

2025 年 12 月 19 日 全 7 頁

# トランプ関税の影響緩和に作用した企業対応

## 自動車は関税負担吸収で他企業への波及回避／機械は価格転嫁

経済調査部 エコノミスト 小林 若葉

### [要約]

- トランプ米政権の高関税政策（トランプ関税）により、自動車産業では大幅な減益となった一方、その他の業種への影響は軽微だった。トランプ関税への対応策として、米国での販売価格への転嫁を行う企業が多いが、自動車産業では追加関税負担を自社で吸収したり、現地生産・調達を拡大したりする企業が比較的多い。実際、足元でも自動車の輸出価格引き下げを通じて追加関税分の 7 割を負担している一方、一般機械・電気機械では輸出価格の引き下げ幅は僅かだ。
- 自動車産業において、仮に大企業が追加関税分を米国での販売価格へ転嫁していたとすれば、中堅・中小企業の収益が大きく落ち込んだ可能性がある。大企業が関税負担を引き受けたことは、悪影響の波及を回避し、マクロ経済にとってプラスに働いたと考えられる。他方、一般機械や電気機械産業においては、追加関税分の価格転嫁が大企業の収益悪化を防ぎ、価格上昇が輸出数量に及ぼす影響も限定的であった。結果として、トランプ関税はマクロ経済に負の影響を及ぼしたものの、企業の対応はマクロ経済への影響を大幅に抑制するように働いたといえる。
- ただし、現地生産・調達の拡大のほか、追加関税分の更なる価格転嫁や契約の見直し等による価格競争力の低下を通じ、輸出数量が減少するリスクは残る。こうした影響は長期に及ぶことから、設備投資や賃上げの停滞によって経済への悪影響が増幅する可能性には注意が必要だ。

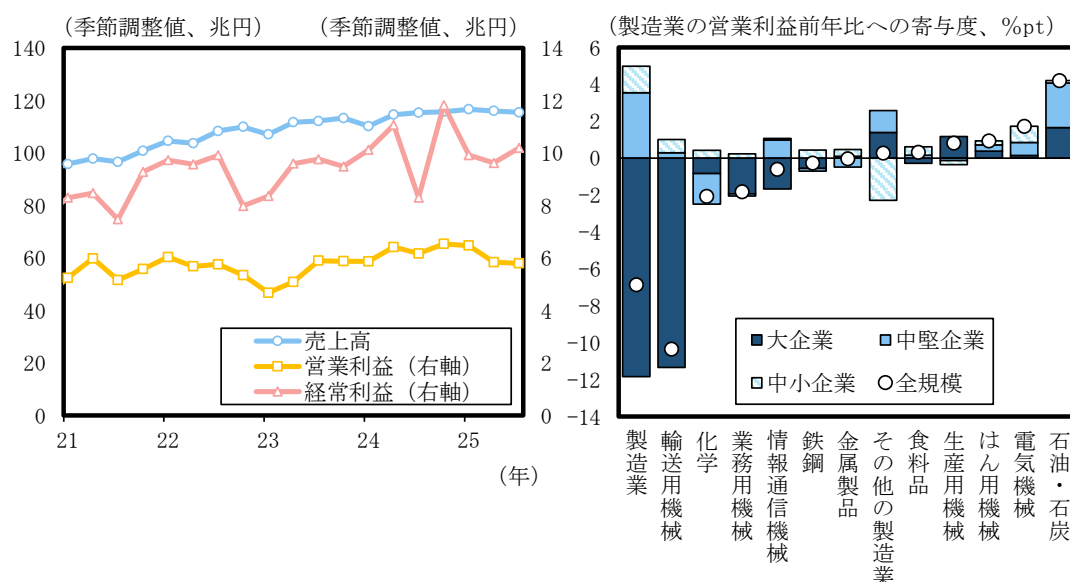
円安や人件費の増加など、企業活動におけるコスト上昇圧力が続く中、2025 年はトランプ米政権の高関税政策（トランプ関税）が新たな重しとなった。本稿では、トランプ関税への企業の対応と企業収益への影響を業種別に整理し、先行きのリスクについて検討する。

