

## 2 保護主義の台頭、通商問題と日本経済への影響

### (1) 中国経済の減速及び米中間の通商問題による影響

#### ●中国経済の減速や米中間の通商問題による影響には留意が必要

第1節で確認したとおり、グローバル化の進展とともに、アジアでは、中国が部品等を輸入・加工して完成品を生産するサプライチェーンが構築されており、中国経済の動向は日本経済にも大きく影響を与えると考えられる。

まず、長期的な視点で、中国経済の成長と日本から中国への輸出の動向を確認しよう。中国の実質GDP成長率は、1980年半ば以降、おおむね10%前後で推移してきたが、2001年に中国がWTOに加盟した後は、関税率の低下によって生産要素の投入コストが下がり、中国企業の生産性が大きく向上した結果<sup>22</sup>、中国の実質GDP成長率は10%台前半まで上昇した。その後は、世界金融危機を経て、2010年代前半は8%台の成長率となり、より最近では、過剰債務問題の対応のためのデレバレッジや情報関連財における調整などの影響から、6%台の成長率となっている（第3-2-2図(1)）。この間、日本から中国への輸出数量も大きく増加しており、2015年を100ポイントとした基準でみると、1998年では30.5ポイント程度であった輸出数量は、2018年には121.2ポイントまで拡大している（第3-2-2図(2)）。

他方で、中国経済については、第1章でみたように、2018年に入ってから経済成長が緩やかに減速しており、2018年の実質GDP成長率は6.6%と、前年の6.8%から低下した。こうした中国経済の緩やかな減速の背景には、過剰債務の削減のために2017年後半からシャドバンキング<sup>23</sup>に対する規制強化や地方政府の債務抑制などデレバレッジに向けた取組がとられたことや、米中間の通商問題による不透明感の高まり等が挙げられる。こうした経済成長の減速に伴い、日本から中国への輸出は2017年の15.6%増から2018年には2.7%増へと鈍化し、特に2018年後半以降は前年比でマイナスが続いている。また、2018年7月以降、アメリカと中国との間で追加関税・対抗措置がとられ、米中通商協議が継続されている<sup>24</sup>。米中間の協議が長引き、先行きの不透明感が増すような場合には、GVCを通じて日本の生産や輸出にも追加的な影響を及ぼす可能性がある。こうした中国経済の減速や米中間の通商問題が日本の輸出や生産に与える影響を考えるため、以下では、日本の輸出や生産がどの程度中国の需要に依存しているのか、また、日本と中国がGVCを通じてどのようなつながりを持っているかを確認する。

注 (22) 伊藤・八代(2011)を参照。

(23) 中国におけるシャドバンキングとは、比較的厳格な銀行規制を回避するような銀行貸出以外の形で行われる金融仲介であり、具体的には、理財商品や信託貸出等を通じて、不動産会社や地方政府の資金調達機関である融資平台等に供給される資金などを指す（詳細は、内閣府政策統括官（経済財政分析担当）(2014)を参照）。

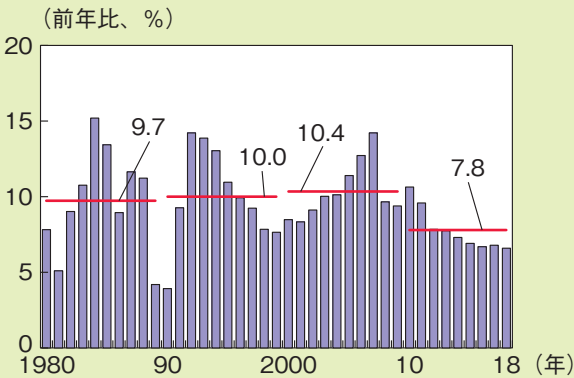
(24) 米中の追加関税・対抗措置の経緯は、内閣府政策統括官（経済財政分析担当）(2019a、2019b)を参照。

