
5 日米合意を機に対米投資資金を活用した現地生産に舵を切れるか

高橋 俊樹 *Toshiki Takahashi*

(一財) 国際貿易投資研究所 研究主幹

要約

日米合意に関する大統領令と同時に、日本が出資・融資・融資保証を行う対米投資に関する覚書が2025年9月4日に署名された。覚書によれば、米国は各投資に関連して特別目的事業体（SPV）を設立し、投資から生じる利用可能なキャッシュフローは、「みなし配分額（初期投資を回収するまでの収益分配基準額）」に達する段階までは日米で50%ずつ分配され、みなし配分額に達した後は「米国9対日本1」の割合で分配されることになる。

これは、ある意味では、投資資金の回収までの日本の利益確保に配慮していると言えるものの、全体的には米国側の利益分配を重視するスキームと考えられる。また、この9対1の配分スキームが、赤澤亮正経済再生担当大臣（以下、赤澤大臣）が示唆するように、出資の場合のみに適用されるかどうかは明文化されていない。

一方、対米投資の投資先の選定はドナルド・トランプ大統領が判断することになっており、これが実際に行われた場合、対米投資資金を活用した日本企業の対米投資は受け身的なものにならざるを得ない。したがって、日本はプロジェクトの選定で何らかの形で一定の影響力を確保することが望ましく、米国が指示するプロジェクトから外れた日本企業の対米投資をどう支援するかが今後の課題となる。さらには、トランプ関税を起因とする対米輸出減に対応するためだけでなく、近年の日本企業の対米投資の順調な拡大を堅持するため、「対米投資専門家の派遣」などのプログラムを新設し、「中

小・中堅企業」の対米投資の促進を支援することが求められる。

日米合意に基づく対米投資資金のスキームは、現時点では日本企業が自由に資金を活用できるようには設計されていないものの、今後は日米双方が知恵を出し合いながらルールの柔軟な解釈や運用及び修正等を行うことにより、この巨額な投資資金の流れができるだけ日本企業のメリットに繋がるような仕組みにすることが望まれる。

はじめに

トランプ大統領は、日本（2025年7月23日）、EU（7月27日）、韓国（7月30日）との貿易交渉において、自動車関税と相互関税をそれぞれ15%に引き下げることに関意した。その見返りに、日韓EUから対米投資資金を用いた米国への進出支援の約束を取り付けた。本稿では、この対米投資資金を活用した支援などにより、日本企業の米国への進出に勢いがつくか否か、あるいは自動車関税と相互関税が15%に引き下げられたことの効果などについて探ることにしたい。

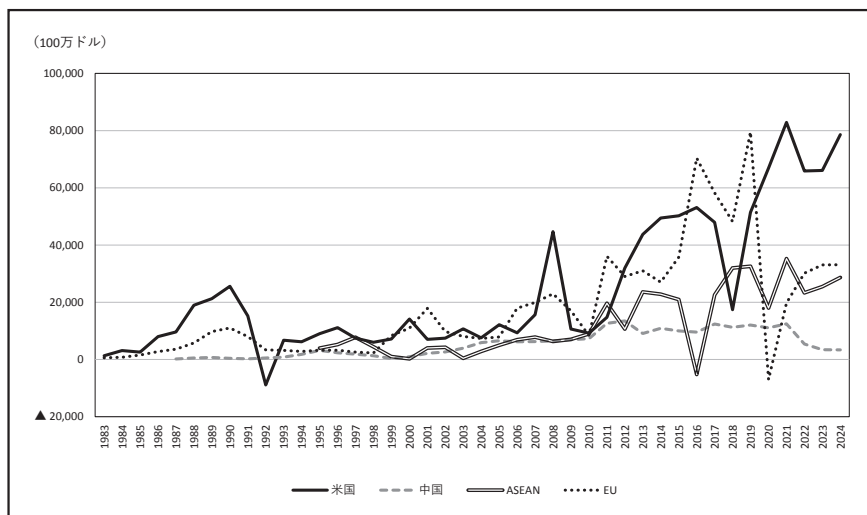
1. 対米投資資金等を活用した米国への投資戦略とは何か

1.1 プラザ合意以後の対米投資が大きく進展

1985年のプラザ合意直後の円の対ドルレートは1ドル当たり238.5円であった。その後、円は88年には128.2円まで急上昇した。これだけの円高が生じれば、この当時の日本企業の製品はコストパフォーマンスの低下により、米国市場から撤退を余儀なくされる可能性があった。

このため、日本企業は円高をテコに米国での生産に舵を切り、全米各地に工場を建設するようになった。ジェトロの日本の直接投資統計資料によれば（図1参照）、プラザ合意前の1983年の日本の対米直接投資額は13億ドル、84年は31億ドルであった。プラザ合意後の86年には80億ドルに増加し、88年には190億ドル、90年には256億ドルにまで急拡大した。91年には152億ドル

