



米国の鉄鋼輸入関税がもたらす影響について
— 関税賦課決定後1年を振り返って —
(米中経済研究会レポート No.12)

米中経済研究会
横山昭雄(主任研究員)

(注)本稿は2019年4月12日現在の情報に基づく

(要旨)

- 2018年3月8日、米国トランプ大統領は、安全保障上の必要を理由に、鉄鋼の輸入に25%の追加関税を賦課することを決定した(同日アルミニウム輸入にも関税措置が決定)。これまでも鉄鋼貿易で国際紛争が多々あったが、安全保障を根拠に産業保護措置を採ることは初めてであった。
- EU他7地域・国は、ルール違反の貿易制限であるとして世界貿易機関に提訴した。(なお日本は提訴していない)
- 米国商務省は、同年5月、自動車(部品)の輸入にも安全保障上問題がないか調査を開始した。カナダ・メキシコとの三カ国間の交渉も、自動車については貿易協定で合意を見たが、鉄鋼の関税はいまだ適用されている。
- 安全保障のために産業保護が必要だとしても、自由貿易を制限する措置を伴うからには適用は厳格であるべき。しかし現状は、鉄鋼・アルミ・自動車につづきウラン、スポンジチタンにも調査が始まり、定着してきた感があり、憂慮すべき状況にある。
- 我が国については、対米貿易において鉄鋼そのものというより自動車の扱いがどうなるのか、が焦点になる。自動車は、日本からの対米輸出だけで170万台(2017年)に達するが、その重量の7割が鉄鋼だからである。
- 2018年9月26日、日米共同声明が出され、19年から物品貿易協定について交渉を始めることで合意したが、そこには米国の関心が自動車産業と雇用にあること、その立場を日本政府も尊重することが記された。
- 世界の鉄鋼業の大きな問題は生産能力の過剰であり、その半分近くが中国にある。中国自身も削減に取り組んでいるが、その際に自由貿易をゆがめる不当な補助金などが国から交付されないよう、世界は監視をすべきだ。

1. 一年前、世界の鉄鋼貿易で「トランプ・ショック」がおこった

2018年3月、トランプ米国大統領は、安全保障上の脅威への措置として、鉄鋼の輸入に25%の追加関税を賦課することを決定した。

米国は世界最大の鉄鋼輸入国・純輸入国¹であり、一部決着をみた国もあるが、多くの輸出国とは、その後の自動車その他の貿易全般の紛争とも絡み合い、最終的な解決が見えていない。

[鉄鋼輸入への追加関税導入経緯]

○2017年4月、米国商務省は、1962年通商拡大法232条調査開始。

○18年1月11日、調査結果を大統領に報告。

<報告内容>

- ・現状：米国は世界最大の鉄鋼輸入国である。国内需要が著しく増加しているのに、00年代から国産より安い輸入品が国産を代替し、増加したため、米鉄鋼業の稼働率低下・失業・赤字操業をもたらした。
- ・原因：中国の生産能力の拡大が最大の原因となって発生している、世界の鉄鋼の過剰生産能力。
- ・評価：安全保障のため不可欠な鉄鋼製品を生産する米国鉄鋼業が、輸入のため弱体化、米国の安全保障を脅かすに至っている。
- ・対策：米鉄鋼業の長期的な存続には、稼働率を現在の73%から80%に引き上げることが必要で、そのために輸入を制限すること。
なお、今より低い水準だったニクソン政権からブッシュ(子)政権までの間にも、輸入割当や関税措置を実施してきた。

○3月8日、トランプ大統領、25%の追加関税を課す大統領令に署名した(同時に、アルミニウムの輸入に10%の追加関税も賦課決定)。

鉄鋼貿易では、特に米国の輸入に関してこれまでも長期にわたり、国を巻き込んだ紛争が起こってきた(例 1970年代日米鉄鋼摩擦)。

その際、米国は、他国が“不公正な方法で輸出している”ことを根拠として、輸入制限措置を設けてきた。直接的な輸入制限方法には反ダンピング関税(以下、AD)²、相殺関税(以下、CVD)³やセーフガード(以下、SG)制度⁴があり、輸出国側に輸出管理をさせる輸出自主規制協定(VRA)⁵を結んで間接的に制限する方法もあった。

また、2001年、ブッシュ(子)政権下でSG措置が実施されたときの政府の調査で、鉄鋼業の保護によって得られる利益と雇用は、鉄鋼需要産業が失う利益と雇用より少ないことが認められた。同政権はあくまで「目的を達成した」ことを理由にSG措置を途中で打ち切り、それ以降2018年まで、米国発の網羅的な鉄鋼貿易紛争は起こらなかった。

2016 年大統領選挙で、トランプ大統領は国内産業と雇用の保護を訴えて勝利した。とりわけ、伝統的に民主党が強かった“ラストベルト”諸州⁶では、鉄鋼や石炭⁷産業で雇用継続への不安が高まっていて、共和党が大統領・議会選挙とも勝利した。

昨春来世界の製鉄国と鉄鋼業は、トランプ・ショックともいべき米国の鉄鋼(貿易)政策の急変に直面してきた。ここでは、以下の点に関して、一年後の状況を確認していきたい。

- ① 米国の輸入制限措置の結果どうなったか。第一に輸出国との関係で、対抗策・交渉状況(特に自動車に対して 5 月に同じ通商拡大法 232 条調査が始まってからの影響)、第二に米国内(鉄鋼業と鉄鋼需要産業)への影響
- ② 世界の鉄鋼業の課題に、生産能力の過剰があることが指摘されているが、その取組み状況はどうか。