## トランプ関税による企業収益への悪影響は自動車産業に集中

トランプ関税による悪影響は主に製造業に表れた。7-9 月期までの製造業の収益動向を確認すると、売上高はこのところ横ばい圏で推移する中、企業の本業の利益である営業利益は 3 四半期連続で減少し、統計開始以来の最高水準を記録した 2024 年 10-12 月期を 11.3% 下回った<sup>1</sup>（図表 1 左）。これは、輸出企業が追加関税分をコストとして吸収し、米国における販売価格を据え置く動きが広がったためだ。

ただし、製造業の中でも明暗が分かれた。7-9 月期の製造業の営業利益の前年比への寄与度を業種別・規模別に見ると、輸送用機械のうち大企業が大幅減益となり、製造業の減益の主因となった一方で、中堅・中小企業は増益であった（図表 1 右）。他業種では、業務用機械や鉄鋼ではトランプ関税もあって需要の縮小が見られたが、輸送用機械に比べると影響は限定的だ。そのほか化学は市況の悪化、情報通信機械は AI 関連以外の需要低迷により減益となったとみられる。他方、輸出金額が比較的多い電気機械やはん用機械、生産用機械は増益となり、トランプ関税による影響は軽微だった。

図表 1：製造業の収益動向（左）、製造業の営業利益前年比への業種別・規模別寄与度（右）



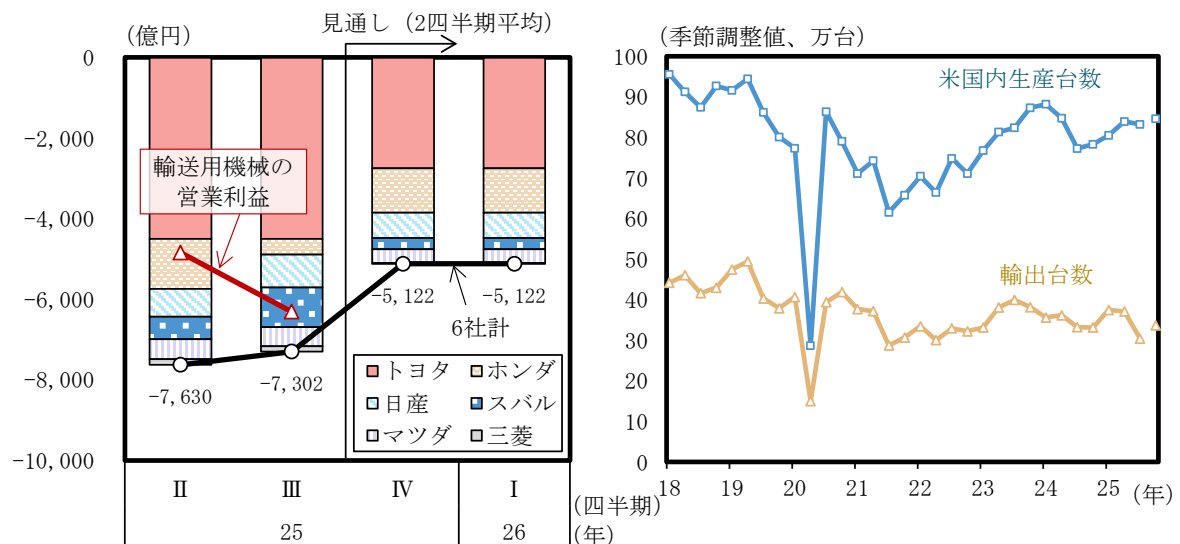
（出所）財務省統計より大和総研作成

<sup>1</sup> 法人企業統計の結果の詳細は、小林若葉「[2025 年 7-9 月期法人企業統計と 2 次 QE 予測](#)」（2025 年 12 月 1 日）を参照。