図1. 日本の米・中・ASEAN・EUへの直接投資（国際収支ベース、ネット、フロー）



出所：ジェトロホームページ、統計ナビ、「日本の直接投資統計」より筆者作成

に減少し、93年から98年までは100億ドルを下回る年が多かった。

2000年代は、08年の447億ドルを除き、70億ドルから160億ドルの範囲内での対米直接投資が続いた。米国は08年9月のリーマンショックを乗り越え、12年以降においてはいち早く内需を回復。さらには、グーグルやアップル及びアマゾンなどのGAFAMに代表されるビッグテックによるイノベーションが活発化し、米国市場は日本企業にとって一段と魅力的な投資先となった。この結果、日本の対米投資は2015年に500億ドルを超え、21年には829億ドルに達した。そして、23年には661億ドル、24年には786億ドルで推移した。

これに対し、日本の中国への直接投資は1990年代後半から急速に拡大していった。しかしながら、米中対立の激化により、最近では過度な中国への投資へのリスク回避のため、ASEANやインドなどへの生産拠点の移管を検討する動きが広がっている。また、図1のように、日本のEUへの直接投資はリーマンショックから19年末の新型コロナウイルス感染症の発生までは大きく拡大したが、これはソフトバンクによる英ARM社の買収などの大型クロス

ボーダー M&A（企業の合併と買収）が進展したことや、英国・オランダ・ルクセンブルクなどのような金融活動（タックスヘイブンを含む）の中心地への投資を活発化したことも大きい。

日本企業は中国、ASEAN、EUへの投資を拡大してきたが、プラザ合意後やリーマンショック後の米国への直接投資の急速な進展は、他の国・地域と比べて顕著な勢いを見て取ることができる。

すなわち、1980年代の日本の対米投資の急拡大は、円高をテコに生き残りをかけた日本企業の米国での生産拠点の設立を図ったものであった。リーマンショック以降においては、IT・デジタル技術分野を中心とする成長が著しい米国市場の確保とともに、TPPからの離脱や米中対立の激化及び高関税政策に見られるような米国の保護主義への対応を目指したものであった。

その結果、米国の国際収支統計における2023年末の日本からの対内直接投資残高（最終的な実質所有者（UBO）ベース）は7,833億ドルで、国別では最も大きい金額であった。2番目はカナダからの投資残高で7,496億ドル、3番目はドイツで6,578億ドル、4番目は英国で6,356億ドルであった。

日本企業はプラザ合意以降の対米投資において、当初は自動車産業のように、完成車メーカーの進出に伴い自動車部品等の周辺産業が後を追って工場を建設し、生産を行うというグリーンフィールド型の投資を中心に展開していった。その後、投資形態においては、M&Aの比重を徐々に増やしていった。

2025年の上半期においては、生成AIや量子コンピューターなどの次世代技術を巡る競争が激化しており、日本企業の対米投資としては、25年3月に発表したソフトバンクグループによる独立系の半導体設計リーディングカンパニーである米アンペア・コンピューティング（Ampere Computing）買収や、日本製鉄のUSスチール買収など、市場獲得だけでなく技術獲得型のM&Aが散見されるようになってきている。

1.2 日米合意後の対米投資をどう進めるか

米国の関税措置に関する日米協議は難航したが、7月23日には合意に達し

た。トランプ大統領は日本に対して自動車関税と相互関税を15%に引き下げ、日本は5,500億ドル（約80兆円）の対米投資支援の実施に合意した。

日本政府が発表した資料によれば、日米はともに強靱なサプライチェーンを米国内に構築していくため、半導体や医薬品、鉄鋼、造船、重要鉱物、航空、エネルギー、自動車、AI（人工知能）/量子などの経済安全保障上重要な九つの分野で緊密に連携するとしている。日本は政府系金融機関が最大約80兆円規模の出資・融資・融資保証を提供し、工場建設やM&Aなどの出資の際における日米の利益の配分は日本1割に対して米国が9割となる。

これに対して、米国のファクトシートによれば、日本は米国の主要産業の再建のため米国の指示に基づいて80兆円を投資することになる。そして、トランプ大統領の指示により資金は、①エネルギーインフラ生産（LNG、先進燃料、送電網の整備）、②半導体製造と研究、③重要鉱物の採掘、加工、精製、④医薬品・医療機器の生産、⑤商用や防衛用の造船、などに投資されることになる。

9月4日に署名された対米投資に関する覚書では、日本の資金を活用した投資の戦略分野はAI/量子を含む日本側発表にやや近いものとなっており、米国ファクトシートに盛り込まれた分野よりも少し数が多くなっている。

ハワード・ラトニック商務長官は7月23日の日米合意後のインタビューにおいて、日本の対米投資資金の活用において、日本は運営者ではなく銀行のような資金の提供者としての役割を果たすと答えた。日本にとって問題なのは、米国が指示するプロジェクトに投資することになるだけでなく、80兆円のプロジェク​​トからの収益の配分が投資資金の利益回収後には1割になる場合があるということである。

これに対して、赤澤大臣は、米国が9割で日本が1割の利益配分は出資の場合にのみに適用されるとし、出資の割合は80兆円全体の1~2%にすぎないことを示唆した。なお、対米投資資金の活用において、融資や融資保証を供与する対象として、台湾企業のTSMCによる半導体の対米投資なども考慮される可能性もあるようだ。