そのうえで、日本の鉄鋼業の視点で独自の問題意識を確認し、これから我が国としてとっていくべき姿勢を考えたい。

2. 交渉は米国ペースで進んでいる

3 月の制限措置発動以降、米国は輸出国と順次交渉を行い、韓国・ブラジル・アルゼンチンとの間では関税に代えて輸入割当措置を導入することで合意、他の国との間では自動車その他の貿易交渉が行われたが、交渉の成否と別に依然として課税措置は継続している。なお日本との間の物品貿易協定(TAG)交渉は本年から始まる。

米国は、3 月追加関税措置を決定した後、順次輸入先各国と貿易交渉を行っている。

以下一年を経過した現在における主な輸入国との関係をまとめた(カッコ内は 2017 年の米国輸入数量実績の上位 1-10 位までを示す)(表 1)。

(1) 関税措置は、数量割当制で合意する等少数の国を除き実施されている。

関税措置の対象はすべての輸入先で、これまでに正式に除外したのは韓国(3 位)とブラジル(4 位)、アルゼンチンと豪州の 4 か国である。

各国とは代替措置を採ることで合意し、このうち、韓国、ブラジル及びアルゼンチンとは、対米輸出数量割当てを実施することとした⁸。

また、18 年 8 月には、トルコリラ急落の影響を回避するため、米国はトルコに対する関税率を 2 倍の 50%に引き上げた⁹。

(2)対米輸出国も対抗措置を講じた。

輸出国のうち、カナダ(1位)、EU(2位)、メキシコ(5位)、ロシア(6位)、トルコ(7位)、中国(10位)の他、ノルウェーを加えた7か国・地域は、米国の追加関税措置を世界貿易機関(以下、WTO)に提訴し、11月WTOはパネルを設定して調査することとした¹⁰。

その他、対米輸出各国の反応は次の通りである。

○カナダ、メキシコは、米国からの輸入のうち、自国の鉄鋼輸出相当額の品目に報復関税を課した¹¹。

○EUも同様に米国からの二輪車やたばこなどの輸入に報復関税を課した。また、鉄鋼製品26品目の輸入(対象は原則全世界から)を対象に、一定量を超えると25%の関税を課すSG措置を発動した¹²。これは、対米報復の意味だけでなく、米国の輸入制限で輸出量が減少したロシアやトルコなどからのEU向け輸出が増加してきているためである。

○日本(8位)は、品目によって個別に適用除外を働きかける等米国と交渉しているが、WTOへの提訴は行っていない。

(3)貿易全般の交渉に進展した-中国とは全面的な貿易紛争に-

2016年10月に出された政権100日計画の中で、トランプ政権の貿易政策に関わる優先事項は主に「米国の労働者を保護するため」の行動項目におかれていて、その中¹³に、

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1.北米自由貿易協定(NAFTA)について再交渉、もしくは…脱退4.米国の労働者に不当な影響を与える全ての外国の不公正貿易を直ちに止めさせるための措置を実施 |
|---|

という項目があった。これをみると、鉄鋼への関税措置は、法的な建前では安全保障目的であるが、実際には国内鉄鋼業を保護することと疑われるし、産業全般に何らかの措置が拡がることが予告されていたともいえよう。

鉄鋼の「決定」につづき、5月23日には自動車でも通商拡大法232条の「調査」が始まったが、鉄鋼での措置が、まだ調査段階にある自動車貿易において、相手国を交渉の場に引き摺り出す機能も果たすことになった。

日本を除く主な製鉄国・地域との交渉・紛争状況は次の通り。

① カナダ・メキシコ

米国は、カナダ、メキシコとは、北米自由貿易協定(NAFTA)の改定に合意、三カ国首脳は11月に米国・メキシコ・カナダ協定(以下、USMCA)に署名した¹⁴。米国内では19年から新議会で批准手続きに入る。

USMCA では、主要な争点であった自動車について台数や賃金等の条件付きで一定数までは関税ゼロとし、墨加に対して事実上の数量割当制を認めさせた。

この墨加の譲歩にもかかわらず、米国は国内自動車業界も反対していた鉄鋼等の追加関税措置について、いまだ対象国から除外していない¹⁵。

②ヨーロッパ連合 (EU)

7 月、米国は EU と自動車を除く工業製品への関税や補助金等の撤廃に向けた協議を開始することで合意した¹⁶が、いまだ交渉は進展していない。

③ 中国

米国は、トランプ政権の前から AD 賦課など中国からの輸入を制限しており、年間 100 万トンを下回っている(表 1)。粗鋼生産量 8 億トンという規模の中国鉄鋼業に与える影響は、非常に限定的である。

その後、知的財産権の侵害を理由にした追加関税の積み上げ合戦にエスカレートし、米中貿易紛争と呼ばれている。

3. 関税措置の結果輸入量は減り、米国鉄鋼メーカーの業績は上がった。

2018 年の米国の鉄鋼輸入は、前年に比べて数量が 1 割ほど減ったものの、金額はほぼ横這いである。また、米国鉄鋼メーカーの業績は大きく向上してきた。他方、鉄鋼需要産業には悪影響が出ている。

米国の統計によれば、2018 年の鉄鋼輸入実績は、前年に比べて数量は 1 割ほど減っているが、金額は横這いである(表 1)。

11 月に USMCA に合意した加墨では、追加関税を賦課されながらもメキシコは数量増・両国とも金額は増加している。

数量割当制を採ったブラジルと韓国は枠の制約(三カ年平均の 7 割)により減少し、17 年実績で 6 位以下の露土日台中 5 カ国・地域は、10%を超える数量減(特にトルコに至っては半減)になっている。ただし、輸入金額は数量ほど減っていない。