**●日本の生産の中国での最終需要への依存度**

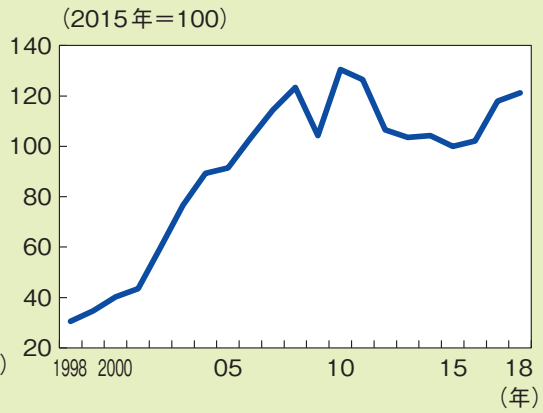
まず、中国経済の緩やかな減速が、日本経済にどの程度の影響を与えるかを確認するために、OECDが作成・公表する国際産業連関表を用いて、日本を含む主要な国・地域の生産額について、中国の最終需要に対する依存度、つまり、各国・地域が生産した財のうち中国の最終需要によって誘発された生産額の割合を計算した（第3-2-2図(3)）。この試算結果によると、日本の生産の中国での最終需要に対する依存度は、2005年の1.7%から2015年の3.6%へと上昇しており、台湾や韓国ほどではないものの、我が国の生産が中国の最終需要から受ける影響の大きさが高まっている。また、日本の製造業の生産について、産業別に中国の最終需要に対する依存度をみると、情報関連の中間財や最終財などで、高くなっている。例えば、2015年では、情報通信機器（スマートフォンやコンピュータ等が含まれる）で14.4%、電気機械（半導体等の電子部品・デバイスが含まれる）で10.2%、一般機械（半導体等製造装置などの生産用機械が含まれる）で9.7%となっている。こうした産業では、GVCを通じて中国と密接に関連していることもあり、第1章でみたように、中国経済の減速によって、生産や輸出が弱含んでいる。このため、今後の中国経済の動向による生産や輸出への影響には留意が必要である。