日本経済新聞が報じた9月4日の対米投資に関する覚書によれば、「米国は

各投資に関連して特別目的事業体（SPV）を設立し、投資から生じる利用可能なキャッシュフローは、みなし配分額に等しく分配されるまで日米で50%ずつ、その後は日本10%、米国90%でSPVから分配する」としている。つまり、「日米双方が投資回収を達成するまでの収益分配基準額であるみなし配分額」に達する初期の段階までは、利益は日米で50%ずつ分配され、みなし配分額に達した後は米国9割・日本1割で分配されることになる。

この覚書の文言は、ある意味では、投資資金の回収までの日本の利益確保に配慮していると言えるものの、全体的には米国側の利益分配を重視するスキームと考えられる。また、このスキームが、赤澤大臣が示唆するように、出資の場合のみに適用されるかどうかは明文化されていない。

一方、米国が公表したファクトシートでは、対米投資プロジェクトの決定はトランプ大統領が判断することになっており、これが実際に行われれば、日本企業の対米投資は受け身的なものにならざるを得ない。

したがって、日本は対米投資プロジェクトの選定において何らかの形で一定の影響力を確保することが望ましいし、米国が指示するプロジェクトから外れた日本企業の対米投資にどう支援するかが今後の課題となる。

9月4日の日米合意に関する大統領令には、日本の対米投資案件は米国政府によって選択されるとの文言が盛り込まれており、米国主導でプロジェクトを選択するという米国の意思が強く反映されている。また、赤澤大臣とラトニック商務長官は同日、80兆円の対米投資に関する覚書に署名したが、赤澤大臣は7月23日の日米合意時に説明した内容に大きな変化があったとは述べていない。

対米投資に関する覚書によれば、日米が指名した者からなる委員会での協議後、ラトニック商務長官を議長とする投資委員会が推薦した案件から米大統領が投資先を選定することである。対米投資は2029年1月19日まで遂行されることになっており、日本は資金を提供しないことを選択できるが、決定する前に米国と協議することが盛り込まれた。日本は、日米が指名した者からなる委員会での協議の場において、プロジェクトの選択において一定の影響力を確保できる可能性があるかもしれない。

1.3 日本企業の今後の対米投資戦略を探る

米韓合意直後の韓国政府の説明では、総額3,500億ドルの対米投資プロジェクトで得られた利益は韓国に還流されるのではなく、米国で再投資される可能性が高いとの認識を示した。また、投資収益の配分方式はまだ決まっていないとのことであった。

韓国の3,500億ドルの対米投資資金の内、1,500億ドルは造船向けであり、この分野への投資は韓国主導で行われるようだ。残りの2,000億ドルは、半導体、バッテリー、原子力、エネルギー等の分野向けとなる。また、EUが合意した総額6,000億ドルの対米投資は、日韓のように政府主導ではなく、欧州企業が主体となって実行する性格が強いようである。

こうした中で、日本企業は7月23日の日米合意以降、80兆円の対米投資資金のプログラムにどのように対応するかで、模索している最中と考えられる。その方向性を決める大きな材料になるのは、赤澤大臣とラトニック商務長官が署名した対米投資に関する覚書であり、対米投資資金に関する赤澤大臣やラトニック商務長官の一連の発言である

赤澤大臣は、米国が9割で日本が1割の利益配分は「工場建設やM&Aなどの形態による出資」の場合にのみに適用されると発言している。したがって、覚書に盛り込まれた対米投資資金を活用した利益配分のスキームでは、利益はみなし配分額に達するまでは日米半々で、達した後は日本1割・米国9割という配分になるので、みなし配分額の基準の設定に大きく左右されるものの、利益という観点では「出資」による対米投資における日本企業のメリットは限定される。ただし、みなし配分額に達するまでは日米半々の利益配分を得られ、達した後も日本は1割の利益配分が期待できることは確かである。

また、日本は対米投資に融資・融資保証を行い、金利収入や融資保証料を獲得し、利益を上げることが可能かもしれない。一方では、「融資・融資保証」による対米投資において、日本企業が商品やサービスを提供するベンダーやサプライヤーとして投資委員会からプロジェクトを発注された場合は、事業契約の内容によっては9対1の利益配分スキームにとらわれない可能性もあるかもしれない。

したがって、今後の日本の対米投資戦略のシナリオとして、第1に、対米投資資金の活用による日本側の利益配分がみなし配分額に達するまでは50%であり、ベンダーやサプライヤーとしての契約により、プロジェクト全体の投資収益の1割を超える可能性があるとするれば、投資プロジェクトや日本事業者の選択も米国主導で行われるかもしれないが、日本企業がプロジェクトへの参加を検討するという選択肢もあり得ると考えられる。

一方、80兆円の対米投資資金の内、赤澤大臣が示唆したように工場建設やM&Aなどの出資の割合が1~2%とすると、0.8~1.6兆円（55億~110億ドル）が出資に伴う支出額となる。日本の2024年の対米直接投資は786億ドルであったから、一定の規模の投資になると考えられる。

対米投資資金の活用による出資の形態での対米投資の利益の分配は、みなし配分額に達すれば日本側は1割とのことであるので、米国側は9割の利益獲得と雇用や製造業の拡大が見込まれるが、「長期にわたる利益確保を重視する日本企業」は80兆円の対米投資資金を活用した対米投資に二の足を踏む可能性がある。