米国鉄鋼協会(AISI)がまとめた国内製鉄所の出荷実績は、2017 暦年 90.88 に対し 2018 暦年 95.27 百万ネットトン¹⁷に増加している¹⁸。

表1 米国鉄鋼輸入実績(2017年/2018年比較)

(百万メトリックトン・百万米ドル)

	2017 暦年		2018 暦年		差	
	重量	金額	重量	金額	重量	金額
1 カナダ	5.68	5,120	5.65	5,511	-0.5%	7.6%
2 EU	5.01	6,241	5.01	6,648	0.0%	6.5%
3 ブラジル	4.67	2,242	3.98	2,492	-14.8%	11.2%
4 韓国	3.40	2,786	2.51	2,358	-26.2%	-15.4%
5 メキシコ	3.16	2,501	3.50	3,036	10.8%	21.4%
6 ロシア	2.87	1,431	2.30	1,390	-19.9%	-2.9%
7 トルコ	1.98	1,183	1.05	765	-47.0%	-35.3%
8 日本	1.73	1,658	1.37	1,630	-20.8%	-1.7%
9 台湾	1.13	1,261	0.97	1,164	-14.2%	-7.7%
10 中国	0.74	976	0.64	902	-13.5%	-7.6%
(その他)	4.10	3,739	3.59	3,443	-12.4%	-7.9%
合計	34.47	29,138	30.57	29,339	-11.3%	0.7%

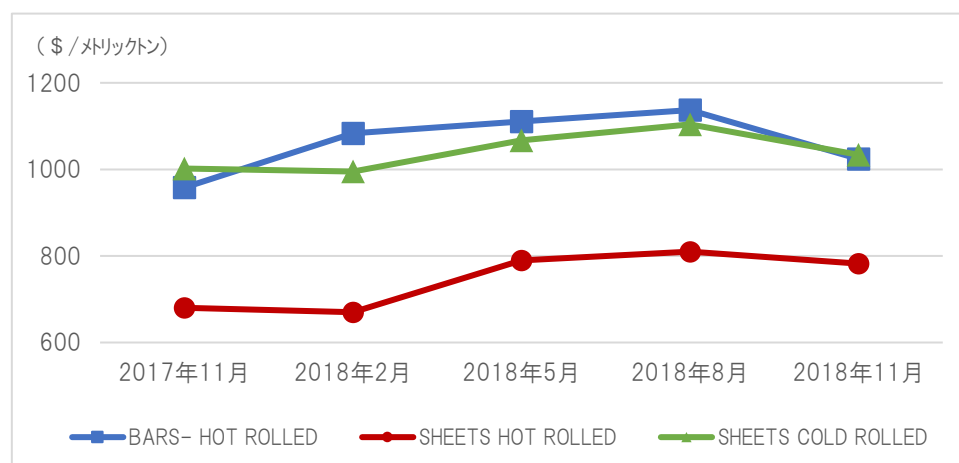
[出典 米国商務省センサス局統計¹⁹⁾

稼働率も改善しており、AISIによれば、2018年と2019年の4月6日までを比べると、製鋼稼働率が76.5%から81.9%に上がった²⁰⁾。(製鋼能力については18年1-3月期30.0に対して19年1-3月期30.5百万ネットトンと微増している²¹⁾。)

18年1月の米国商務省報告²²⁾では、米国鉄鋼業の長期的存続のためには稼働率80%を確保することが必要と指摘していたが、その水準に到達していることに注目したい。

2018年の米国内の鋼材市況は、夏までは上昇傾向にあったが、秋頃ピークを迎え、輸入価格も同様の動きをしている(図1)。これは、輸入制限のほか、米国内経済の好調がもたらしたものと考えられる。

図1 米国主要品目別輸入価格(単純平均)推移



[出典 米国商務省センサス局統計²³⁾より計算]

この結果、米国の鉄鋼メーカーの業績は大きく改善されてきた(表2)。国内売上最大のA社(電炉)は2018年の売上高が250億ドル、営業利益が33億ドルと、前年に比べてそれぞれ2割、7割ほど伸びている。高炉大手も同様に昨年より好調で、2018年四半期別にみると、第1四半期より第3四半期の営業利益はB社が2.8倍、C社が1.7倍に伸びている。

表2 米国鉄鋼メーカー²⁴業績推移

(単位:売上高 億ドル、税引前利益 百万ドル)

		2015 暦年	2016 暦年	2017 暦年	2018 暦年	2018			
						1-3月	4-6月	7-9月	10-12月※
A社(大手 電炉)	売上高	164.3	162.0	202.5	250.6	55.6	64.6	67.4	63.0
	税引前利益	241	1,298	1,749	3,229	515	913	922	879
B社(大手 高炉)	売上高	115.7	102.6	122.5	141.7	31.4	36.0	37.2	37.1
	税引前利益	-1,459	-416	301	812	19	226	314	253
C社(大手 高炉)	売上高	66.9	58.8	60.8	68.1	16.5	17.4	17.3	16.9
	税引前利益	-382	32	162	237	39	71	86	41

注※ 暦年決算から前3四半期を控除した値

[出典各社決算資料²⁵]

その一方で、鉄鋼需要産業で代表的な自動車と建設機械メーカー大手二社をみると、好景気の影響で売上高は伸びている。ただ、自動車メーカーD社では18年の営業利益は前年を下回った(表3)。²⁶

General Motors社は、鉄鋼輸入関税などの影響で、18年には約10億ドルのコスト増が生じたとし、11月には国内の完成車工場5カ所のほか、各国にわたり部品工場等を閉鎖すると発表した²⁷。(Ford Motor社は北米よりも欧州の低迷が深刻で、まず欧州事業で合理化策を講じている²⁸。)

