

# 米国「相互関税」等の影響

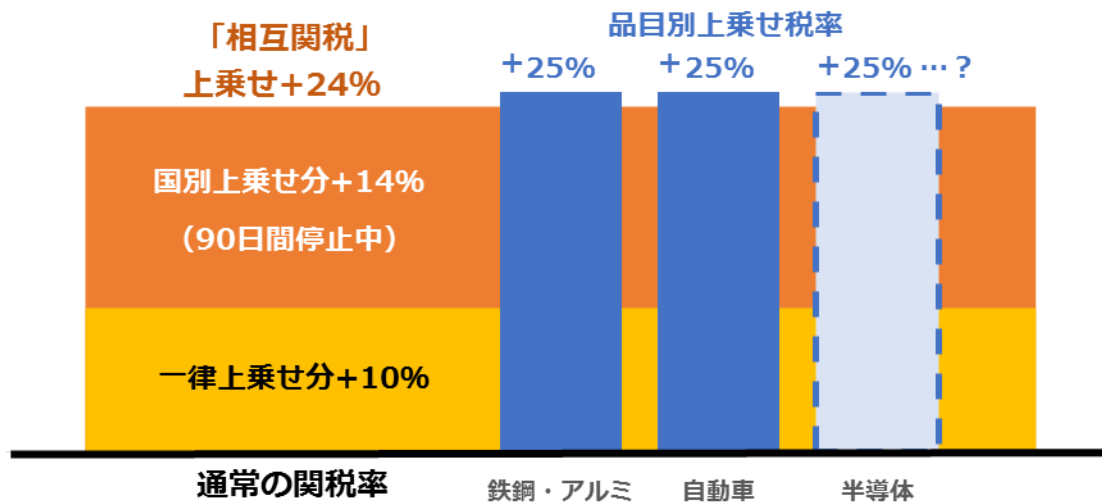
---

2025年4月

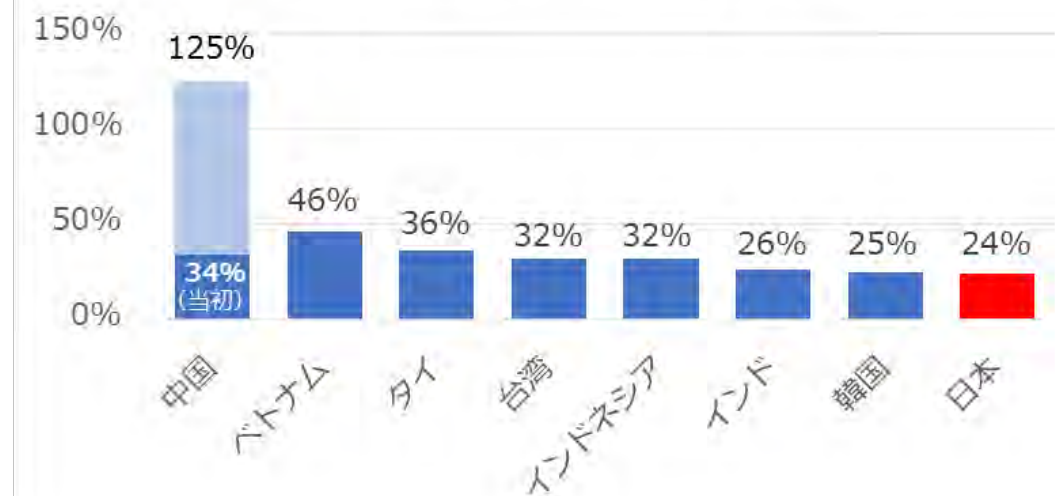
# 1. 米国「相互関税」の概要

- 米国トランプ大統領は4月2日（現地時間）、「相互関税」の導入を発表。発表から2週間が経過したが、衝撃と混乱は収まることなく続いている。
- 既に発表されていた「鉄鋼・アルミ」「自動車」への25%の追加関税に加え、国ごとの貿易赤字の状況に応じ、ほぼ全ての対米輸出品に課される24%の「相互関税」は、日本の対米貿易のみならず、サプライチェーン等を通じてあらゆる場所、あらゆる産業に影響を及ぼすことが必至である。