しかしながら、こうした長期での利益重視型の企業であっても、短期的には米国のマーケットシェアを確保する戦略を採る可能性がある。すなわち、第2のシナリオとして、日本企業は対米投資資金の活用で当面は十分な利益を得られなくとも、グローバル事業の拡大や米国市場の確保及び先進的技術の獲得のために対米進出するという選択もあり得る。いわゆる、市場重視型あるいは技術獲得重視型の投資戦略で、短期的には米国市場での高いマーケットシェア獲得に重きを置くやり方も選択肢の一つに挙げられる。

第3として、日本企業が高収益を優先する投資戦略を重視している場合や、内需型で対米投資での利益獲得の見通しが立たず米国市場確保という投資戦略を採りにくい場合は、対米投資資金を活用した対米投資よりも、米国以外の他の海外市場や日本の国内市場をターゲットにするという選択が考えられる。

さらに、第4として、トランプ関税を起因とする対米輸出減に対応するためだけでなく、近年の日本企業の対米投資の順調な拡大を堅持するため、投

資分野が限定される対米投資資金に頼るだけでなく、「対米投資専門家の派遣」などのプログラムを新設し、「中小・中堅企業」の対米投資の促進を支援すること、を挙げることができる。

2. トランプ大統領は英国・日本やEU・韓国との関税交渉に合意

2.1 進展する米国の主要国・地域との関税交渉

トランプ大統領による日本からの輸入への追加関税措置は、表1のように、2025年3月に鉄鋼・アルミ、4月に自動車、5月に自動車部品に発動された。これらの分野の追加関税率は、当初は25%であったが、6月には鉄鋼・アルミへの関税率は50%に引き上げられた。

また、トランプ大統領は25年4月9日に相互関税を発動し、日本には24%という高率の関税を賦課した。しかし、それにもかかわらず、4月10日からの90日間において相互関税を一時停止するとし、その代わりに10%のベースライン関税を導入した。そして、90日間の一時停止が切れる直前の7月7日、日本を含む14か国に書簡を送付し、8月1日から新たな相互関税の賦課を開始することを発表した（日本への相互関税は25%に引き上げられた）。

一方、トランプ大統領は7月8日、「銅」の輸入に50%の追加関税、また「医薬品」にも1年超の猶予期間を設けたうえで200%の追加関税を賦課すると表明した（銅への50%課税は8月1日から適用開始）。7月9日には、ブラジルに50%の追加関税の賦課を示唆し、8月7日から既存の10%のベースライン関税に加えて40%の追加関税を適用した（ただし、4割強の品目が対象外）。そして7月12日、EUとメキシコに30%の追加関税の賦課を通告した。

トランプ大統領は中国に対して、3月にはフェンタニル流入に伴う20%の追加関税を発動するとともに、4月における相互関税適用の発表後には、徐々に125%まで相互関税を引き上げていった（計145%）。その後、5月12日のスイス・ジュネーブで実施した米中通商協議において、トランプ大統領は一転して中国からの輸入に対する相互関税を125%から34%に引き下げ、8月12日まで10%のベースライン関税を除く24%の相互関税の適用を停止する

表1. 2025年におけるトランプ関税政策（9月4日時点）

	移民・麻薬	鉄鋼・アルミ	自動車・同部品	相互関税	1962年通商拡大法232条調査分野などの動き
根拠法	国際緊急経済権限法 (IEEPA)	1962年通商拡大法232条	1962年通商拡大法232条	国際緊急経済権限法 (IEEPA)	1962年通商拡大法232条
発動内容	中国への追加関税は2月4日と3月4日に10%ずつ計20%発動：カナダ・メキシコへの25%の追加関税は3月4日に発動：7月31日、カナダへの追加関税を8月1日から35%に引き上げることを発表：メキシコに対する追加関税の30%への引き上げは、90日間延期で合意	3月12日に鉄鋼とアルミへの25%の関税賦課を発動：6月4日に鉄鋼・アルミの追加関税を50%に引き上げた	4月3日に輸入車に25%の追加関税を発動：5月3日に主要自動車部品の輸入に25%の追加関税を発動：7月23日の日米合意においては、自動車関税については、現行の25%を12.5%に引き下げることで合意、MFN税率2.5%と合わせて、米国に輸出する日本の自動車・同部品には15%の関税を賦課：7月27日米EU合意、7月30日には米韓合意が行われ、自動車関税率と相互関税率を15%とするなどの内容で合意：9月4日、トランプ大統領が大統領令に署名し、自動車を含む日米合意に関する内容を公表	4月5日から10%のベースライン関税を賦課：4月9日から日本（24%）を含む57の国・地域ごとに異なる「相互関税」を賦課：4月10日から相互関税を90日間一時停止、中国へは145%の追加関税を賦課：5月12日には中国への相互関税の125%を当初の34%に戻し、上乗せ部分の24%を90日間停止（8月12日まで）することに合意：7月2日、ベトナムからの輸入には20%、第三国からの積み替え品には40%の関税を賦課：7月9日、ブラジルに50%の追加関税の賦課を表明：7月31日には、約70か国・地域に対し4月発表の相互関税率を修正する大統領令を公表、日本やEU及び韓国には8月7日から15%の相互関税率を適用	2月25日に鋼や鋼関連製品、3月1日に木材・木製品、4月14日に半導体・医薬品、4月15日に重要鉱物、4月22日に中型・大型トラック、5月1日に航空機・ジェットエンジンに1962年通商拡大法232条調査を指示：7月8日、鋼や鋼関連製品の輸入に50%の追加関税、医薬品・医薬品原料にも1年超の猶予期間を設けたうえで200%の追加関税の賦課を表明：7月28日発表の米EU合意に関するファクトシートでは、医薬品と半導体の追加関税は15%と明記：7月30日、鋼に8月1日から50%の追加関税を発動すると発表