日系自動車メーカー各社の決算資料から 7-9 月期の営業利益へのトランプ関税による影響を確認すると、主要 6 社の合計で前年同期差▲7,302 億円の影響があった（図表 2 左）。これは輸送用機械の営業利益の同▲6,312 億円を超えており、トランプ関税の影響がなければ営業利益は増益となっていたことになる。とりわけ米国での販売台数の多いトヨタ自動車への悪影響が大きい。

なお、法人企業統計は単体ベースかつ、国内営利法人等が対象であるため、海外子会社等は集計対象にならない。自動車への追加関税発動を受け、自動車メーカーが米国向け輸出から現地生産へとシフトしたことも法人企業統計ベースの営業利益の押し下げ要因になったとみられる。日系自動車メーカーの米国内生産台数は堅調さを維持している一方、輸出台数は 7-9 月期に大きく減少した（図表 2 右）。先行きについては、自動車関税が 9 月 16 日に 15%に引き下げられたこともあり、輸出台数は増加に転じる見込みだ。

図表 2：日系自動車メーカーの関税影響（左）、日系自動車メーカーの米国内生産台数と自動車輸出台数の推移（右）



（注）右図は大和総研による季節調整値（四半期ベース）。先行きは、米国内生産台数は上位 3 メーカーの 10 月実績、輸出台数は 10、11 月実績を用いて延伸。

（出所）財務省、日本自動車工業会統計、各社決算資料より大和総研作成

### 企業のトランプ関税対応は価格転嫁が中心だが、自動車産業は消極的

トランプ関税による企業収益への悪影響は主に自動車産業に表れたが、他業種との違いは関税への対応方法にある。

財務省による調査<sup>2</sup>では、トランプ関税への現状の対応策として、企業全体では「追加関税分の米国における販売価格への転嫁」との回答が 24.2%と最も多かった（図表 3 左）。

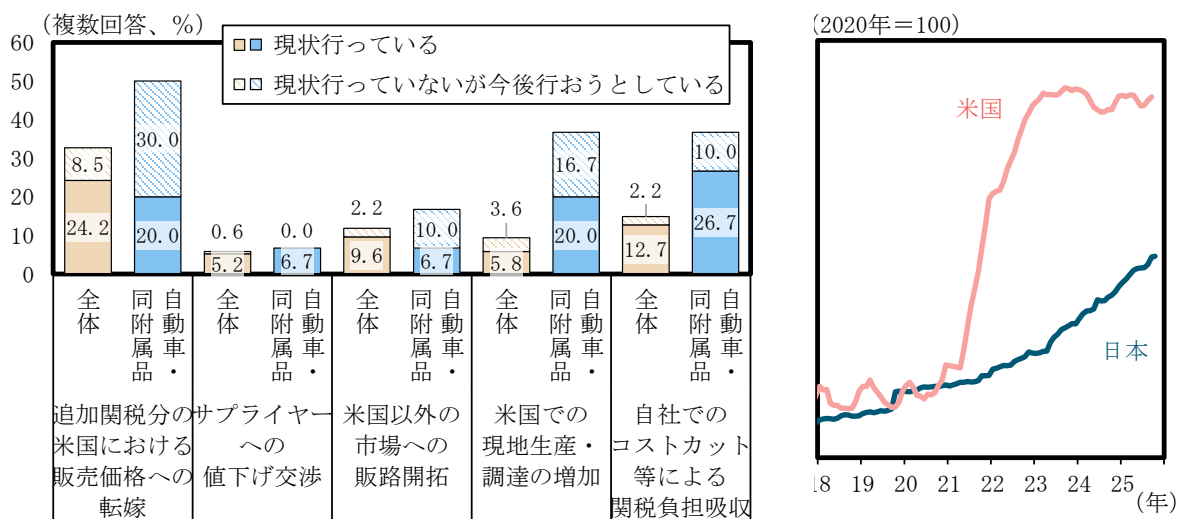
<sup>2</sup> 財務省「[成長型経済の実現に向けた地域企業の取組（特別調査）](#)」（2025 年 11 月 6 日）