- また、日本は世界中に「より安く、より早く」製品を供給するため、世界中にサプライチェーンを構築してきた。日本からの輸出だけでなく、これら海外の生産拠点からの米国向け輸出にも影響が出るため、このまま「相互関税」が恒久化されると日本経済への打撃は計り知れないほど大きくなる。
- 現在は「国別上乗せ分」14%について90日間の停止が発表されているが、一律上乗せ分の10%は既に課税が始まっている。新たに半導体や薬品等についても品目別税率が課される可能性が浮上する中、日本は非関税障壁（各種規制や煩雑な手続き等）なども含めた交渉により、状況を打開する算段だ。

米国「相互関税」等のイメージ

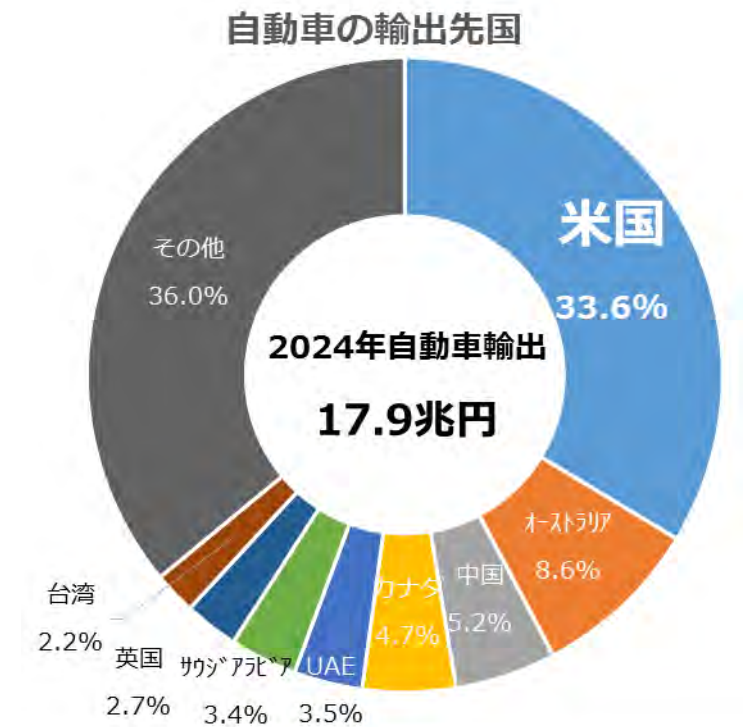
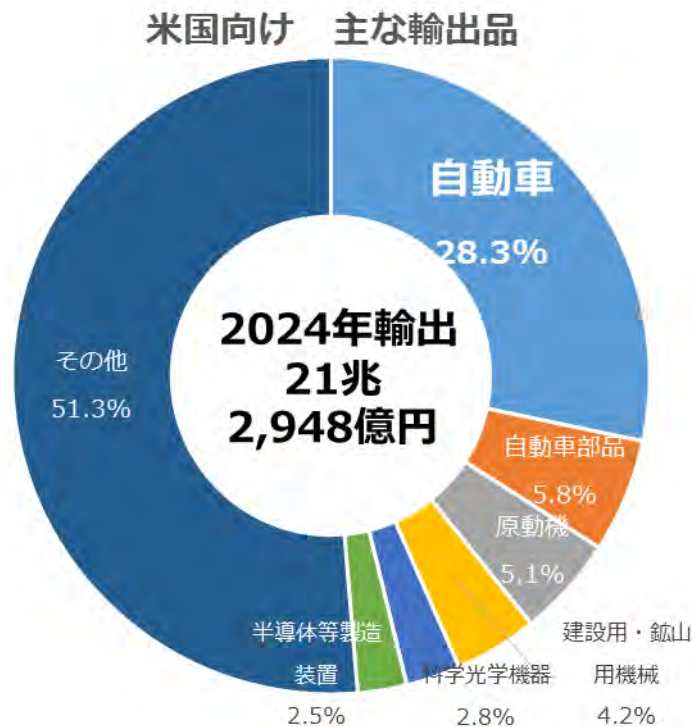
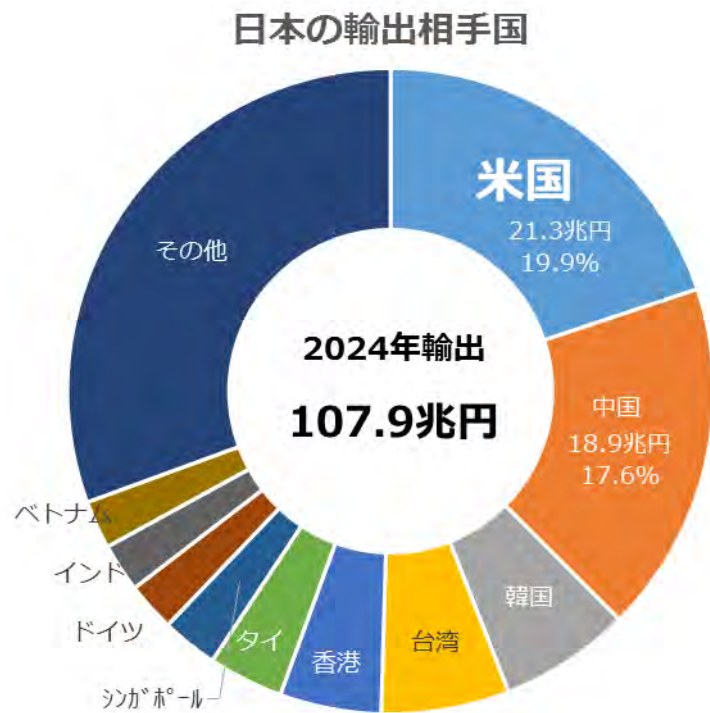