資料：各種資料を基に筆者作成

ことに合意した。

そして、トランプ大統領は期限切れが迫った8月11日、24%の対中相互関税の適用停止期限を11月10日まで90日間延期する大統領令に署名した。この期限の延長により、トランプ大統領は中国に対して、11月10日まではフェンタニル流入問題に伴う追加関税の20%とともに、ベースライン関税の10%、そしてトランプ第一次政権からの対中追加関税の平均である25%を加えた約55%を賦課することになる。また、これ以外にも中国には自動車・同部品（25%）と鉄鋼・アルミ（50%）の分野別の追加関税も課している。

一方、トランプ大統領は日本とEUに対しては、25年7月末の時点においては、日米合意や米EU合意の成果が反映されていないため、ベースライン関税の10%、自動車・同部品には25%の追加関税（WTO加盟国への一般税率であるMFN税率の2.5%も同時に課税）、そして鉄鋼・アルミには50%の追加関税を賦課している。

また、トランプ政権は半導体、中型・大型トラック、民間航空機などの分

野別品目については、国家安全保障の観点から1962年通商拡大法232条の調査を開始しており、8月末の時点ではまだ追加関税を発動していないが、いずれは賦課される可能性が高い。

トランプ大統領は25年7月において、日本やEU及び韓国に加え、ベトナム、インドネシア、フィリピンなどとの貿易交渉で次々と合意に達した。これを受けて、トランプ大統領は7月31日、約70か国・地域に対し4月発表の相互関税率を修正する大統領令を公表した。これにより、日本やEU及び韓国には8月7日からベースライン関税の10%の代わりに15%の相互関税率が適用されることになった。

2.2 自動車関税と相互関税を15%まで引き下げる日米合意を発表

日米合意に関する日本側発表によると、米国が日本から輸入する自動車の関税率は、既存税率であるMFN税率の2.5%と追加関税率の12.5%を足し上げた15%になる。同時に、自動車や鉄鋼などを除いた日本からの輸入品に対する「相互関税」を25%から15%に引き下げる（含：MFN税率）。すなわち、MFN税率が15%以上の品目には追加関税が課されず、15%未満の品目については15%となる。

ところが、トランプ大統領は7月31日、4月に発動した相互関税を修正する大統領令を発表したが、その中で、EUにはMFN税率が15%未満の場合は追加関税率を含めて15%が適用されると記載されているが、日本に対してはそのような文言がなかった。このため、日本への相互関税率はMFN税率に上乗せして賦課されることになり、相互関税の適用の解釈を巡って、日本側と米国側に食い違いが生じていた。また、日本への自動車関税を15%に引き下げる時期は明らかにされなかった。

その後、赤澤大臣はラトニック商務長官やスコット・ベッセント財務長官と協議し、会談後の記者会見では、米国は日米合意の内容に沿うよう大統領令を修正し、支払い過ぎた関税の還付手続きを設けるとのことであった。

そして、トランプ大統領は米国の9月4日、日米合意に関する大統領令に署名した。これにより、懸案であった日米間の食い違いが解消され、日本側の

主張を盛り込んだ15%の相互関税と自動車関税の合意が文書化された。ただし、現行27.5%の自動車関税の15%への引き下げ時期は、官報掲載7日以内に詳細が発表されるとのことである。

また、7月23日の日本側発表の日米合意には、半導体や医薬品、AI/量子などの九つの戦略分野への日本企業の対米投資の促進に80兆円の出資・融資などの枠を設けることが盛り込まれた。

一方、9月4日の日米合意に関する大統領令と同時に、対米投資に関する覚書が赤澤大臣とラトニック商務長官によって署名されたが、その中では経済安全保障上の利益を促進する分野として、日本側の発表に近い戦略分野が挙げられている。同時に、覚書は日米両国間の行政上の理解であり、法的拘束力のある権利・義務を生じさせず、相互の書面同意でいつでも修正できることが記載された。

また、7月23日の日米合意に関する米国のファクトシートにおいては、日本は米国車の安全確認手続きの簡素化、ボーイング社の航空機の100機購入、LNG等米国産エネルギーの購入、米国の防衛装備品の年間数十億ドルの追加購入に合意したことなどが明記された。そして、バイオエタノール、大豆、トウモロコシ及び肥料等の米農産品の購入とともに、ミニマムアクセス米（関税はゼロ）は年77万トンの総量を維持するが、この枠内で米国からの調達を拡大（75%）することなどが記載され、9月4日の日米合意に関する大統領令でもそのことに触れている。