他方、自動車・同附属品の同回答率は 20.0%と全体をやや下回る一方、「自社でのコストカット等による関税負担吸収」が 26.7%と最も多い。また、「米国での現地生産・調達の増加」も 20.0%と全体と比べて多い。

今後については、自動車・同附属品において価格転嫁を実施しようとしている企業割合は 30.0%と多いが、企業からは「競合他社が販売価格を据え置いていることから当社も値上げすることができず、関税分を負担する状況が続いている」とのコメントも見られ、価格転嫁しづらい環境があるようだ。実際、米国の自動車（新車）販売価格は 2021～23 年に大幅に上昇したのち、足元までおおむね横ばいで推移しており、トランプ関税によって大幅に値上げされたわけではない（図表 3 右）。トヨタ自動車においても、「市場に反する形で価格を上げるのではなく、1 車種ごとに競合の状況を鑑みながら丁寧に価格対応をしている」<sup>3</sup>とコメントしており、追加関税分をそのまま価格転嫁する姿勢は見られない。

こうした背景から、日系自動車メーカー6社の関税影響は 2025 年 10-12 月期と 2026 年 1-3 月期の 2 四半期合計で▲1 兆円超と見込まれている（前掲図表 2 左）。2025 年 7-9 月期からは影響は緩和するとみられるものの、引き続き下押し圧力は大きい。

図表 3：企業のトランプ関税への対応策（左）、日米の自動車販売価格の推移（右）



(注 1) 左図の調査期間は、2025 年 9 月上旬～10 月上旬。調査対象は、米国との輸出入取引があり、トランプ関税に対して取り組みを行っている 134 社。うち自動車・同附属品は 15 社。

(注 2) 右図の米国は BLS による、日本は大和総研による季節調整値。

(出所) 財務省資料、総務省、BLS 統計、Haver Analytics より大和総研作成

<sup>3</sup> 日本経済新聞「決算:トヨタ純利益 2.9 兆円に上方修正 26 年 3 月期、関税重荷も販売好調 - 日本経済新聞」(2025 年 11 月 5 日)

## 自動車は追加関税分の7割を負担する一方、一般機械や電気機械は価格転嫁が進む

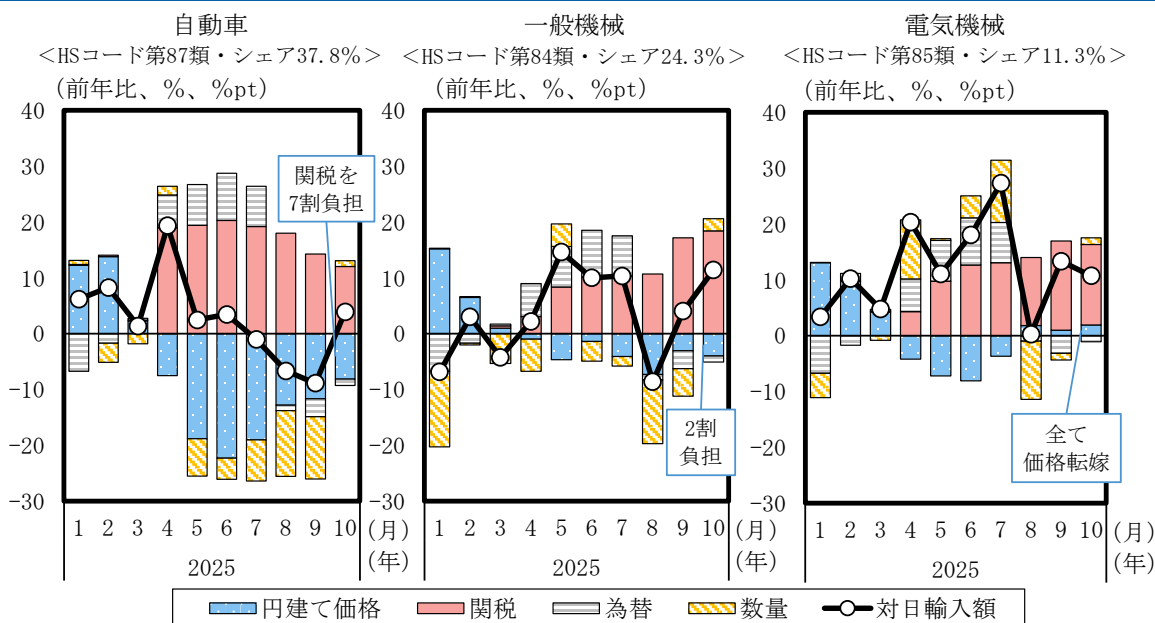
それでは、トランプ関税を受けた価格転嫁はどの程度進捗しているのだろうか。米国向け輸出金額の7割を占める上位3品目を対象に、米国の関税込み対日輸入額の変化を円建て価格、関税、為替、数量に分解した結果が**図表4**だ。