表3 米国鉄鋼需要企業業績推移

(単位:売上高 億ドル、税引前利益 百万ドル)

		2015 暦年	2016 暦年	2017 暦年	2018 暦年	2018			
						1-3月	4-6月	7-9月	10-12月※
D社(大手 自動車)	売上高	1,357.2	1,491.8	1,455.8	1,470.4	360.9	367.6	357.9	384.0
	税引前利益	8,549	11,863	12,008	8,371	1,576	2,885	2,630	1,280
E社(大手 建設機械)	売上高	470.1	385.3	454.6	547.2	128.5	140.1	135.1	143.5
	税引前利益	3,439	139	4,082	7,822	2,134	2,186	2,135	1,367

注※ 暦年決算から前3四半期を控除した値

[出典各社決算資料²⁹]

4. 鉄鋼生産能力の過剰が世界鉄鋼業の抱える課題である

21世紀に入って中国では経済成長とともに鉄鋼業も拡大、世界の鉄鋼の半分を生産するに至るが、生産能力の伸びは需要を大きく上回ってしまった。能力の削減のため、中国自身だけでなく国際的な取組みが進められている。

中国の急成長にともない、2000年に約8.5億トンだった世界の粗鋼生産は、2010年代には、年15億トンを上回り、2018年、18億トンに達した(表4)。ところが、粗鋼の生産能力は実際の生産量よりも大きく上回っていて、2015年には7億トンを超え(うち中国が3.5億トン弱)、17年でも5.6億トンに達した(うち中国が2.2億トン弱)。すなわち過剰能力の半分弱ほどが中国に由来している(表5)。

表4 粗鋼生産実績

順位	国名	2018年 (百万トン)
1	中国	928.3
2	EU	161.7
3	インド	106.5
4	日本	104.3
5	米国	86.7
6	韓国	72.5
7	ロシア	71.7
8	トルコ	37.3
9	ブラジル	34.7
10	イラン	25.0
世界計		1,808.6

表5 粗鋼生産実績と生産能力の差(過剰)推移

国名		2013年	2014年	2015年	2016年	2017年
中国	粗鋼生産	822.0	822.3	803.8	807.6	831.7
	能力過剰	284.2	317.7	346.3	281.8	216.2
EU	粗鋼生産	165.7	168.7	165.5	161.4	167.7
	能力過剰	65.9	60.9	60.1	59.2	50.0
日本	粗鋼生産	110.6	110.7	105.1	104.8	104.7
	能力過剰	20.6	20.4	25.4	24.8	23.5
米国	粗鋼生産	86.9	88.2	78.8	78.5	81.6
	能力過剰	26.6	25.3	32.5	33.8	31.0
世界計	粗鋼生産	1,650.4	1,669.5	1,620.0	1,627.0	1,690.5
	能力過剰	620.4	646.7	713.6	653.7	560.7

[出典粗鋼生産量:世界鉄鋼協会統計³⁰、粗鋼生産能力:経済協力開発機構推計³¹]

生産能力が過剰状態にある影響で、世界的に鉄鋼需要は増加基調にもかかわらず、価格は2010年代前半を通じて下落傾向にあった。

(1)中国は小規模民間企業だけでなく、国有企業の過剰能力削減にも着手した中国も、自国の能力過剰問題に手を拱いていたわけではない。第11次5ヵ年計画(2006-2010年)から民営の中小型高炉を廃止させるなどしてきたが、地方政府や金融機関には、雇用の確保や多額の融資につながる新規投資(特に国有企業)を抑えきれず、結果的には生産能力の過剰は拡大した。従って、中国の大きな課題は、特に、今まで雇用の確保を優先し、経営が悪化しても補助金等で延命しているとみられる国有大企業の能力削減である。

2016年2月、第13次5ヵ年計画(2016-2020年)に関連して、中国政府は鉄鋼について、「過剰生産能力の解消、困難からの脱出、発展に関する意見」

を発表し、2016年から5年間で1~1.5億トン/年の能力減を目標に定めた。これを受けて人力資源・社会保障省から、その影響により国有鉄鋼企業だけで約50万人の人員削減が行われるとの見通しが出された³²³³。

人員削減といっても、雇用対策(企業内の配置転換、転職支援、早期退職等)がセットで必要であり、政府からの諸々の補助金交付が不可欠である。

(2)それでもなお過剰が大きく、世界も共同して削減に取り組み始めた

中国国内だけでなく、国際的にも能力削減への共同した取り組みが始まっている。2016年のG20杭州サミットでは、「鉄鋼の過剰能力に関するグローバル・フォーラム(以下、GFSEC)」の設立が決定された。これは、G20や経済協力開発機構(以下、OECD)加盟国のうち日中米欧ほか33か国・地域により構成される。同サミット首脳宣言では、「補助金その他の支援措置が市場のゆがみを引き起こし、世界的な過剰生産能力に寄与し得ること…を認識」し、「市場の機能を強化し調整を促すために…効果的な措置をとることにコミットする」とした上で、GFSEC「の設立を通じた情報共有と協力の促進」³⁴が合意された。16年12月から数えて18年12月13日まで計9回開催されている。GFSECは強制力を持たない代わりに、広く鉄鋼生産国を集め、課題と解決策を検討する場となっている。

5. 我が国鉄鋼業にとって、自動車貿易への制約は大きな問題

我が国鉄鋼業の対米貿易においては、鉄鋼そのものより自動車の帰趨に関心あり。日米共同声明でも、米国側は明確に国内自動車産業の保護を交渉目的に挙げている。

日本の対米輸出は、自動車やエネルギー向けの高品質品が主体で、多くは米国内需要家の求めに応じたものであるため、鉄鋼への関税措置の影響自体は限定的である。

しかし米国は、既述のとおり墨加・EUなどWTOに提訴した各国と貿易全般の協定交渉を始めていたが、提訴していない我が国に対しても同様の要求があり、18年9月の日米首脳会談で、両国は日米物品貿易協定(以下、TAG)交渉を始めることに合意した。