米国「相互関税」の主な国別上乗せ税率



## 2. 日本の貿易概況

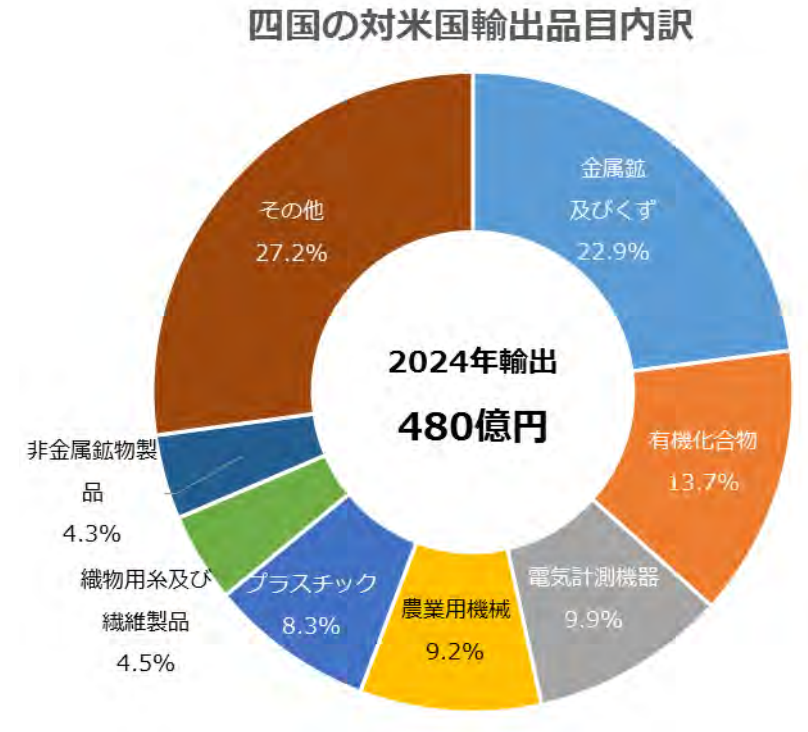
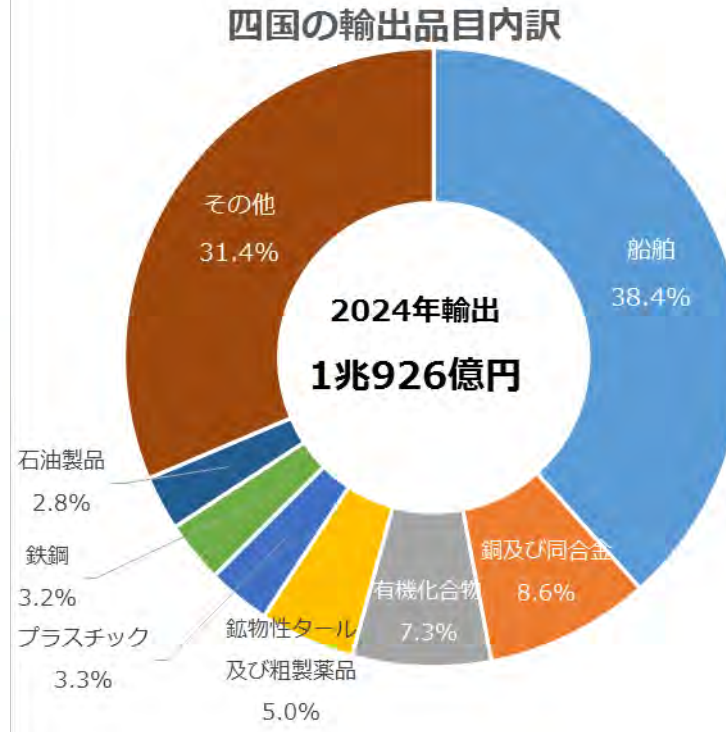
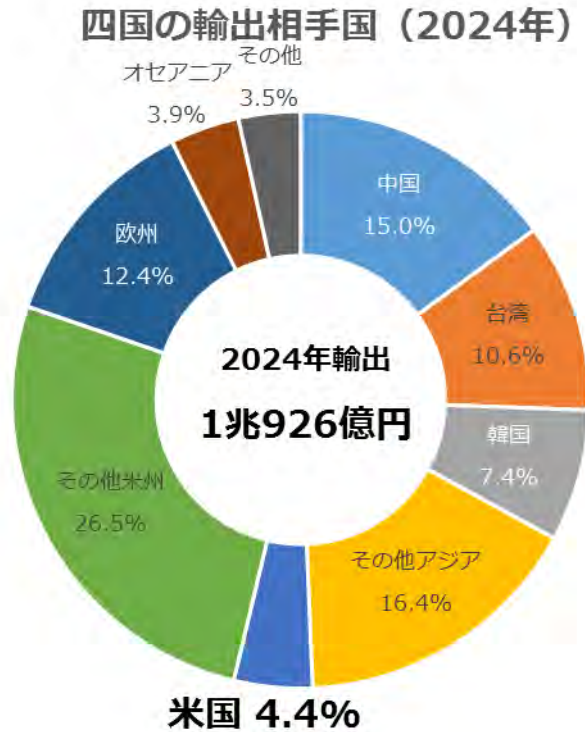
- 米国は全輸出の2割を占める最大の輸出相手国である。貿易総額では、中国の44.2兆円に続き、第二位の34.0兆円。
- 米国向けの輸出品目は「自動車」が全体の28.3%を占める。「自動車部品」まで含めると全体の3分の1を占めており、品目別の関税率が25%になったことで、自動車の輸出が大きく落ち込むことが懸念される。
- また、日本から輸出される自動車の3分の1は米国向けである。さらに日本車メーカーは世界各地に生産拠点を構えており、タイやメキシコなどからの米国向け輸出も含めると、巨額の取引に影響が出ると考えられ、日本の基幹産業である自動車産業に与える影響は大きい。



