

トランプ政権が2025年4月に発動した関税引き上げ策（一律10%関税および各国別の相互関税（日本に対しては24%））は、日本経済に大きな影響を及ぼすと予測されます。1980年以降の米国関税引き上げに対する我が国の対応策を振り返りつつ、今後日本産業界はいかなる対応を図るべきか以下に整理します。
(4/30現在の情報に基づき作成)

関税引き上げに対する1980年以降の日本産業界の対応

自動車、鉄鋼、半導体分野における日米貿易摩擦を背景に、米国は日本に対し繰り返し関税引き上げを求めました。これに対し、日本産業界は以下のような対応策を講じ、国難とも呼べる難局を乗り越えてきました。

1. 現地生産の拡大(現地化戦略)

自動車産業（トヨタ、ホンダなど）は、1980年代以降、米国での現地生産を大幅に拡大しました。1982年にはホンダがオハイオ州で工場の稼働を開始し、1988年にはトヨタがケンタッキー州に単独出資の完成車工場を建設しました。これらの現地化戦略により関税の回避を行うとともに、現地での雇用創出を実施して米国からの批判を軽減しました。この結果1990年代には、対米輸出の主力車種において、現地生産比率が50%まで達するようになりました(集計により変動有り)。

2. サプライチェーンの多様化

半導体や電子機器産業は、米国以外の地域（東南アジア、韓国など）へ生産拠点を移管しました。1980年代後半から1990年代にかけてASEAN諸国での生産が拡大し、結果対米依存度を低減させました。

3. 技術革新と高付加価値化

日本の企業各社は、関税によるコスト増加を吸収するため、製品の高付加価値化を推進しました。自動車分野では高級車ブランド（レクサス、インフィニティ）を展開し、また半導体分野では高性能チップの開発を進めることで、価格競争から脱却し品質競争・ブランド競争へのシフトを図りました。

4. 業界団体を通じたロビー活動

経団連や日本自動車工業会(JAMA)は、米国政府や業界団体と直接交渉を行い、関税引き上げの影響を緩和するよう働きかけました。米国での直接投資による雇用創出や経済貢献を強調するキャンペーンを展開しました。

トランプ政権の関税引き上げの特徴

今回のトランプ政権の関税は、過去の政策とは異なる特徴を持っています。以下にその特徴を整理します。

1. 広範かつ高率な関税

一律10%関税や日本に対する24%の相互関税は、特定の産業（例：自動車、鉄鋼、半導体）に限定されず、広範な品目に適用されています。このため経済活動への影響は大きく、野村総合研究所の試算では24%関税により日本のGDPは0.59～0.82%低下すると見込んでいます。(出典：野村総研HP)

2. 非関税障壁の恣意的解釈

トランプ政権は、日本の自動車環境基準や消費税を「非関税障壁」とするなど、関税率の明確な算定根拠を示していません。過去の交渉では明確な基準が示されましたが、今回は米政権の恣意的な運用が懸念されます。

3. 外交・安全保障との連動

関税は通商問題だけでなく、不法移民や薬物対策など外交・安全保障の交渉カードとしても利用されています。日本に対しては、防衛費負担増や為替政策への介入(円安牽制)が要求される可能性が高くなっています。

4. トランプ政権の予測不可能性

今後も米国の関税政策は、外交上の交渉カードとしてその内容が大きく変動する可能性があります。日本政府には、2025年4月から7月までの90日間の猶予期間を活用し、柔軟かつ迅速な対応が求められます。加えて日米間の動向にとどまらず、アジア・欧州各国の対応にも十分な注意を払う必要があります。

今後留意すべき事項

1. 即時的な経済打撃

関税による輸出減は、自動車や機械産業を中心に即時的な収益悪化を招きます。政府は迅速な支援策を打ち出す必要があり、各企業は政府が打ち出す補助金および資金調達支援策の利用を状況に応じて検討すべきです。

2. 米中対立の板挟みリスク

日本が米国寄りの対応を強めると、一方で中国との関係悪化を招く可能性があります。日米間と同様に日中間も外交上軽視できない関係であるため、日本政府にはバランスを重視した外交政策が求められます。

3. 報復関税の応酬リスク

米国の関税措置に対して、中国やEUは早々に報復関税を課しました。このため日本も国内外から対抗措置を講じるよう求められる可能性があります。仮に日本が報復関税を実施すれば(可能性は低い)、貿易戦争の激化は避けられず、経済への悪影響が懸念されます。

