



SCB

## ニュース&amp;トピックス

No.2025-109

(2026.1.14)

信金中央金庫 地域・中小企業研究所

研究員 佐藤 愛佳

03-5202-7671

s1000790@FacetoFace.ne.jp

## 貿易統計からみる地域別自動車産業

－米トランプ関税による影響は地域によりまちまち－

## ポイント

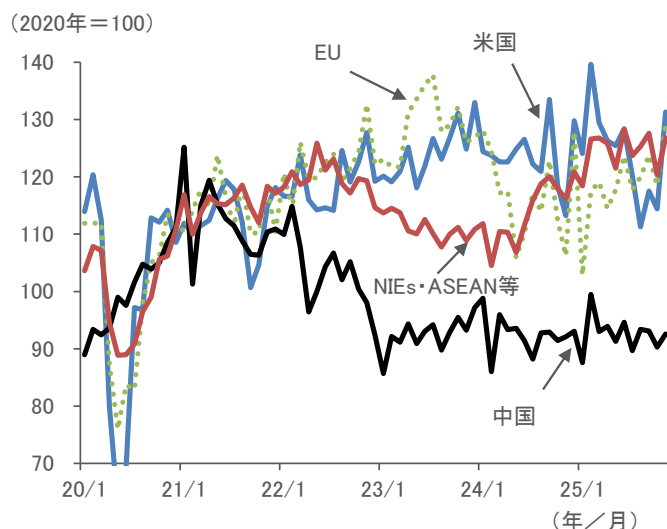
- 米トランプ関税により対米自動車輸出は一時急減したが、9月以降減少幅が縮小し、11月は前年比1.5%増と、持直しの動きがみられている。
- これを地域別にみると、首都圏と北関東は輸出数量の減少による輸出金額の落込みが顕著であった一方、東海地方の輸出数量は堅調さを維持しており、関税の影響は限定的となっている。
- 米国の自動車販売は足元でも底堅さを維持しているものの、関税措置に伴う値上げの動きが広がる可能性もあるだけに、今後の動向を引き続き注視する必要があるだろう。

## 1. 米国向け自動車輸出は回復の兆し

米トランプ関税の影響により、自動車産業を中心に対米輸出が大きく落ち込んだが、足元では、持直しの動きがみられる（図表1）。

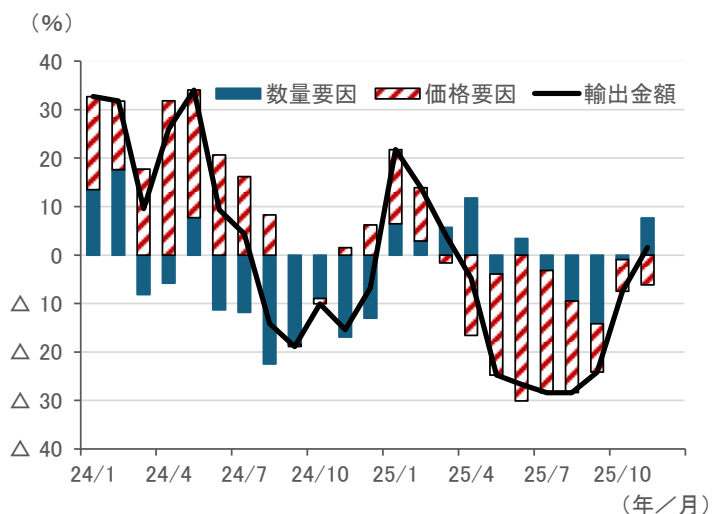
米トランプ大統領は、25年4月3日に分野別関税として輸入乗用車に25%の追加関税を課し、自動車関税率は27.5%となった。これにより、日本の対米自動車輸出は大きく落ち込んだ。同7月23日には、輸入乗用車および自動車部品について、既存の税率を含め15%とすることで日米の合意がなされ、同9月16日以降に適用された。自動車関税の引下げは朗報ながら、25年3月までの2.5%と比較すると、15%の関税率は相応に重い。