(出所) 財務省「貿易統計」

### 3. 四国の貿易概況

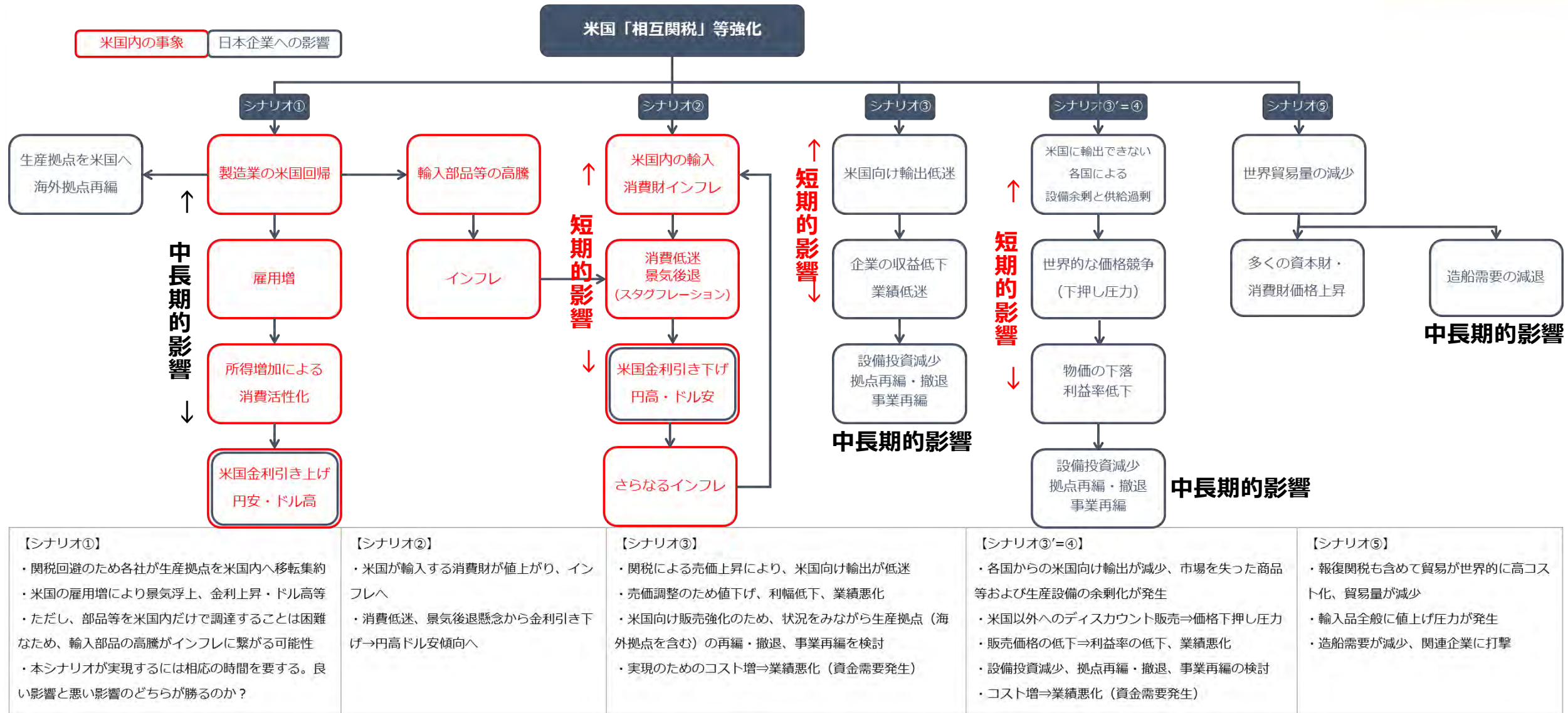
- 四国からの輸出（注）を相手国別にみると、米国向けの割合は4.4%と低い。
- 四国からの輸出品は「船舶」（主に貨物船）が主で、続いて「銅及び同合金」「鉄鋼」などの素材、「有機化合物」「鉍物性タール及び粗製薬品」「プラスチック」などの化学製品といった中間財の輸出が多くなっている。
- 四国から米国向けの輸出は中間財の輸出が多いほか、「電気計測機器」「農業用機械」などの機械類のウェイトも高い。
- 米国向けのウェイトが低いとはいえ、直接貿易を行っている企業との取引がある企業や従業者の所得など、「相互関税」は四国経済にも相応の影響を与えるものと考えられる。