第3-2-2図 中国経済の動向と日本の輸出・生産への影響

(1) 中国の実質GDP成長率

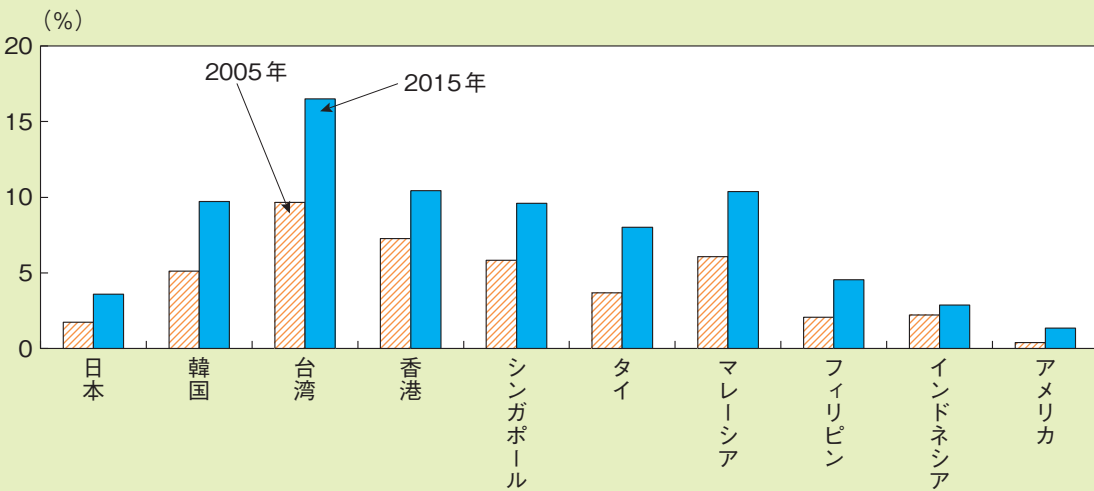


(2) 日本の中国向け輸出数量

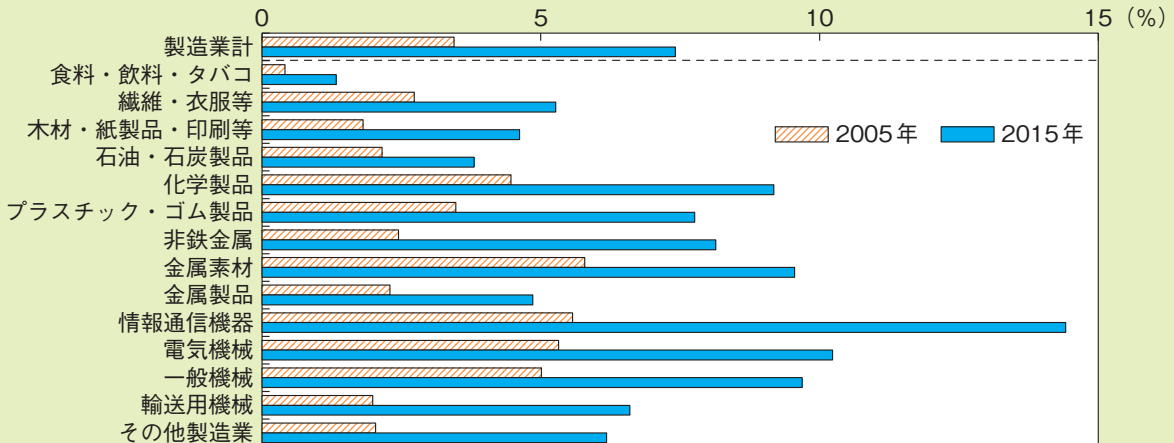


(3) 中国の最終需要の変動がもたらす影響

① 中国の最終需要に対する依存度



② 日本の産業別生産額の中国の最終需要への依存度



(備考) 1. 中国国家統計局、財務省「貿易統計」、OECD「Inter-Country Input-Output Tables」(2018 edition) により作成。  
 2. (1) の赤線は、各年代の実質GDP成長率を単純平均したもの。  
 3. (3) は、各国・地域の生産額に占める、中国の最終需要に誘発される生産額の割合。算出方法の詳細は、付注3-1を参照。

**●中国から輸出される主要な品目には、日本の付加価値が相応に含まれている**

次に、米中間の通商問題は、中国とアメリカに対してだけでなく、サプライチェーンを通じて、日本をはじめ、部品等を供給している国・地域にも影響を及ぼす可能性があるため、こうしたGVCを通じた中国経済との関係を確認する。

第3-2-3図は、中国から輸出される工業製品のうち、2015年時点での輸出額の大きい4品目（情報通信機器、繊維・衣服等、電気機械、一般機械）について、中国国内及び海外の主要な国・地域の付加価値の構成を図示したものである<sup>25</sup>。

品目別に付加価値の構成を比較すると、中国において、従来輸入していた中間財を国内で生産する（内製化する）割合が高まってきたため、平均すると中国国内の付加価値の割合が8割、海外の割合が2割となっているが、そうした中であっても、情報通信機器については、海外の付加価値の割合が約3割と相対的に高くなっている。また、電気機械と一般機械は海外の付加価値の割合が2割程度となっている。一方、繊維製品については、中国国内の付加価値が約9割、海外の付加価値が約1割と、自国の付加価値による貢献が比較的高くなっている。