[日米共同声明(一部)]³⁵

3.日米両国は、所要の国内調整を経た後に、日米物品貿易協定(TAG)について…交渉を開始する。

**5.…交渉を行うに当たっては、日米両国は以下の他方の政府の立場を尊重する。
(略)**

—米国としては自動車について、市場アクセスの交渉結果が米国の自動車産業の製造及び雇用の増加を目指すものであること

自動車(部品)貿易の帰趨は、実は、鉄鋼製品の貿易と同様鉄鋼業にとっても利害に大きくかかわる問題である。

というのも、自動車重量に占める鋼材の比率は約 7 割で、鉄鋼という観点からみると 1 台 1 トンの自動車の輸出は 700kg ほどの鉄鋼の輸出に相当すると解することができるからである。

つまり、ごく単純化してそのすべてが一台 1 トンの車重と仮定すると、2017 年、米国向けに 173.6 万台の自動車を輸出した³⁶がそれは 121 万トンほどの鋼材が輸出されたともみることができるということである。鉄鋼輸出の 2/3 に相当する量である。

自動車製造工程の中で生じる歩留損を考えると、完成車を構成する重量よりも鉄鋼の必要量は大きい。重量だけでなく、自動車向けの鋼材は、高品質品が多く採用されていることも忘れてはならない。

また、自動車メーカーは多くの拠点を海外生産を行って、米国にも輸出しているが、それにも制約が生じてしまう。

我が国の鉄鋼メーカーもそれに合わせて現地に進出、自動車用鋼材を製造している拠点もあり、これら進出先にも直接影響が出かねない。

6. まとめ—トランプ・ショックに警戒すると同時に、うまく活用しよう—

トランプ・ショックは我が国の対米鉄鋼貿易そのものにはあまり影響はない。しかし、安全保障を理由とする輸入制限措置を導入し、貿易交渉の梃子にするという手法は如何なものか。自動車を含む TAG 交渉の行方にも影響があるだろう。

一方、生産能力の過剰問題(中国が最大規模)に対しては、日米共同宣言にもあり、米国とも、また他の各国とも共同して取り組んでいくべきである。

(1) 通商拡大法 232 条を赤字解消のための貿易交渉の手段にしてよいのか？

a) 同条には問題点が多い

一年前、通商拡大法 232 条が定める安全保障の脅威への対抗策として、鉄鋼・アルミニウムの輸入に対して追加関税措置がとられた。これ以降、5 月には自動車(部品)³⁷、7月にはウラン³⁸、さらに本年 3 月 4 日にはスポンジチタン³⁹に関して同条の調査が始まり、この条項の利用が定着したような感がある。

しかしこの条項は、そもそも“国内産業の安定“を安全保障の目的とし、そのために自由な経済活動を制約するという問題を抱えている。

次に、手続きや網羅的な関税引上げなど措置内容が、類似する SG 措置に比べて曖昧であることも大きな問題である。

SG では、特定品目を対象に、輸入が急増し、それが原因で国内産業に損害（おそれ）が生じ、国民経済上緊急に措置すべきという要件を満たすことが発動の条件である。

WTO が認める SG 措置は原則 4 年・最長 8 年までという期限が明示されている。しかし通商拡大法 232 条には終了条件・手続きが明示されていない。期限やレビューがなければ、いつまでも継続されるおそれがある。

我が国は、米国に対してこの関税措置の終了手続きを明らかにすることを求めていかねばならない。

b) 目的を達成したら同条の適用は終了させるべき

3で述べたとおり、米国鉄鋼業は今年に入って稼働率が 80%を上回るレベルにあり、国務省が調査結果報告において 80%を目標としたことからすれば、現時点で所期の目的は達成できたといえるのではないだろうか。

昨年にも休止設備の再稼働の報道があったが、本年 2 月には、米高炉大手 US Steel 社は、2015 年に中止していたアラバマ州の電炉製鋼設備の建設を再開することを発表した⁴⁰。それによれば 150 人の雇用が増え、年産 160 万トンの鋼管向け鋼鉄が生産できるとのこと。さらに電炉最大の Nucor 社は 3 月 27 日、電気炉鋼板工場の建設を決定したと発表した。それによれば 400 人のフルタイム雇用が増え、年産 120 万トンの鋼板がつくられるという。

OECD 調査では 2017 年時点で米国の過剰生産能力が 3000 万トンを超えているにもかかわらず、である。

個別事情は当然あるだろうが、このような能力増強投資の積み重ねを放っておいたら、せつかく達成した稼働率が 80%を割ることになりかねない。単に生産増・雇用増を歓迎するというなら、関税措置は経済政策に過ぎなくなり、WTO 違反というべきである。

2018 年 9 月の日米共同声明でも、米国の交渉目的は貿易赤字の削減である。しかし筋から言えば、鉄鋼では関税が課され、自動車（部品）でも調査がなされるなど、現に安全保障を根拠に国内法を適用することを手段にして、貿易赤字の相手国に譲歩を迫るという手法は止めて、国際ルールに則った WTO の紛争解決手続等を通じた対処、あるいは WTO が認める二国間等の協定交渉の中で決着させていくべきである。

[日米共同声明(一部)]⁴¹

1. …(トランプ)大統領は、相互的な貿易の重要性、また、日本や他の国々との貿易赤字を削減することの重要性を強調した。(以下略)