自動車に目を向けると、4月に為替が円高方向に推移したことに加え、追加関税の発動によって米国の対日輸入額は前年比+20%近くへと大幅に高まった。5月には企業が輸出価格を大きく引き下げたことで、同+2%程度と増勢が一服した。8月以降は追加関税分の価格転嫁が進展したものの、足元でも転嫁率は3割程度にとどまり、残りの7割程度（図表中の円建て価格／関税）を企業が負担している。またこの間、現地生産へのシフトもあって数量の減少も見られた。

一方、一般機械や電気機械では、関税率の上昇が自動車と比べると限定的だったこともあり、輸出価格の引き下げは一部にとどまった。8月以降は関税率が更に引き上げられたが、足元では一般機械では企業が追加関税の2割程度を負担し、電気機械では追加関税分を販売価格に全て反映した。価格転嫁が進展したことで、米国の対日輸入額は前年比+10%超で推移している。

数量への影響を見ると、2品目とも8月に大幅に減少した。相互関税率の15%への引き上げを見越した駆け込み需要の反動減とみられる。9月以降は大幅な落ち込みは見られないが、一般機械のうち印刷機など、品目によっては値上げの影響もあって弱含んでいるものもある。今後は値上げによる輸出数量への悪影響が幅広い品目に広がらないかどうかには注意が必要だ。

図表4：米国の関税込みの対日輸入額の要因分解



(注) 米国の関税込みの対日輸入額は、日本から米国向けのドル建て輸出金額に米国統計から算出した関税率を乗じたもの。数量・価格は2024年の輸出金額により加重平均した。品目分類はHSコードによるものであり、貿易統計の概況品分類とは異なる。シェアは、2024年の米国向け輸出総額に占める各品目のシェア。