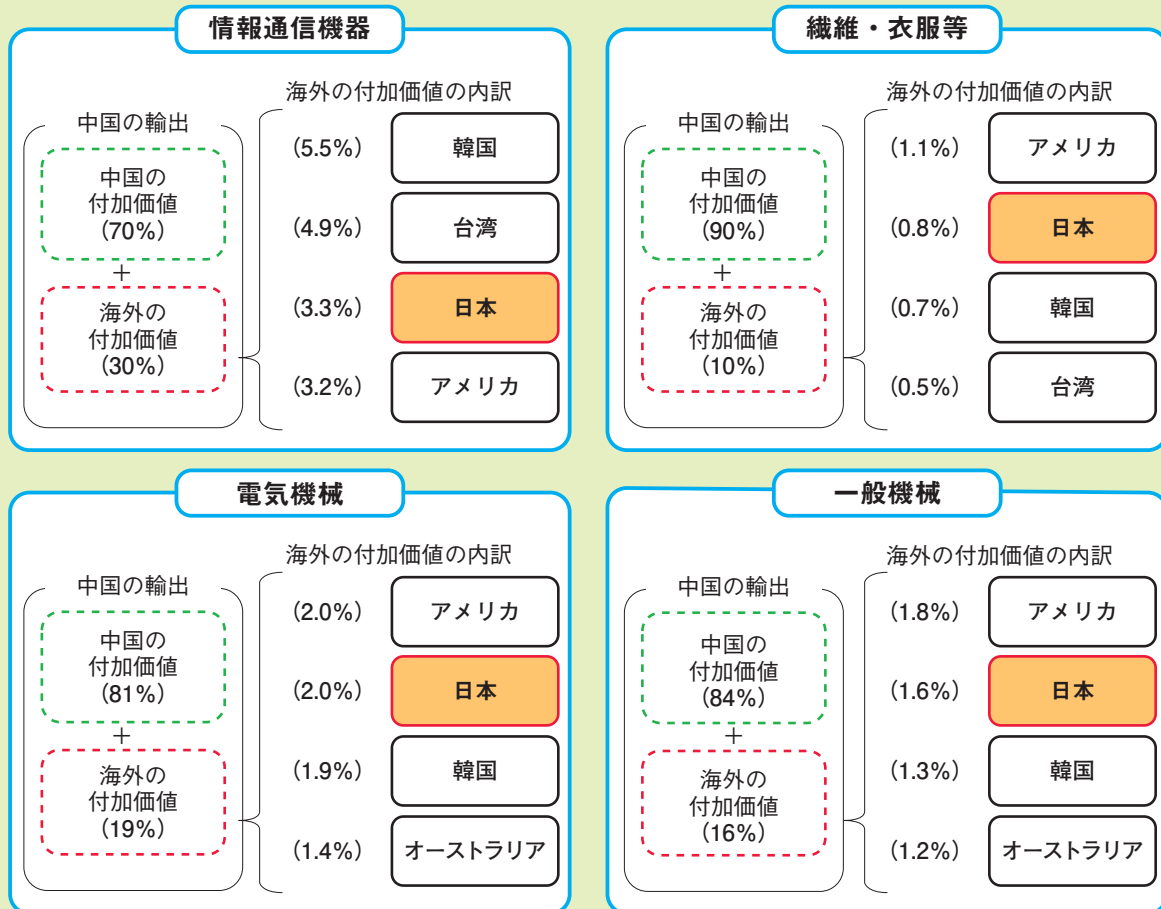
これら4品目の海外による付加価値の創出分について、国・地域別に寄与の大きさを確認すると、日本は、いずれの品目についても付加価値の割合が相対的に高く、シェアは第2位ないし第3位となっている。

以上を踏まえると、日本をはじめとする主要な国・地域が、中国を中心とするサプライチェーンにおいて重要な位置付けを占めているため、関税率引上げにより中国の輸出が減少すると、サプライチェーンを通じて、中国だけでなく、日本も影響を受ける可能性があることが示唆される。特に、当初のアメリカによる追加関税措置には、日本からの部品供給が多く含まれるスマートフォンやタブレット端末が除外されていたことから、情報通信機械や電気機械への影響は限定的なものにとどまっていたとみられたが、今後、さらに追加関税措置の対象が中国からの輸入全般にまで拡大された場合には、その影響に十分留意する必要がある。