(2) 日米 TAG 交渉でも、自動車貿易への通商拡大法 232 条適用問題が黒雲
日米は 2019 年から本格的に TAG 交渉を開始することに合意したが、その協議中は自動車への 25% の追加関税は発動しない旨確認されたという⁴²。

[日米共同声明(一部)]⁴³

7. 日米両国は上記について信頼関係に基づき議論を行うこととし、その協議が行われている間、本共同声明の精神に反する行動を取らない。(以下略)

自動車(部品)への商務省の通商拡大法 232 条調査の結果が、2 月 17 日(法定期限)までにトランプ大統領に提出された⁴⁴。ここから 90 日以内に措置が決定される。

もし適用されることになった時には、何が対象になるのか? 税率はどうなるのか? その内容次第だが、結果は TAG 交渉に大きな影響をもたらしかねない。

交渉において米国がどのような制限・条件を協定化することを提案するのか、我が国鉄鋼業にとっても、この TAG 交渉を注視していかなければならない。

(3) 過剰生産能力問題は、日米(+各国)が協力して取り組んでいくべき

世界の鉄鋼生産能力の過剰は、依然圧倒的に中国由来の問題である。

我が国は、米国はもちろん各国と連携・協力して、GFSEC のような国際的な協議の場を通じて、中国に対して一層の過剰生産能力の削減を求めていくことが必要である。

なお、削減だけを求めるのではなく、雇用維持の他諸々の理由を付してなされる補助金など、過剰生産を含む不公正をもたらすような国の政策があれば、修正を求めていくべきである。

その点は、18 年 9 月の日米首脳による共同声明でも、次のとおり言及している。

[日米共同声明(一部)]⁴⁵

6 日米両国は、第三国の非市場志向型の政策や慣行から日米両国の企業と労働者をより良く守るための協力を強化する。したがって我々は、WTO 改革、電子商取引の議論を促進するとともに、知的財産の収奪、強制的技術移転、貿易歪曲的な産業補助金、国有企業によって創り出される歪曲化及び過剰生産を含む不公正な貿易慣行に対処するため、日米、また日米欧三極の協力を通じて、緊密に作業していく。

2018 年の世界の粗鋼生産実績は、米中貿易紛争が喧伝されたものの、前年より 1.2 億トンほど増えたが、そのうち中国の伸びが 1 億トンに近かった(表 4,5)。米中貿易紛争も今後の懸念材料で、中国は国内景気が低迷すると、不要分の生産能力を減らすより、安値輸出を始めるリスクも否定できない。

我が国は、18年12月から一年間、GFSEC議長国を務めることになったが、この間19年6月までには「実質的に意味のある報告」が求められている。政府によれば、それまでに「市場歪曲的政府支援措置の特定」、「過剰生産能力に貢献する政府支援措置」の特定に関してのメルクマール案の策定等を主導すること。

それにあたっては、米国との連携こそ大きな力になるのではないかと⁴⁶。

世界的な生産能力の過剰問題の解決に、我が国が貢献していくべきである。

以上
2019年4月15日

*「トランプ政権国際経済研究会」は「米中経済研究会」に改組・改称しました。
(レポート番号は通算)

¹ 世界鉄鋼協会(WSA)統計では2017暦年の全世界輸入量は451百万トン、うち米国35(1位)、ドイツ27(2位)、イタリア20(3位)、同純輸入量は米国25(1位)、タイ12.6(2位)、ベトナム(3位)12.2百万トン

² AD: 「他国が不当に安い価格で製品を輸出し、輸入国の国内産業に損害を与えている場合に、ダンピング価格を正常な価格に是正する」ための関税(定義は経済産業省HP、https://www.meti.go.jp/policy/external_economy/trade_control/boekikanri/trade-remedy/ad.html、(2019年4月10日アクセス)より)

³ CVD: 「特定の政府補助金を受けて生産等がなされた貨物の輸出により、輸入国の国内産業に損害を与えている場合に、当該補助金の効果を相殺するため」の関税(定義は同省HP https://www.meti.go.jp/policy/external_economy/trade_control/boekikanri/trade-remedy/cvd.html、(2019年4月10日アクセス)より)

⁴ SG: 特定品目の貨物の輸入の急増が、国内産業に重大な損害を与えていることが認められ、かつ、国民経済上緊急の必要性が認められる場合に、損害を回避するための関税の賦課又は輸入数量制限(定義は同省HP https://www.meti.go.jp/policy/external_economy/trade_control/boekikanri/trade-remedy/sg.html、(2019年4月10日アクセス)より)

⁵ VRA: 対米鉄鋼貿易の歴史では、1984-92年の間、我が国含め多数の国が、輸出自主規制(輸出国側が一定期間・特定品目ごとに上限を定めて輸出量を管理)を米国との間で合意していた。現行ルールでは許されていない。「セーフガードに関する協定」第十一条 特定の措置の禁止及び撤廃 参照)

⁶ イリノイ・インディアナ・ミシガン・オハイオ・ペンシルベニア・ウィスコンシン各州。2016年大統領選挙でトランプ候補はイリノイを除き勝利した。

⁷ 石炭は主に発電用燃料と鉄鋼向け原料となる。

⁸ 米国大統領府、2018年5月31日付、“Presidential Proclamation Adjusting Imports of Steel into the United States”、<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/presidential-proclamation-adjusting-imports-steel-united-states-4/>、(2019年4月9日アクセス) なお豪州とどのような合意があるかは不詳。

⁹ 独立行政法人日本貿易振興機構(以下、JETRO)、2018年8月13日付、「トルコに対する鉄鋼の追加関税率を引き上げ」、<https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/08/b5e55fe4a377355c.html>、(2019年3月27日アクセス)

