費者余剰の減少分が $P_1 P_0 b c$ で囲まれた斜線部分で表されている。一方で、米国外企業が関税増加の一部を吸収することで、米国外製品の国際価格は更に低下する ($P_0^* \Rightarrow P_1^*$)。価格低下により、米国外企業の米国への輸出は減少する ($d \Rightarrow e$)。米国外企業にとっては、生産によって得られた利益（生産者余剰）が減少することになる。この生産者余剰の減少分が $P_0^* P_1^* e d$ で囲まれた斜線部分で表されている。

b. 米国製品の米国内販売

まず、米国外製品に現状の関税がかかっている場合について考える。この時の、米国における国内製品の価格を P_0 、国内製品の需要量・供給量を a とする（補論図表2の②）。次に、米国外製品への関税率が現状よりも上昇した場合について考える。すると、関税による米国外製品の米国内価格上昇に伴い、米国内では、米国製品へ需要がシフトする ($D \Rightarrow D'$)。需要のシフトを受けて、米国製品の米国内価格も上昇し ($P_0 \Rightarrow P_1$)、米国企業の国内販売は増加する ($a \Rightarrow b$)。ここで、米国企業についてみると、価格上昇に応じた販売増加によって、生産による利益（生産者余剰）が増加する。この生産者余剰の増加分が $P_1 P_0 a b$ で囲まれた斜線部分によって表されている。

補論3. 「国境調整」が在米日系企業の税引き後利益に与える影響の計算方法

補論3では、「国境調整」が在米日系企業の税引き後利益に与える影響（本論3（2）aの図表6）の計算方法を説明する（補論図表3）。

現行制度での法人税額や、試算に必要なその他の基礎データには、経済産業省「海外事業活動基本調査（2014年度）」を用いた¹⁰。そのうえで、「国境調整」が20%の税率で導入された場合の影響については、純輸出（補論図表3の②）×20%だけ法人税が軽減（純輸出がマイナスなら、法人税が増加）されるため、その分を現行の法人税（図中④）から控除した（図中⑥）。

また、「国境調整」の導入に加えて、法人税率引き下げ（35%⇒20%）の影響も合わせて計算する場合は、従来の税引き前当期純利益（図中③）から純輸出（図中②）を控除することで、新たな課税ベースを計算し、それに20%の税率（正確には、従来の平均税率（図中⑤）に税率の低下割合（20/35）をかけたもの）をかけた（図中⑧）。

ただし、以上の計算により、法人税額がマイナスとなる業種については、法人税の還付はなされないと想定し、法人税額を0とした。

なお、輸入・販売子会社を含めた在米日系自動車メーカー全体に関する試算は、上記試算方法による輸送機械（製造工程のみ）の結果に、日本から米国への自動車輸出額や在米現地法人の日本以外からの輸入額に20%税率をかけたものを加えて計算した。

補論図表3 「国境調整」が在米日系現地法人の法人税額に与える影響試算（詳細）

	① 売上高 (億円)	② 純輸出 (億円)	現行法人税			国境調整(20%)		国境調整(20%) +法人税率引き下げ	
			③ 税引き前 当期純利益 (億円)	④ 法人税等 (億円)	⑤ 平均税率 (%)	法人税等(億円)		法人税等(億円)	
						⑥水準	⑦変化	⑧水準	⑨変化
合計	815,473	70,382	24,154	8,005	33.1	8,198	193	5,339	▲ 2,666
製造業	302,229	16,780	8,898	3,296	37.0	5,131	1,834	4,542	1,246
化学	37,413	67	2,346	821	35.0	808	▲ 13	456	▲ 365
鉄鋼	4,782	▲ 209	264	76	28.6	117	42	77	2
一般機械	24,905	▲ 350	1,630	578	35.5	662	84	460	▲ 118
電気機械	11,161	▲ 3,095	255	89	35.0	708	619	670	581
情報通信機械	28,245	▲ 10,407	585	239	40.8	2,320	2,081	2,561	2,323
輸送機械	154,073	26,827	2,759	1,058	38.4	0	▲ 1,058	0	▲ 1,058
非製造業	513,244	53,602	15,256	4,709	30.9	3,067	▲ 1,641	796	▲ 3,912
卸売業	350,471	9,063	6,454	2,636	40.8	823	▲ 1,813	0	▲ 2,636
小売業	52,710	▲ 10,823	430	52	12.1	2,217	2,165	778	726
サービス業	62,068	24,948	4,119	655	15.9	0	▲ 655	0	▲ 655

(資料) 経済産業省「海外事業活動基本調査(2014年度)」より、みずほ総合研究所作成

¹⁰ 業種によっては、回答企業が1社のため、データが秘匿されている項目がある。その場合は、公表されている他の項目のデータから、秘匿されている項目を一定の仮定を置いて試算した。

[参考文献]

- 経済産業省通商政策局編 (2016) 『2016年版不公正貿易報告書～WTO協定及び経済連携協定・投資協定から見た主要国の貿易政策』
- 小峰隆夫編 (2011) 『日本経済の記録―第2次石油危機への対応からバブル崩壊まで― (1970年代～1996年)』 内閣府経済社会総合研究所
- 小宮隆太郎 (1999) 『日本の産業・貿易の経済分析』 東洋経済新報社
- 菅原淳一 (2017) 「無難に終わった日米首脳会談～通商関係は「嵐の前の静けさ」か?～」 (みずほ総合研究所『みずほインサイト』、2月13日)
- 通商産業政策史編纂委員会編・阿部武司編著 (2013) 『通商産業政策史 1980-2000 第2巻 一通商・貿易政策―』 経済産業調査会
- Avi-Yonah, Reuven S. and Kimberly A. Clausing (2017) “Problems with Destination-Based Corporate Taxes and the Ryan Blueprint,” U of Michigan Law & Econ Research Paper No. 16-029, February
- Bond, S. R., and M. P. Devereux (2002) “Cash Flow Taxes in an Open Economy,” CEPR Discussion Paper No. 3401, May
- Francois, Joseph (2009) “An Extended Global Simulation Model: Analysis of Tariffs & Anti-Dumping Policy Impacts on Prices, Output, Incomes, and Employment,” IIDE Discussion Papers 20090803a, Institute for International and Development Economics
- Francois, Joseph and H. Keith Hall (2009) “Global Simulation Analysis of Industry-Level Trade Policy: the GSIM model,” IIDE Discussion Papers 20090803, Institute for International and Development Economics
- OECD/WTO (2017) “Trade in Value Added,” OECD-WTO: Statistics on Trade in Value Added (database)
- Office of the Speaker of the House (2016) “A Better Way: Our Vision for a Confident America,” June
- Timmer, M. P., Dietzenbacher, E., Los, B., Stehrer, R. and de Vries, G. J. (2015) “An Illustrated User Guide to the World Input-Output Database: the Case of Global Automotive Production,” Review of International Economics., 23: 575-605