（出所）神戸税関「2024年（令和6年）四国圏貿易概況」

（注）神戸税関「2024年（令和6年）四国圏貿易概況」による。本統計は四国内の税関支署が管轄する区域に蔵置された貨物の通関合計額であり、各県企業の輸出額とは異なる。

## 4. 「相互関税」によって想定される影響（影響シナリオ）



（注）上記シナリオは、報道等を参考としてまとめたものです。あくまで可能性であり、四国銀行の見解を示すものではありません。

## 5. 企業の声：現時点で影響は見通せず、今後の動向に注視が必要

- 相互関税の導入発表後、米国内でも反対や不安の声が大きく、市場も動揺を見せる中、国別上乗せ税率の90日間停止、中国からのスマートフォンの関税除外など関税政策の修正、訂正が相次ぎ、米国自身の迷走が続く。今後も何がどうなるか、しばらくの間は見込みの立てようがなく、企業も先行きを図りかねている（※）。経済の「不確実性」は当面、続く見込みだ。

（※）以下コメントは四国銀行のお取引先へのヒアリング結果です。

### 製造業 A 社

- 現時点で影響は見通せないが、海外向けに輸出をしている取引先もあり、影響はあると思う。

### 製造業 B 社

- 米国企業との取引があり、影響が出ることは確実だが、現時点では想定ができず、情報収集の段階。

### 製造業 C 社

- 取引先が米国向けに輸出しており、生産調整を行う可能性がある。影響は少なからずあるが、現時点では不明。

### 製造業 D 社

- 現在のところ直接的な影響は認められないが、取引先からの注文減少に繋がる可能性がある。

### 製造業 E 社

- 今後の動向次第では海運需要が低下し、船舶関係に影響が出る可能性があるが、数年後のことになるだろう。

### 運送業 F 社

- 現状はわからないが、自動車部品の運送もあるため、自動車販売台数が減れば長距離輸送便の数も減るだろう。

### 運送業 G 社

- 関税の影響で日本と中国が緊密になれば海産物輸出の再開が想定され、業績の押し上げ要因になる。

### 卸売業 H 社

- 米国向け輸出はあまりないが、為替変動リスクはあり、注視している。

### 金融業 I 社

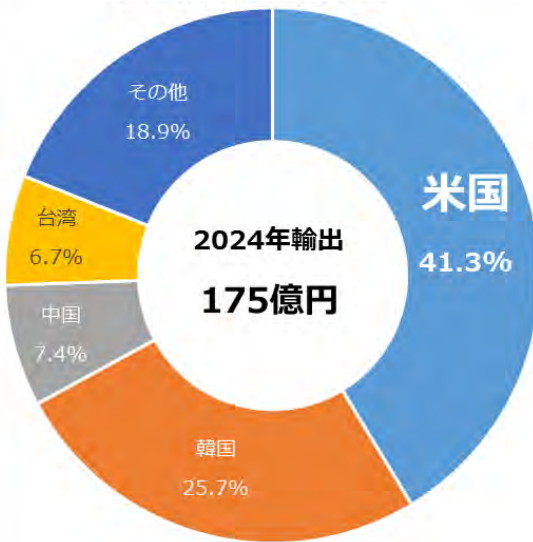
- 追加関税についてはそれほど影響はないと思うが、経済停滞による消費意欲減退が怖い。