(出所) 財務省、日本銀行、米国国際貿易委員会統計より大和総研作成

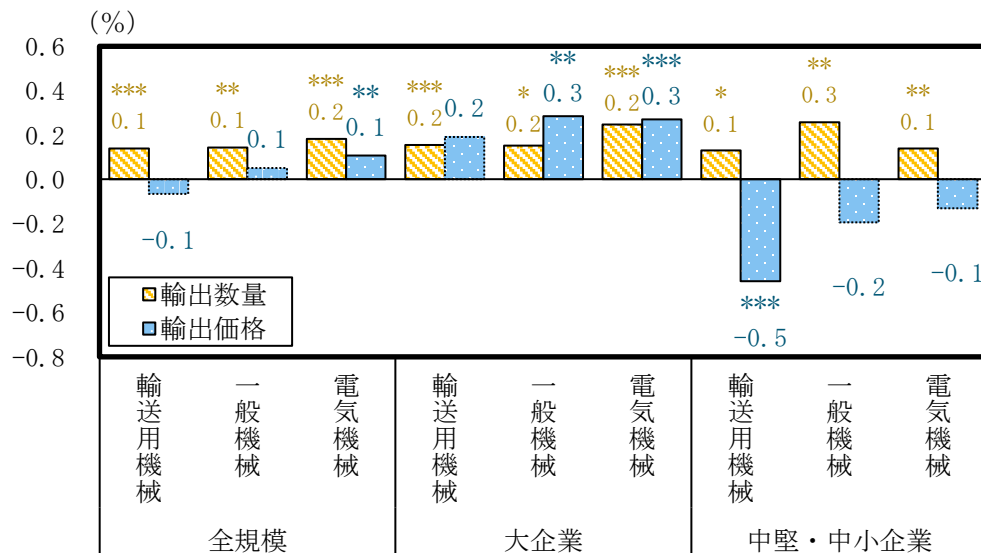
## トランプ関税を受けた企業の対応は、結果的にマクロ経済への影響を大幅に抑制

こうしたトランプ関税に対する企業の対応の違いは、製造業の収益にどのような影響を及ぼしたのか。図表 5 は、品目別の輸出数量・価格の変化が製造業の営業利益に与える影響を示している。1%の輸出数量の増加は、いずれの品目でも大企業、中堅・中小企業ともに営業利益を0.1～0.3%程度押し上げる。輸出企業は大企業に多いが、中間財需要や設備投資需要を通じて中堅・中小企業に影響が波及するためだ。

他方、輸出価格の影響は品目によって異なる。輸送用機械における輸出価格 1%の上昇は、大企業の営業利益には有意に影響を与えないものの、中堅・中小企業では 0.5%押し下げると試算される。輸送用機械の輸出価格の上昇は、主力の自動車において消費者の購買意欲の減退を引き起こし、輸出数量が減少しやすいとみられる。このため、大企業では価格上昇によるプラスの効果が数量減少によるマイナスの効果で相殺される一方、中堅・中小企業ではマイナスの影響のみが表れる。

これに対して、一般機械と電気機械の輸出価格 1%の上昇は、大企業の営業利益を 0.3%押し上げると試算される。企業間の取引が多く、値上げが比較的受け入れられやすい環境であるとみられる。輸出数量への影響は軽微なため、中堅・中小企業の営業利益へは有意に影響を与えない。

図表 5：米国向け輸出数量・価格の 1%の変化による製造業の営業利益への影響



(注 1) 以下の推計式により試算した世界向けの輸出数量・価格の変化による営業利益への影響に、基準 (2020) 年の世界向け輸出金額に占める米国向け割合を乗じて算出した。推計期間は 1998 年 1-3 月期～2025 年 7-9 月期。リーマン・ショック、新型コロナウイルス禍の期間は除く。図表中の\*\*\*は 1%、\*\*は 5%、\*は 10% 有意を示す。品目分類は貿易統計の概況品分類によるものであり、図表 4 の HS コードとは異なる。

$$\Delta \ln(\text{営業利益}) = \text{定数項} + \beta_1 * \Delta \ln(\text{当該品目の輸出数量指数}) + \beta_2 * \Delta \ln(\text{当該品目の円建て輸出価格指数}) + \beta_3 * \Delta \ln(\text{当該品目以外の輸出金額}) + \beta_4 * \Delta \ln(\text{名目民間需要})$$

(注 2) 輸出数量・価格指数、大・中堅・中小企業の営業利益の季節調整は大和総研による。

(出所) 財務省、内閣府統計より大和総研作成



この結果を踏まえると、輸送用機械では、仮に大企業が追加関税分を米国での販売価格に転嫁していたとすれば、中堅・中小企業の収益が大きく落ち込んだ可能性がある。大企業が関税負担を引き受けたことは、悪影響の波及を回避し、マクロ経済にとってプラスに働いたと考えられる。他方、一般機械や電気機械においては、追加関税分の価格転嫁が大企業の収益悪化を防ぎ、価格上昇が輸出数量に及ぼす影響も限定的であった。結果として、トランプ関税はマクロ経済に負の影響を及ぼしたものの、企業の対応はマクロ経済への影響を大幅に抑制するように働いたといえる。

ただし、現地生産・調達の拡大のほか、追加関税分の更なる価格転嫁や契約の見直し等による価格競争力の低下を通じ、輸出数量が減少するリスクは残る。こうした影響は長期に及ぶことから、設備投資や賃上げの停滞によって経済への悪影響が増幅する可能性には注意が必要だ。