¹⁰ 日本経済新聞電子版、2018年11月22日付、「WTO、安保の司法判断難しく、鉄・アルミ関税でパネル設置」、<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO38060090S8A121C1000000/>、(2019年4月10日アクセス)。なおその後、2019年1月にはパネルのメンバーが決定している。(WTO、2019年1月25日付、

“UNITED STATES – CERTAIN MEASURES ON STEEL AND ALUMINIUM PRODUCTS CONSTITUTION OF THE PANEL ESTABLISHED AT THE REQUEST OF THE EUROPEAN UNION”、
[https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/FE_Search/FE_S_S006.aspx?Query=\(%20wt/ds548/*\)&Language=ENGLISH&Context=FomerScriptedSearch&languageUIChanged=true#](https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/FE_Search/FE_S_S006.aspx?Query=(%20wt/ds548/*)&Language=ENGLISH&Context=FomerScriptedSearch&languageUIChanged=true#)、(2019年4月10日アクセス)

¹¹ 日本経済新聞、2018年6月30日付、「「自国第一」の連鎖 対米報復関税、7カ国・地域3兆円」、
https://www.nikkei.com/article/DGXMZO32467790Q8A630C1EA2000_、(2019年3月25日アクセス)

¹² 公益財団法人 日本関税協会、「EUが鉄鋼製品の輸入に関税割当措置を発動」、(2019年2月28日付、http://www.kanzei.or.jp/topic/international/2019/for20190228_1.htm、(2019年3月25日アクセス))によれば、暫定措置は2018年7月発動、正式措置は2019年2月2日から3年間実施される。

¹³ Donald J. Trump 大統領候補、2016年10月22日発表、“Donald Trump’s Contract with the American Voter”、https://assets.donaldjtrump.com/_landings/contract/O-TRU-102316-Contractv02.pdf、(2019年3月29日アクセス)

¹⁴ 日本経済新聞、2018年12月1日付、「新 NAFTA 署名 米・カナダ・メキシコ、鉄鋼でなお対立」、
<https://www.nikkei.com/article/DGKKZO38423720R01C18A2EA3000/>、(2019年4月5日アクセス)

¹⁵ ①The New York Times、2019年3月26日付、“U.S. Insists on Limiting Foreign Metals, Angering Allies”、<https://www.nytimes.com/2019/03/26/us/politics/us-mexico-canada-metal-quotas.html>、(2019年3月29日アクセス) 記事によれば、そのため、カナダでは批准手続きが進まず、トランプ政権は鉄鋼輸入制限を関税から数量割当制への切替えることを検討。それに対して、国内鉄鋼需要産業からは数量割当制への強い懸念が表明されている。
②米通商交渉代表部(USTR)は、2019年3月付発行 “2019 Trade Policy Agenda and 2018 Annual Report”、
(https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Trade_Policy_Agenda_and_2018_Annual_Report.pdf、(2019年3月27日アクセス))において、米連邦議会でも、2018年中間選挙で民主党が下院多数派になったため、“The Administration is urging Congress to approve 「USMCA」.”(「」内は筆者)と述べている。

¹⁶ ロイター、2018年7月26日付、「米・EU、貿易障壁削減へ交渉開始で合意 新たな関税棚上げ」、
<https://jp.reuters.com/article/usa-trade-eu-announcement-idJPKBN1KF2ZB>、(2019年4月10日アクセス)

¹⁷ 「トン」のうち、米国で用いられている重量単位。これに対して、我が国他世界のほとんどの国で用いる単位は「メトリックトン」。1 ネットトン≒0.907 メトリックトン。第3章以外で用いるトンは、メトリックトンのこと。

¹⁸ AISI、2019年2月11日付、“December Steel Shipments Up 6.5 Percent From December 2017”、
<https://www.steel.org/news/2019/02/december-steel-shipments-up-6-point-5-percent-from-december-2017>、(2019年4月12日アクセス)

¹⁹ 2019年3月6日付、“FINAL: U.S. IMPORTS FOR CONSUMPTION OF STEEL PRODUCTS, DECEMBER 2018”、<https://www.census.gov/foreign-trade/Press-Release/2018pr/12/steel/steelf.pdf>、(2019年4月5日アクセス)

²⁰ AISI、“Steel Industry Data/This Week’s Raw Steel Production”、<https://www.steel.org/industry-data>、(2019年4月12日アクセス)

²¹ AISI、“Steel Industry Data/This Week’s Raw Steel Production”、<https://www.steel.org/industry-data>、(2019年3月25日アクセス)

²² 2018年1月11日付、“THE EFFECT OF IMPORTS OF STEEL ON THE NATIONAL SECURITY”、
https://www.commerce.gov/sites/default/files/the_effect_of_imports_of_steel_on_the_national_security_-_with_redactions_-_20180111.pdf、(2019年4月5日アクセス) P4によれば、“Utilization rates of 80 percent or greater are necessary to sustain adequate profitability and continued capital investment, research and development, and workforce enhancement in the steel sector”とされている。

²³ 2017年11月データ <https://www.census.gov/foreign-trade/Press-Release/2017pr/11/steel/steelf.pdf>、2018年2月データ <https://www.census.gov/foreign-trade/Press-Release/2018pr/02/steel/steelf.pdf>、同5月データ <https://www.census.gov/foreign-trade/Press-Release/2018pr/05/steel/steelf.pdf>、同8月データ <https://www.census.gov/foreign-trade/Press-Release/2018pr/08/steel/steelf.pdf>、同11月データ <https://www.census.gov/foreign-trade/Press-Release/2018pr/11/steel/steelf.pdf> (全て2019年4月5日アクセス)