# 【参考】四国の県別税関支署管内輸出概況

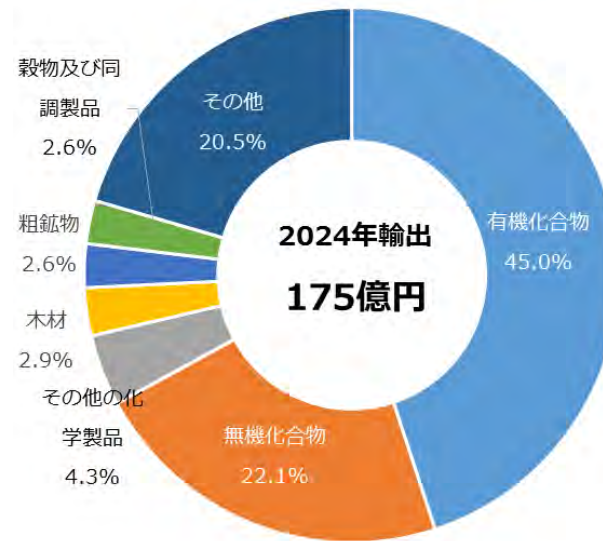
## 【徳島県】

(※) 徳島県の税関支署：  
小松島

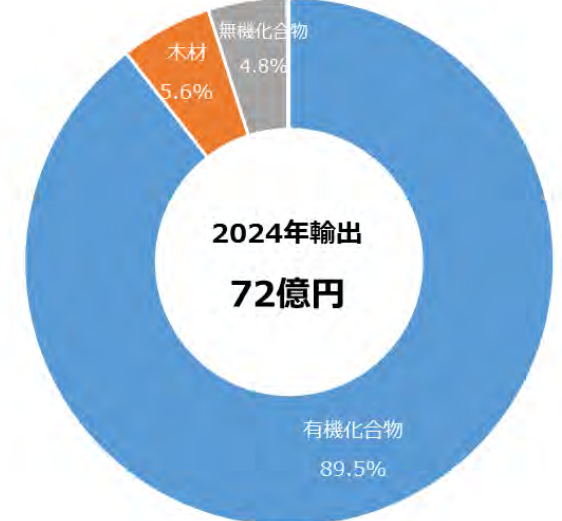
徳島県の輸出相手国



徳島県の主な輸出品目



徳島県の主な米国向け輸出品目



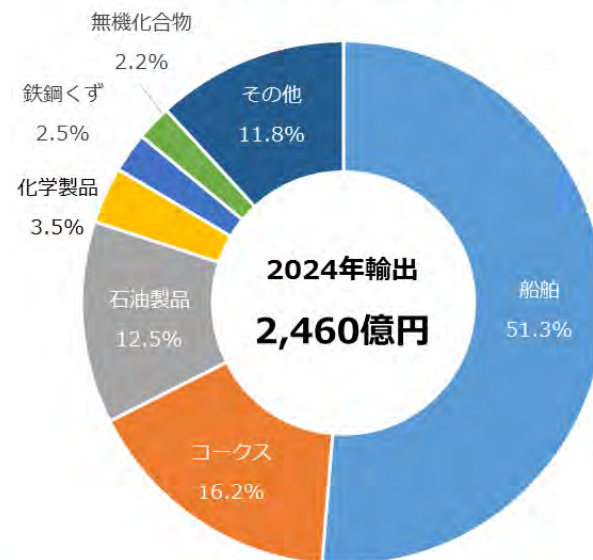
## 【香川県】

(※) 香川県の税関支署：  
高松空港、坂出、高松、詫間

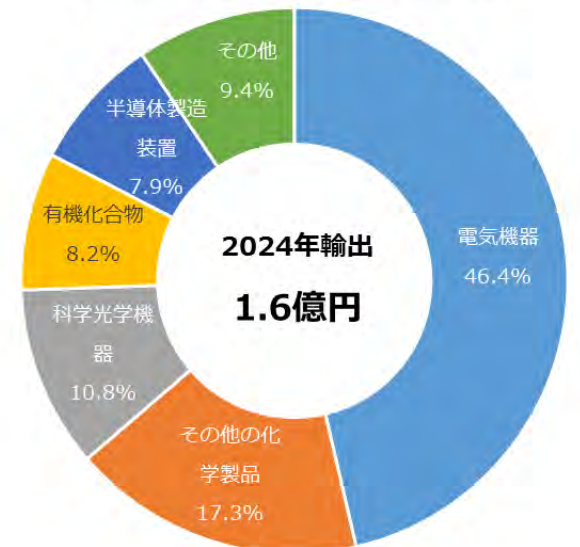