4. 国内政治の制約

関税対策として仮に農産物輸入拡大や規制緩和が進められた場合、国内の関連団体や中小企業の反発を招く可能性があります。政府には関係部門への丁寧な説明と補償策の用意が求められることになります。

次頁へ

前頁から続く

今回の相互関税措置への日本の対応策

トランプ政権の関税引き上げ策は、広範囲かつ突然の発動であるため、日本の産業界としては当面、従来の対応策の延長線上で対処せざるを得ないと判断します。しかし、これらの対策を進める中で、関税による影響を最小限に抑えつつ、将来的に欧州・アジアなど各国と協調した形で政府主導の下に抜本的な対策が講じられることを期待します。

1. 米国における現地生産のさらなる拡大

自動車や電子機器産業では、米国における現地生産比率をさらに高める対策が検討されています。トヨタやホンダの現地生産比率は既に50～70%程度とされていますが(集計により変動有り)、新工場建設や既存工場拡張を一層推進する方針が示されています。4月後半には生活用品大手のアイリスオーヤマも、米国4工場での生産強化を発表しました。大企業だけでなく中小企業においても、大手企業との共同投資やサプライチェーンの統合を通じて、間接的に現地生産を拡大していくことが今後予想されます。

2. サプライチェーンのさらなる多様化

高関税が課される中国やメキシコへの依存度が高い企業は、ベトナム、タイ、インドなどへの生産移管を検討・準備し始めています。また、相互関税発動前にメキシコに対して高関税が課される動きが見られたため、一部の進出企業はニアショアリング戦略の見直しを迫られました。その対策の一環として、日本への生産回帰(リショアリング)が有力な選択肢として注目されています。

日本政府はこうした企業の動きを支援するため、近年補助金制度を導入し、半導体や蓄電池などの重要部材の国内生産能力強化を後押ししてきました。今後も、関連補助金や税制優遇などの政府支援策の継続が予定されており、サプライチェーンの安定化を目指す企業の活用が見込まれます。

3. 高付加価値製品の開発強化

関税によるコスト増を吸収するため、AI、電気自動車(EV)、再生可能エネルギー関連など先端技術への投資が一層重要となります。価格競争に依存しない高性能車(完全自動運転や超低燃費など)や高性能半導体などの高付加価値製品の研究開発および製品化の強化が、各企業に求められます。トヨタを例に挙げると、米国市場での競争力を確保するため、HEV・EV、全固体電池、自動運転技術といった自社の強みを総合的に活用し、顧客価値の創造と向上を図ると考えられます。

4. 業界団体を通じたロビー活動

経団連や日本自動車工業会(JAMA)などの業界団体は、米国商工会議所や全米製造業協会(NAM)との対話を強化しています。日本による対米投資(2023年時点で累計7,000億ドル超)や現地での雇用創出実績を強調し、関税免除を求める交渉が今後始まると予想されます。また、テキサス州やケンタッキー州などの州政府と直接交渉を行い、州レベルでの支援獲得にも取り組むことが期待されています。

まとめ

今後日本政府は首脳外交や多国間交渉を通じて関税緩和を模索しつつ、米国産品の輸入拡大や為替政策の透明化といったトランプ政権の要求に一定程度応じる戦術を採用するものと推測します。一方日本の産業界は、関税コストを吸収するために過去の貿易摩擦対応で培った適応力をフル活用し、「米国での現地生産の拡大」、「サプライチェーンの多様化」、「製品の高付加価値化」といった従来の対応策を一層強化する形で実施するものと思われます。日本経済への影響を最小限に抑えるために、2025年7月までの90日の猶予期間を利用して、日本政府と産業界が歩調を揃えて迅速かつ戦略的に対応することを期待します。

最後に、トランプ政権が打ち出した今回の関税政策は、大統領の個人的な気まぐれによるものではなく、危機的状況にある米国財政の立て直しを目的とした、綿密に計算された国家戦略であるという見方も一部にあります。この観点から考察すると、本政策は、かつてのニクソン・ショック(1971年:金本位制の停止)やプラザ合意(1985年:協調介入による円高是正)と同様に、今後の世界経済に大きな転換をもたらす可能性があると推測されます。



出典：ChatGPT作成