2.3 日米合意直後に米EU合意と米韓合意を発表

米EU合意は7月27日に公表され、米国がEUから輸入する自動車の関税率は4月発表の25%（実際には、MFN税率の2.5%を加えた27.5%）から15%に引き下げられることになった。その一方、EUが米国から輸入する製品への関税は0%になる。ただし、米国がEUから輸入する鉄鋼・アルミへの50%の追加関税は現状維持となる。

また、自動車への追加関税だけでなく、米国がEUからの輸入品に対する「相互関税」を25%から15%に引き下げる代わりに、EUは6,000億ドル超の

対米投資の実施を約束した。そして、ウルズラ・フォン・デア・ライエン欧州委員会委員長は、3年に分けて米国から2,500億ドルずつエネルギーを購入すること、さらには航空機や半導体製造装置などの戦略物資については互いに関税率を0%とすること、などを明らかにした。

なお、EU側は半導体や医薬品の追加関税率は15%と主張する一方で、トランプ大統領は医薬品を米EU合意の対象外と発言した。しかしながら、米EU合意に関する米国発表のファクトシートでは、半導体や医薬品への追加関税は15%と明記された。トランプ大統領はこれまで半導体へは100%、医薬品には時間をかけて200%や250%の追加関税の賦課を表明しており、日米合意や米韓合意での米国のファクトシートにおいては、半導体や医薬品への関税を15%にするという表現は見られない。このため、トランプ政権は日本や韓国などとの今後の交渉において、半導体や医薬品の追加関税率に関する調整が不可避と考えられる。

一方、トランプ大統領は7月30日、韓国との貿易交渉に合意したことを発表した。これにより、韓国に対しても、自動車関税と相互関税を15%まで引き下げるようになった。また、韓国は3,500億ドルの対米投資に加え、米国産の自動車やコメなどの韓国市場へのアクセスの拡大、さらには2028年までにLNGなどのエネルギー製品の1,000億ドルの購入を約束した。韓国政府高官によれば、対米投資資金の内、出資金は全体の5%未満との見方を示した。

7月31日公表の米国大統領令によれば、前述のように、EUにはMFN税率が15%未満の場合は相互関税率を含めて15%が適用されるが、日本や韓国には相互関税率は既存の関税率であるMFN税率に上乗せして賦課されることになる（その後、日本は9月4日の大統領令でEU同様の待遇を得ることになった）。しかしながら、韓国は米国との自由貿易協定（FTA）を活用しほとんどの製品を無関税で輸出しており、日本と違い相互関税の既存の関税率への上乗せという問題の影響は少ないと考えられる。

2.4 20%前後の相互関税率でベトナム、インドネシア、フィリピンと合意

トランプ大統領は7月2日、ベトナムとの貿易交渉で合意に達したことを表

明した。これにより、米国のベトナムからの輸入への相互関税は、当初の46%から20%へ大きく引き下げられることになった。同時に、米国は第三国からの積み替え品には40%の関税を賦課することが可能になった。その一方で、米国からベトナムへの輸出品への関税は無税になる。

また、トランプ大統領は7月15日、インドネシアとの貿易交渉での合意を発表した。インドネシアは米国の150億ドルのエネルギー製品、45億ドルの農産物、50機のボーイング社製の航空機の購入に同意した。同時に、米国産品の約99%に対する関税を撤廃することを約束した。一方、米国は相互関税率を32%から19%に引き下げることに合意した。

さらに、トランプ大統領は7月22日、フィリピンとの貿易交渉に合意した。フィリピンは米国産品に対する関税をゼロにし、米国はフィリピンに対する相互関税を20%から19%へ切り下げることになった。

なお、トランプ大統領は5月8日、各国に先駆けて英国との間で貿易協定に合意した。これにより、米国の英国市場へのアクセスが大幅に拡大するものの、米国の英国に対する10%のベースライン関税は維持されることになった。一方では、米国は英国からの自動車の輸入に対して10万台の輸入枠を設け、枠内の関税を27.5%から10%に大きく引き下げることになった。

3. 15%の自動車関税・相互関税で製造業の負担はどのくらい減るか

3.1 トランプ関税の適用で2%台から10%に上昇した米国の平均関税率

2025年に入ってから米国の関税収入は、トランプ関税の発動を機に大きく増加しつつある。米国財務省の「Monthly Treasury Statement」によれば、表2のように、25年6月の関税収入は24年6月から200億ドルも増え、約270億ドルとなり約4倍に達した。

関税収入を財輸入で割れば、平均関税率を計算することができる。表2のように、米国の2024年10月から25年3月までの平均関税率は2%台であった。自動車や鉄鋼などの追加関税の適用が反映されるようになった25年4月には平均関税率は5.6%となり、5月には8.0%、6月には10.1%にまで上昇した。

表2. 関税収入を財輸入で割って得られる平均関税率

(単位：100万ドル、%)