香川県の輸出相手国



香川県の主な輸出品目



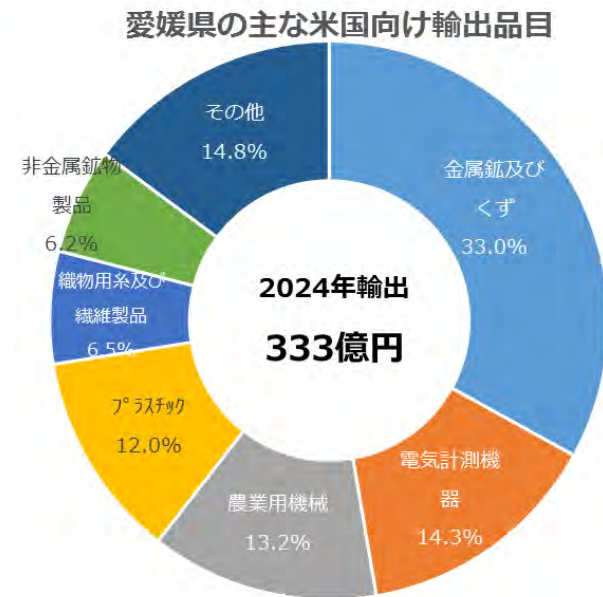
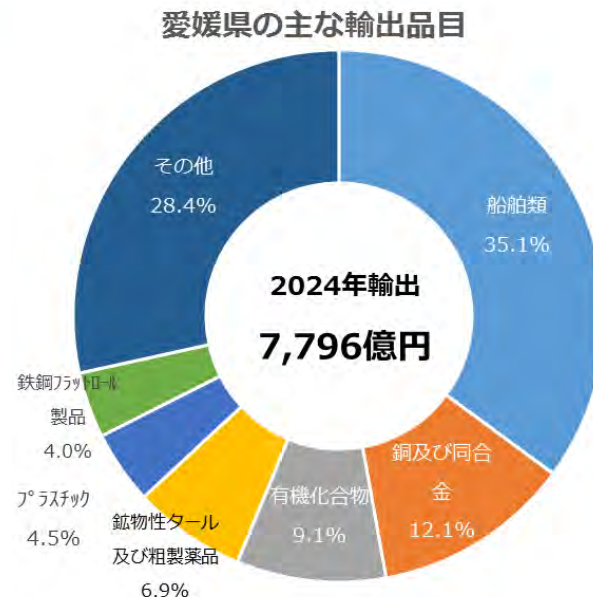
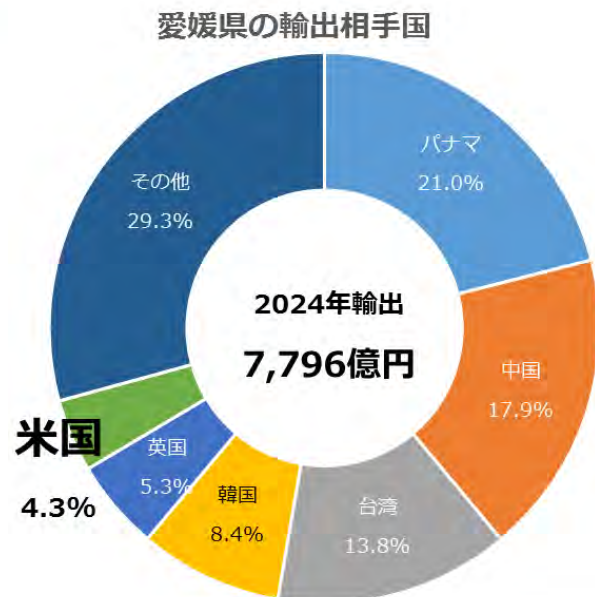
香川県の主な米国向け輸出品目



# 【参考】四国の県別税関支署管内輸出概況

## 【愛媛県】

(※) 愛媛県の税関支署：  
松山、今治、宇和島、  
新居浜、三島



## 【高知県】

(※) 高知県の税関支署：  
高知、須崎