(図表1) 実質輸出の推移



(備考) 日本銀行資料より作成

(図表2) 全国の米国向け自動車輸出と内訳



(備考) 1. 財務省資料より作成  
2. 2024年は確定値、2025年は確報値

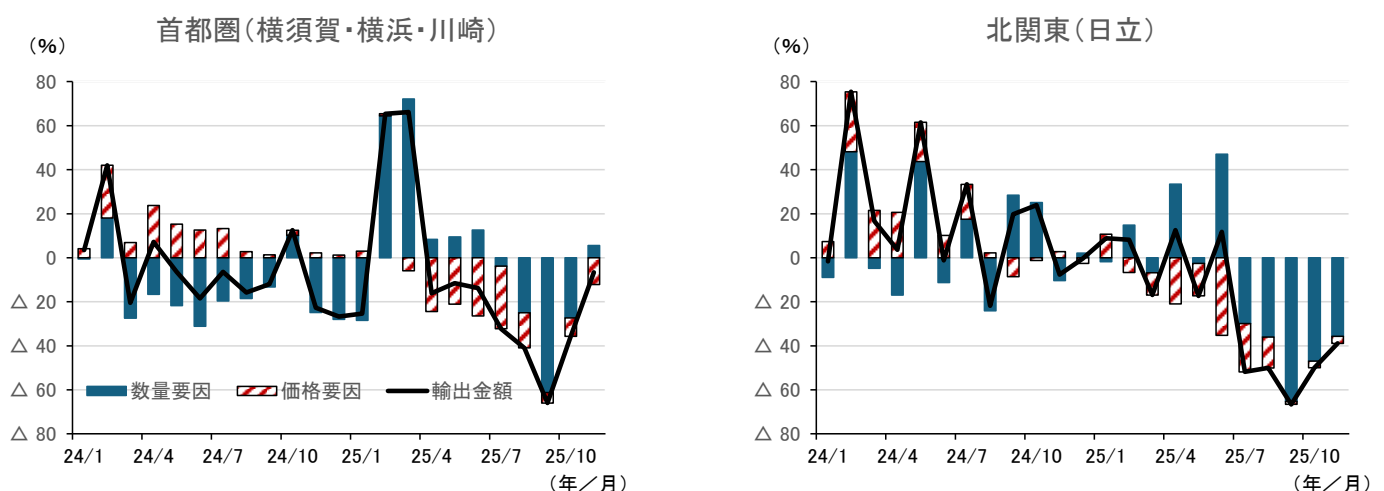
米国向けの自動車輸出金額（図表2）は、25年4月から10月まで前年比マイナスとなったが、関税措置によって米国の自動車需要が縮小しているわけではない。4月以降、金額ベースでは前年割れが続いていたものの、これは多くの自動車メーカーが関税分を自社が負担する形で輸出単価を大幅に引き下げたためであり、7月頃まで販売数量ベースでは横ばい圏で推移してきた（図表2）。しかし、大手自動車メーカー6社のうち4社が米国での販売価格の引上げを表明したことなどから、8月は同9.5%減の8万6,478台、9月は同14.2%減の10万598台と2か月連続で減少率が拡大した。一方、10月の輸出台数は11万9,028台で前年比0.9%減とマイナス幅は縮小し、11月は同7.7%増の12万2,500台となった。輸出金額は9月から2か月連続で減少幅が縮小し、11月には前年比1.5%増とプラスに転じた。関税措置に伴う値上げを最小限に抑えているほか、日本メーカーが得意とするハイブリッド車（HV）の人気の高まっていることも持直しの要因とみられる。

## 2. トランプ関税による影響は、地域によりまちまち

米トランプ関税による米国向け自動車輸出への影響を地域別にみると、興味深い差異がみられる。比較に際しては、財務省「貿易統計（官署別）」にて、24年の米国向け自動車輸出台数が月平均1,000台以上の貿易港を抽出し、首都圏、北関東、中国、東海の4地域に集約した。なお、九州（苅田）も輸出台数の要件を満たすが、データの変動が大きく傾向の把握が難しいため、省略する。

首都圏と北関東では、25年の秋に輸出数量が大きく落ち込んだ。9月、10月の前年比を確認すると、首都圏は61.2%減、27.3%減、北関東は65.2%減、47.0%減となった。首都圏・北関東ともに10～11月は輸出金額の減少幅が縮小したものの、マイナス幅は全国と比較して大きくなっている（図表3）。

