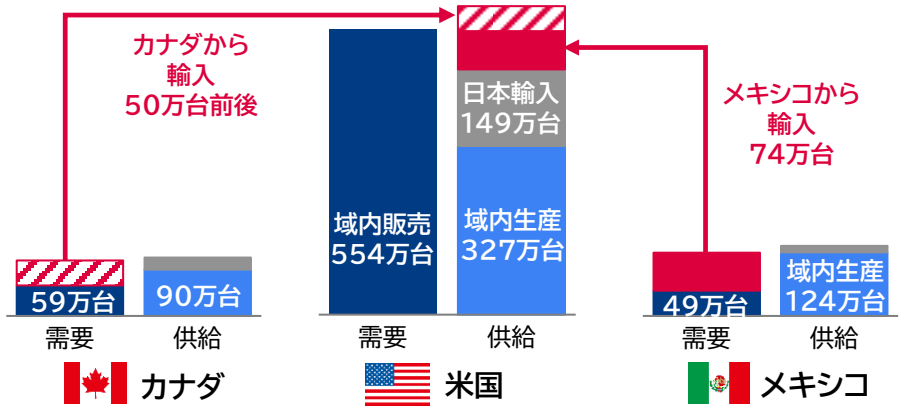
日本・米国

「トランプ関税」が日本の自動車産業に与える影響①

対カナダ・メキシコ関税が部品調達含めコスト増加圧力に

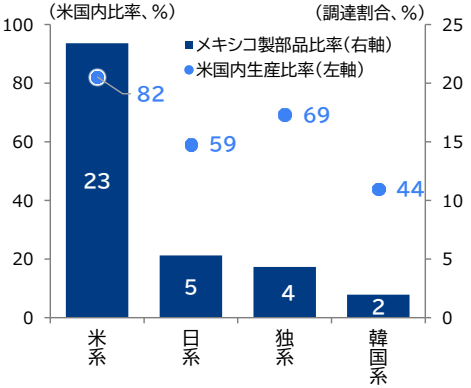
政策・経済センター
浅井・堂本・北川
03-6858-2717

1 米国・カナダ・メキシコにおける日系自動車メーカーの供給体制



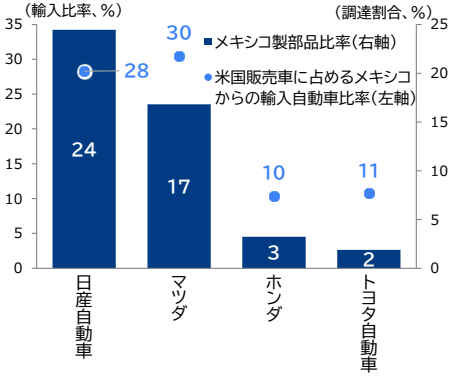
注：2023年時点で完成車ベース。カナダからの輸入台数は一定の仮定を置いた試算値。米国・カナダ・メキシコ・日本以外の取引や在庫変動の影響を除いているため、需要と供給は一致しない。
出所：メキシコ国立統計地理情報院（INEGI）、JETRO、日本自動車工業会より三菱総合研究所作成

2 米国販売車に占める米国内生産比率とメキシコ製部品比率



注：2025年（モデルイヤー）のデータ。部品比率は金額ベースの各モデルを単純平均。金額が小さいものは集計対象から外れるため、実態より過小の傾向がある。米国内生産比率＝米国内生産台数÷米国販売台数。
出所：NHTSA「Part 583 American Automobile Labeling Act Reports」、JETROより三菱総合研究所作成

3 米国販売車に占めるメキシコからの輸入比率とメキシコ製部品比率



注：メキシコ製部品比率については図表2と同様。メキシコからの輸入自動車比率＝輸入台数÷米国販売台数。
出所：NHTSA「Part 583 American Automobile Labeling Act Reports」、メキシコ国立統計地理情報院（INEGI）、JETROより三菱総合研究所作成

評価ポイント

「トランプ関税」と日系自動車メーカーの供給体制

- 3月4日以降、米国はカナダ・メキシコからの輸入品に25%の関税を課す予定である（カナダのエネルギー製品は10%）。トランプ大統領は、2月1日に追加関税を定める大統領令に署名済みであり、3月3日までは猶予期間に相当する。
- 米国のカナダ・メキシコからの輸入金額のうち、自動車・同部品のシェアは大きく、USMCA（米国・メキシコ・カナダ協定）を前提にサプライチェーンを構築する自動車メーカーへの悪影響が懸念される。実際、日本メーカーが米国で販売する自動車のうち、約2割はカナダ・メキシコから輸入されている（図表1）。

「トランプ関税」が日本の自動車産業に与える影響

- 米国の対カナダ・メキシコ関税は、日本の自動車産業にとって、コスト増加圧力として作用する。上述の通り、カナダ・メキシコから輸入する完成車（図表1■）の調達コスト上昇に加え、米国内生産分（同■）についても部品調達コストの高まりが想定される。
- 調達コスト上昇圧力は、日本メーカーで相対的に強いわけではない。日本メーカーの米国内生産比率は平均約6割と海外メーカーと遜色ない水準にある（図表2）。米系メーカーの米国内生産比率は高いが、メキシコからの部品調達割合も高い。コスト上昇圧力は、米系メーカーでも相応に大きいと推察される。
- ただし、個別メーカー毎にサプライチェーン構造は異なり、悪影響の大きさにも差が大きい点は注意を要する（図表3）。特にメキシコからの輸入自動車比率、部品調達比率がともに高い自動車メーカーにとっては、関税によるコスト負担が大きくなる可能性が高い。製品価格への転嫁を進められなければ、企業収益の下押しも大きくなるだろう。
- なお、トランプ大統領は米国の輸入自動車について、25%前後の関税を課す方針を示しており、詳細は4月2日までに公表される見込み。次稿では、関税政策が米国の自動車価格・需要に与える影響について考察する。

Copyright (C) Mitsubishi Research Institute, Inc.