	2024年10月	11月	12月	2025年1月	2月	3月	4月	5月	6月	24年10月-25年6月
関税収入 (a)	7,297	6,712	6,814	7,341	7,247	8,168	15,634	22,173	26,632	108,018
財輸入 (b)	271,029	282,510	293,299	329,909	328,250	346,837	277,901	277,606	264,992	2,672,333
平均関税率 (a/b)	2.7	2.4	2.3	2.2	2.2	2.4	5.6	8.0	10.1	4.0

資料：「Monthly Treasury Statement (MTS) June 2025」米財務省、「U.S. INTERNATIONAL TRADE IN GOODS AND SERVICES, JUNE 2025」米商務省 The U.S. Census Bureau and the U.S. Bureau of Economic Analysis

この傾向が続けば、米国の平均関税率は増々拡大していくものと思われる。

25年6月の米国の財政赤字は、関税収入の増加もあり、24年6月の710億ドルの赤字から270億ドルの黒字に転換した。米国の2024年度（23年10月～24年9月）の財政赤字は1.8兆ドルと巨額であるが、このトランプ関税を主因とする関税収入の大幅増は、財政赤字の削減を押し進める一つの要因になる可能性がある。ただし、トランプ大統領は国際緊急経済権限法（IEEPA）を根拠に大統領権限を行使し相互関税などを賦課しているが、この大統領権限が違憲として訴えられており、この訴訟に敗れたならば関税収入が滞る場合もあり得る。

米国の24年10月～25年6月までの関税収入は1,130億ドルで、前年同期の610億ドルから520億ドルも増加した。一方、24年10月～25年6月までの米国の財政赤字は1兆3,370億ドルであり、前年同期の1兆2,730億ドルから640億ドル増加した。

すなわち、24年10月～25年6月までの関税収入の増加額は、同期間内の財政赤字の増加額よりも少ないので、同期間内においては、トランプ関税の税収増により財政赤字を削減することはできなかった。

米国議会はトランプ大統領が進めた減税法案である「大きく美しい一つの法案」を2025年7月に可決した。米国議会予算局（CBO）などは、これにより今後10年間で財政赤字が3兆ドル以上も増加すると試算している（1年間では3,000億ドル以上）。

この試算結果が正しいとするならば、トランプ大統領が現行の財政赤字の水準を確実に縮小しようとするならば、できるだけ高率の相互関税や自動車や鉄鋼などの追加関税を賦課することで、1か月当たり300億ドル以上の関税収入を確保しなければならない。

したがって、トランプ政権にとっては、日韓EUとの間で合意した15%の自動車及び相互関税の関税率、及び20%近辺のベトナム・インドネシア・フィリピンへの相互関税は、米国の財政事情を考慮するならば、ギリギリで容認できる水準に近かったと考えられる。

3.2 15%への切り下げで自動車等の追加関税額は0.9兆円、相互関税額は1.2兆円減

トランプ関税の関税総額を計算しようとするれば、表3のように、自動車や鉄鋼のように既に発動済みの追加関税額と、半導体や医薬品及び航空機などの発動前の追加関税額を算出しなければならない。そして、相互関税を計算し、それに発動後と発動前の追加関税額を足しあげることで、トランプ関税総額を得ることができる。

なお、本稿における「発動済みと発動前の分野別品目の追加関税額」や「相互関税額」は、日本の2024年の対米輸出に追加関税率や相互関税率及びMFN税率が賦課されたと仮定した場合の米国税関で徴収される関税額である。

「発動済みと発動前」の分野別品目の追加関税額は、表3のように、自動車・同部品の追加関税率が15%の場合、合計で2兆3,381億円となる（計算の手順については、表3の（資料）を参照）。同様に、自動車・同部品の追加関税率が25%の場合、「発動済みと発動前」の分野別品目の追加関税額は3兆2,453億円となる。すなわち、自動車・同部品の追加関税率が25%から15%に切り下げられた場合、分野別品目の追加関税額の減少額は9,072億円（3兆2,453～2兆3,381億円）である。

また、トランプ関税を構成する相互関税額を計算する時に注意しなければならないのは、自動車や鉄鋼及び医薬品などの分野別品目は、相互関税の対

表3. 2024年対米輸出額にトランプ関税が賦課された場合の日本の関税支払額概算
(2025年7月23日時点)

	分野別品目（自動車、鉄鋼、 半導体等）の追加関税額	相互関税額	トランプ関税総額	トランプ関税総額の2024年対米輸出額比、GDP 比、生産年齢人口当たりトランプ関税総額
自動車追加関税率・相 互関税率：15%	2兆3,381億円	1兆8,542億円	4兆1,923億円	・対米輸出額比：19.7% ・GDP比：0.7% ・生産年齢人口当たりトランプ関税総額：5.7万円
自動車追加関税率・相 互関税率：25%	3兆2,453億円	3兆904億円	6兆3,357億円	・対米輸出額比：29.8% ・GDP比：1.0% ・生産年齢人口当たりトランプ関税総額：8.6万円
自動車追加関税率・相 互関税率： 25%→15%	9,072億円	1兆2,362億円	2兆1,434億円	・対米輸出額比：10.1% ・GDP比：0.3% ・生産年齢人口当たりトランプ関税総額：2.9万円