（図表3）地域別の米国向け自動車輸出と内訳①



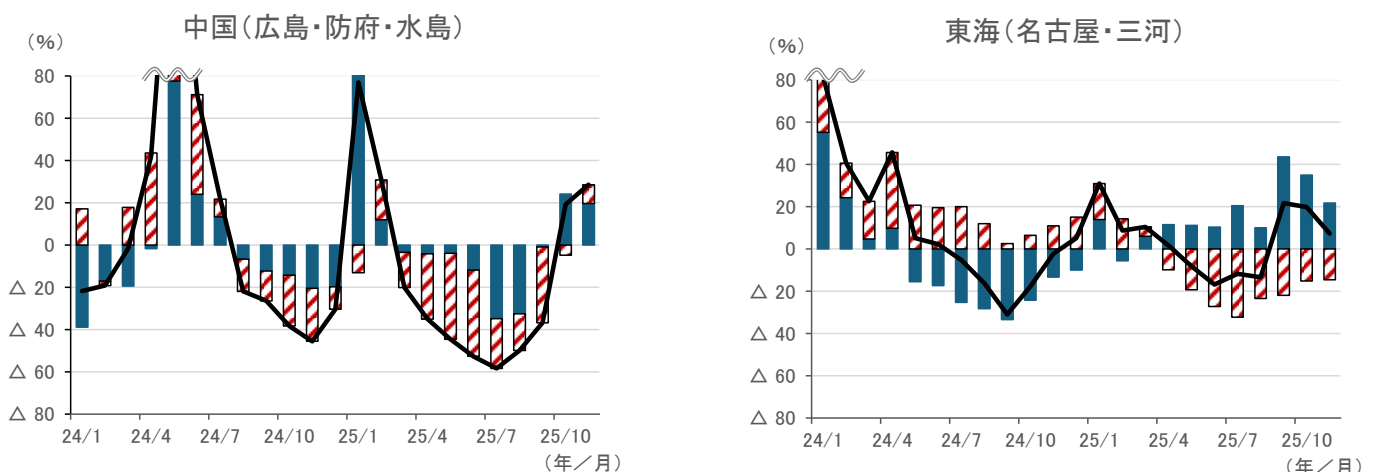
（備考） 1. 財務省資料より作成  
2. 2024年は確定値、2025年は確報値

中国（図表4左）の輸出数量の推移を追うと、5月は4.0%減、6月は11.9%減と小幅なマイナスにとどまったものの、7月は34.8%減、8月は32.5%減と大きく落ち込んでいる。同地域には北米を主要市場とするマツダの工場が集積している。7～8月の輸出数量の減少は、関税の影響に加え、26年モデルの一部改良車の販売を見据えた在庫調整が影響したとみられる。実際に在庫調整がいち段落ついた9月以降は数量が持ち直しており、10月には前年比24.0%増とプラスに転じた。中国は4～9月まで、輸出単価の下落幅が相対的に大きく、その点で首都圏や北関東とは異なる動きがみられる。

一方で、東海（図表4右）の米国向け自動車輸出は、他地域と比較して、堅調なものとなっている。25年5～8月の輸出金額は前年比マイナスであったが、9月には前年比21.7%増とプラスに転じた。同地域に拠点を置くトヨタの自動車は北米市場での需要が強く、競争力も高い。また、HVの売行きも好調であり、自社で関税コストを負担する形で単価を下げつつ、現在にいたるまで数量ベースではプラスを維持している。24年6月に発覚した認証不正問題による反動増という側面はあるものの、他地域と比較して関税の影響は限定的であるといえよう。

自動車産業は自動車部品や鉄鋼、電子部品等関連する産業が多いため、国内の自動車生産が縮小すれば、企業の業況に多大な影響を与える恐れがある。米国の自動車販売は足元でも底堅さを維持しているものの、関税措置に伴う値上げの動きが広がる可能性もあるだけに、今後の動向を引き続き注視する必要があるだろう。

（図表4）地域別の米国向け自動車輸出と内訳②



（備考） 1. 財務省資料より作成  
2. 2024年は確定値、2025年は確報値

本レポートは発表時点における情報提供を目的としており、文章中の意見に関する部分は執筆者個人の見解となります。したがって、投資・施策実施等についてはご自身の判断をお願いします。また、レポート掲載資料は信頼できると考える各種データに基づき作成していますが、当研究所が正確性および完全性を保証するものではありません。なお、記述されている予測または執筆者の見解は予告なしに変更することがありますのでご注意ください。