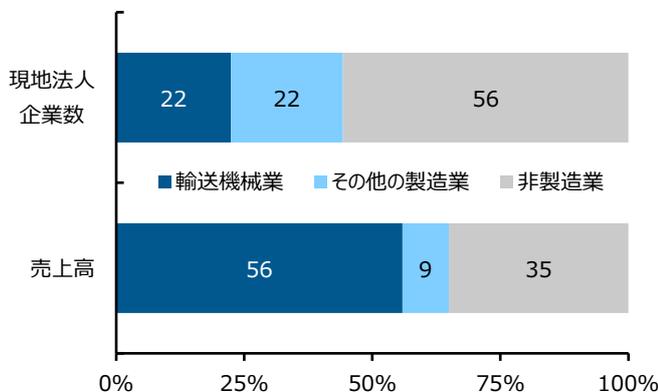


## トランプ関税がわが国自動車産業の下押しリスク

— 25%の関税引き上げで国内乗用車生産は▲4%減 —

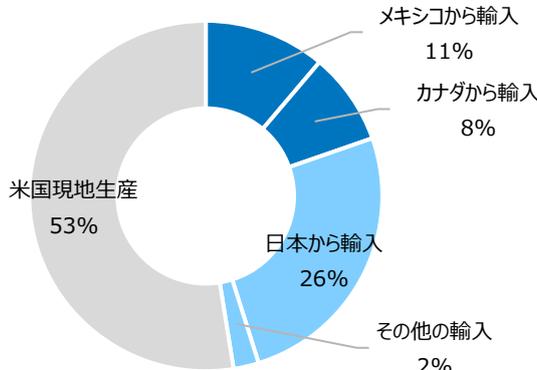
- (1) 米国政府は3月4日、メキシコ・カナダからの輸入品に25%の追加関税を発動。こうした措置は、両国での生産活動が活発な自動車産業などへの影響大(図表1)。現在、自動車への関税発動は1ヵ月間の適用除外となっているものの、先行きの不透明感は強い状況。
- (2) これまで、わが国自動車メーカーは、米国・メキシコ・カナダ協定(U.S.M.C.A.)の特恵関税などを利用して、北米地域にまたがる自動車生産の供給網を構築。日系メーカーの米国販売車のうち、2割近くをメキシコ・カナダからの輸入品が占める状況(図表2)。関税引き上げによる輸入コストの増加分を販売価格に十分に転嫁できなければ、企業収益の圧迫要因に。
- (3) メキシコ・カナダへの関税引き上げは、わが国経済も下押し。わが国製造業のなかでも、自動車産業は北米地域への売上依存度が大きい(図表3)。北米市場を起点とする収益環境の悪化は、国内の雇用の削減や設備投資の抑制などを招来。
- (4) さらに、トランプ米大統領は、米国への輸入自動車に25%の追加関税を課す可能性を示唆。この追加関税は、わが国自動車産業の一段の減産圧力に。試算では、25%の自動車関税の実施で、わが国の乗用車生産は▲4.3%減少。自動車部品など中間投入にも影響が波及し、鉱工業全体では▲0.6%程度の下押し圧力に(図表4)。

(図表1) メキシコ・カナダの日系現地法人の産業別割合



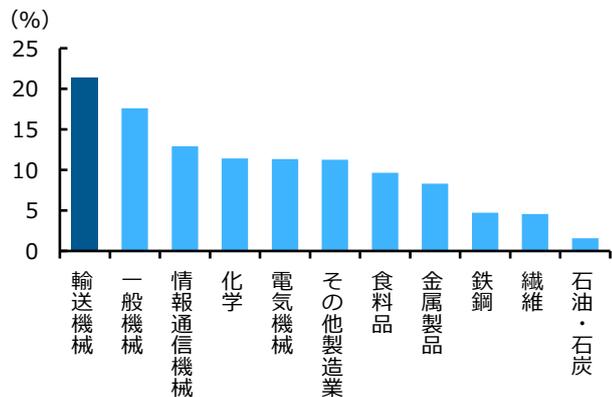
(資料) 経済産業省を基に日本総研作成  
(注) 2022年度。

(図表2) 日系自動車メーカーの米国販売車の調達



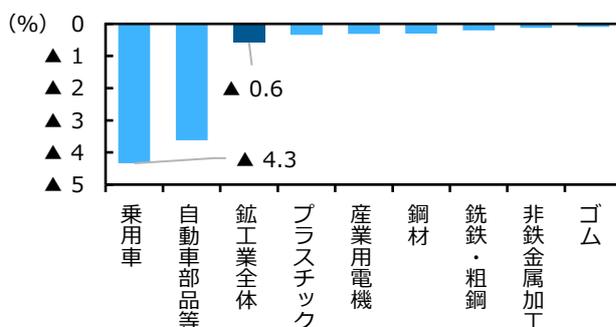
(資料) Marklinesを基に日本総研作成  
(注) 2021年。小型トラックなどを含む乗用車。  
現地生産台数 = 新車販売台数 - 輸入販売台数としてカウント。

(図表3) わが国製造業の総売上に占める北米事業の割合



(資料) 経済産業省を基に日本総研作成  
(注) 2022年度。総売上 (= 国内売上 + 輸出 + 現法売上) に占める北米事業売上 (= 輸出 + 北米現法売上) の割合。

(図表4) 自動車関税が実施された場合の国内生産の下押し幅



(資料) Marklines、総務省、日本自動車工業会などを基に日本総研作成  
(注) 米国が輸入自動車に25%の追加関税を課した場合に、米国への乗用車輸出の減少によって生じるわが国生産への下押し影響を試算(産業連関表の逆行列係数を基に、直接効果と間接効果の合計)。米国の乗用車需要は、乗用車販売台数を被説明変数、乗用車価格と実質可処分所得を説明変数として、価格弾性値を試算。

【ご照会先】調査部 研究員 後藤俊平 (goto.shumpei@jri.co.jp, 080-3451-3517)