注1. 本表での追加関税額や相互関税額の数値は、日本の2024年の対米輸出に追加関税率や相互関税率及びMFN税率が賦課されたと仮定した場合の米国税関で徴収される関税額を示している。

注2. 本表は、2025年7月23日の日米貿易交渉の合意で新たに公表された自動車追加関税率15%や相互関税率15%の情報を盛り込んでトランプ関税の影響を計算した。

注3. 自動車・同部品を除く分野別品目の追加関税額は、対米輸出額に分野別品目の追加関税率とMFN税率の合計を掛けることで得ている。

注4. トランプ関税総額＝発動済みと発動前の追加関税額＋相互関税額

資料：「15%の自動車関税・相互関税で製造業の負担はどのくらい減るか ～その1 自動車・相互関税の切り下げ合意で2.1兆円のトランプ関税が減少～」国際貿易投資研究所（ITI）、コラム、2025年8月4日、No.156、に掲載の表を基に筆者作成

象から除外されていることである。したがって、相互関税額を計算するには、「発動済みと発動前の分野別品目」を除いた品目の対米輸出額に「相互関税率」を乗じなければならない。

すなわち、表3のように、相互関税率が15%の場合の日本の相互関税額は1兆8,542億円（「発動済み・発動前」の分野別品目を除いた品目の対米輸出額12兆3,615億円×（相互関税率15%））である。また、相互関税率25%の場合は3兆904億円（12兆3,615億円×（相互関税率25%））となる。

つまり、相互関税率が25%から15%に切り下げられた場合、相互関税額の減少額は1兆2,362億円（3兆904億円→1兆8,542億円）であり、自動車・同部品の追加関税率が15%に切り下げられた場合（9,072億円）よりも影響の度合いが少し大きい。

3.3 日米合意によりトランプ関税総額は2.1兆円減少

トランプ関税総額は、「分野別品目の追加関税額」に「相互関税額」を加えたものである。24年の対米輸出額にトランプ関税が賦課された場合のトランプ関税総額（MFN税額含む）は、自動車・同部品の追加関税率と相互関税率をそれぞれ15%とした場合、表3のように、4兆1,923億円（「発動済みと発動前」の分野別品目の追加関税額2兆3,381億円＋「発動済みと発動前」の分野別品目を除いた品目の相互関税額1兆8,542億円）となる。

同様に、自動車・同部品の追加関税率と相互関税率が25%の場合は、6兆3,357億円（「発動済みと発動前」の分野別品目の追加関税額（3兆2,453億円）＋「発動済みと発動前」の分野別品目を除いた品目の相互関税額（3兆904億円））となる。

したがって、自動車・同部品の追加関税率や相互関税率が25%から15%に切り下げられた場合、日本のトランプ関税総額の減少額は2兆1,434億円（6兆3,357億円→4兆1,923億円）である。つまり、7月23日の日米合意の成果の一つは、2.1兆円の対米関税支払額の減少であると指摘することができる。この2.1兆円は24年の日本のGDP（609.5兆円）の0.3%に相当する。

なお、日本の24年の対米輸出に15%の自動車及び自動車部品の追加関税率と15%の相互関税率を賦課した場合、同年の対米関税支払総額の4分の1強である26%は自動車及び自動車部品という計算結果になる。

3.4 生産年齢人口一人当たり約3万円の関税負担が減少

自動車追加関税率と相互関税率が15%の場合、表3のように、トランプ関税総額は4兆1,923億円であるが、その24年の日本の対米輸出額（21.3兆円）に対する割合を求めてみると、19.7%（4兆1,923億円/21.3兆円）となる。

同様に、このトランプ関税総額の日本の24年名目GDP（609.5兆円）に対する割合は0.7%（4兆1,923億円/609.5兆円）であった。さらに、日本の24年の生産年齢人口（15歳～64歳：7,361.2万人）一人当たりのトランプ関税総額を計算すると、5.7万円（4兆1,923億円/7,361.2万人）となった。

つまり、24年の米国への輸出に自動車追加関税率と相互関税率が15%など

のトランプ関税が賦課されたと仮定した場合、日本は子会社向けの輸出が多いことから、その対米輸出額の19.7%の多くを関税として米国に支払わなければならない。この19.7%は、米国への輸出に賦課されるMFN税率を含めた実際のトランプ関税率でもある。また、24年のトランプ関税総額は同年の日本の名目GDPの0.7%に相当し、その分だけ日本から米国へ所得が移転する。更に、日本は生産年齢人口一人当たり約6万円もの関税額を米国に徴収されることになる。

一方、自動車追加関税率や相互関税率を25%とした場合、日本のトランプ関税総額の対米輸出額比は29.8%、GDP比は1.0%、生産年齢人口一人当たりトランプ関税総額は8.6万円であった。

したがって、自動車追加関税率と相互関税率を15%まで切り下げた日米合意により、日本の関税負担額は生産年齢人口一人当たり約3万円減少することになる。また、GDP比では0.3%ほど減ることになり、その分だけトランプ関税の日本の名目GDPを押し下げる直接的な効果を抑制したことになる。