²⁴ 米国内に本社を持つ大手上場鉄鋼メーカーの売上高上位三社。

²⁵ <https://www.sec.gov/cgi-bin/browse-edgar?action=getcompany&CIK=0000073309&type=&dateb=&owner=exclude&count=40>、<https://www.sec.gov/cgi-bin/browse-edgar?action=getcompany&CIK=0001163302&owner=exclude&count=40&hidefilings=0>、<https://www.sec.gov/cgi-bin/browse-edgar?action=getcompany&CIK=0000918160&owner=exclude&count=40&hidefilings=0>、(全て2019年4月5日アクセス)

²⁶ The Peterson Institute for International Economics の分析によれば、米国内で、鉄鋼業には24億ドルの税引前利益と8700人分の雇用が増えたのに対して、鉄鋼需要産業は56億ドルのコスト増になった。(2018年12月20日付“Steel Profits Gain, but Steel Users Pay, under Trump’s Protectionism”、<https://piie.com/blogs/trade-investment-policy-watch/steel-profits-gain-steel-users-pay-under-trumps-protectionism>、(2019年4月5日アクセス))

²⁷ 朝日新聞、2018年11月28日付、「GMが大リストラ、トランプ氏は猛反発 大型車に集中へ」、<https://www.asahi.com/articles/ASLCW4HH1LCWUHBI012.html>、(2019年4月10日アクセス)

²⁸ 日本経済新聞、2019年1月20日付、「米フォード、欧州で数千人規模の人員削減」<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO39888960Q9A110C1916M00/>、(2019年4月10日アクセス)

²⁹ <https://www.sec.gov/cgi-bin/browse-edgar?action=getcompany&CIK=0001467858&type=&dateb=&owner=exclude&count=40>、<https://www.sec.gov/cgi-bin/browse-edgar?action=getcompany&CIK=0000018230&type=&dateb=&owner=include&count=40>、(全て2019年4月5日アクセス)

³⁰ <https://www.worldsteel.org/en/dam/jcr:dcd93336-2756-486e-aa7f-64f6be8e6b1e/2018%2520global%2520crude%2520steel%2520production.pdf>、(2019年4月5日アクセス)

³¹ https://www.worldsteel.org/en/dam/jcr:e5a8eda5-4b46-4892-856b-00908b5ab492/SSY_2018.pdf、(2019年4月5日アクセス)

³² 独立行政法人 労働政策研究・研修機構、「「過剰生産能力」の解消と雇用対策」、https://www.jil.go.jp/foreign/jihou/2016/09/china_01.html、(2019年3月28日アクセス)

³³ 製鉄原料・発電用燃料を生産する石炭業も能力削減政策の対象となり、約130万人の削減の見通し

³⁴ 杭州サミット首脳コミュニケ「31」より、2016年9月5日付、<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/000186046.pdf>、(2019年4月5日アクセス)

³⁵ 外務省、「日米共同声明」、2018年9月26日付、<https://www.mofa.go.jp/files/000402972.pdf>、(2019年3月25日アクセス)

³⁶ 一般社団法人 日本自動車工業会、「2017年の四輪車仕向地別輸出台数と構成比」、http://www.jama.or.jp/industry/four_wheeled/four_wheeled_4g4.html、(2019年3月27日アクセス)

³⁷ 自動車(部品)の手続きは、商務省調査開始が2018年5月23日、報告書提出が19年2月17日。(日本経済新聞 2019年2月18日付「米商務省 車輸入制限巡る報告書、大統領に提出」<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO41395220Y9A210C1EAF000/>、(2019年4月5日アクセス)より)なお鉄鋼の手続きは、同調査開始が17年4月19日、報告書提出が18年1月11日、報告書の内容の公表が2月23日、大統領決定が3月8日だった。(米商務省、“Section 232 Investigation on the Effect of Imports of Steel on US National Security”、<https://www.commerce.gov/page/section-232-investigation-effect-imports-steel-us-national-security>、(2019年4月5日アクセス)より)

³⁸ ロイター、2018年7月19日付、「米商務省、ウラン輸入巡り通商拡大法 232 条に基づく調査開始」、<https://jp.reuters.com/article/ross-uran-idJPKBN1K82NZ>、(2019年4月5日アクセス)

³⁹ 日本経済新聞、2019年3月5日付、「米商務省、チタンの輸入制限で調査開始」、<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO42030370V00C19A3EAF000/>、(2019年4月5日アクセス)

⁴⁰ 同社、2019年2月11日リリース、“United States Steel Announces Restart of Construction of Electric Arc Furnace”、<https://www.ussteel.com/newsroom/u-s-steel-announces-construction-electric-arc-furnace-and-tubular-products-coupling>、(2019年4月5日アクセス)

⁴¹ 脚注 35 と同じ

⁴² 首相官邸 HP、2018年9月26日付、「第73回国連総会出席等についての内外記者会見」、https://www.kantei.go.jp/jp/98_abe/statement/2018/0926kaiken.html、(2019年4月12日アクセス)、総理冒頭発言

⁴³ 脚注 35 と同じ

⁴⁴ 日本経済新聞、2019年2月18日付、「米商務省 車輸入制限巡る報告書、大統領に提出」、<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO41395220Y9A210C1EAF000/>、(2019年4月12日アクセス)

⁴⁵ 脚注 35 と同じ

⁴⁶ 米国側も、18年9月20日付 GFSEC に関する USTR 声明で、“The United States remains fully engaged in solving this problem and is willing to work with like-minded partners to find solutions to the continuing crisis of global excess capacity in the steel sector.”としている。ただし行動重視を主張している。(<https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2018/september/ustr-statement-meeting-global>、(2019年4月5日アクセス)より)