注 (25) GVCを通じた各国・地域の付加価値の依存関係については、コラム3-1を参照。

## 第3-2-3図 中国が輸出する主な品目に含まれる付加価値の構成

中国から輸出される主要な品目には、日本の付加価値が相応に含まれている



(備考) 1. OECD「Trade in Value Added」(December 2018)により作成。

2. 計数は2015年時点。

3. 括弧内は各品目の輸出総額に占める割合を表す。

## ●米中間の通商問題や不透明感の高まりには十分注意が必要

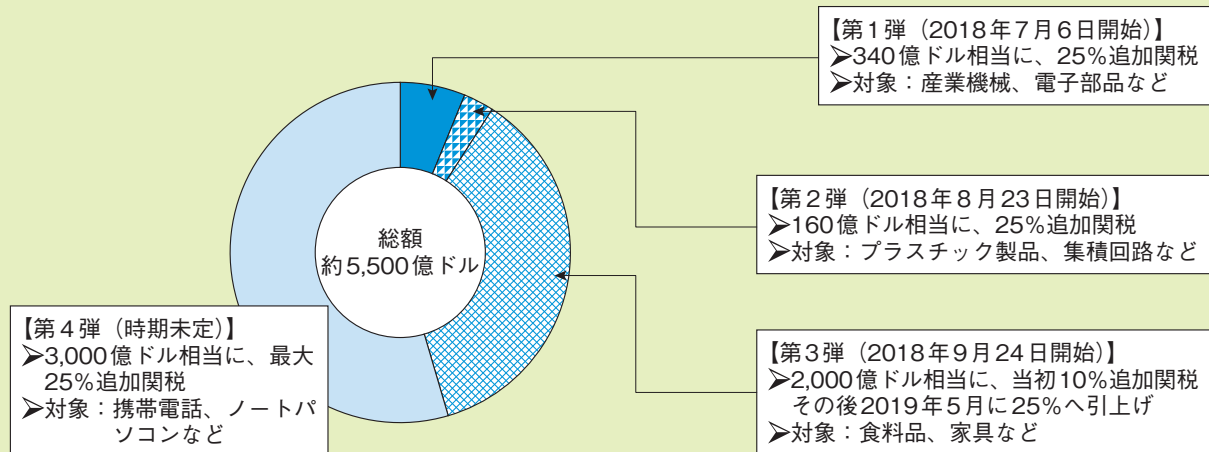
アメリカは、中国等との間で貿易収支の赤字が拡大していることや、中国による知的財産権の侵害等を背景に、2018年3月に安全保障上の脅威を理由に通商拡大法232条に基づき鉄鋼・アルミニウムへの追加関税措置を実施したほか、7月から9月にかけては、知的財産権の侵害を理由に通商法301条に基づき、総計で2,500億ドルにのぼる中国製品の輸入に追加関税を課した。これに対して、中国も対抗措置として、総計で年間1,100億ドル相当のアメリカ製品に5~25%の追加関税を適用した。その後、2018年12月の米中首脳会談において、知的財産保護など中国の構造改革を巡る協議を進めることとなり、中国からの2,000億ドル相当の輸入に対する追加関税率は当面10%に据え置いたものの、2019年5月には、アメリカ政府は、追加関税を25%に引き上げ、また、中国政府もこれに対する対抗措置として関税率の引き上げを6月から開始した。さらに、アメリカ政府は、これまで対象としていなかった中国からの輸入品目のほ



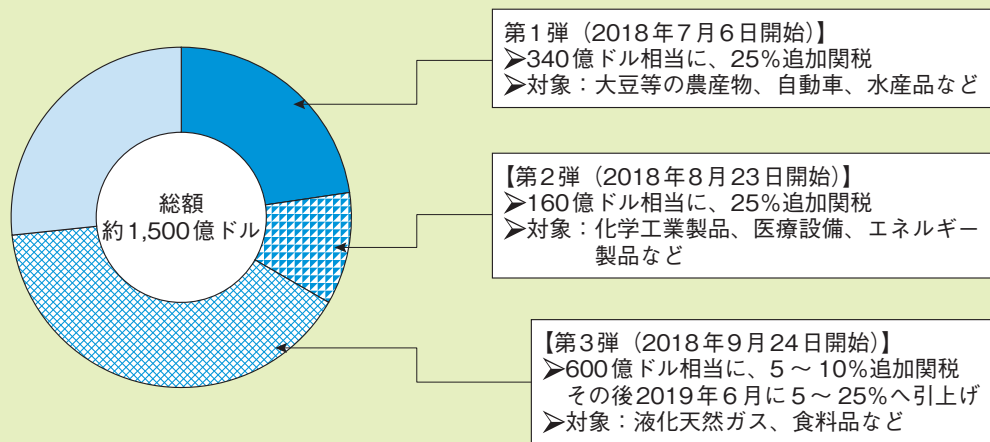
ば全てである残り3,000億ドル相当に対しても、最大25%の追加関税を課す計画を2019年5月に表明していたが、2019年6月の米中首脳会談を踏まえ、トランプ大統領は、米中通商協議を継続し、当面は25%の追加関税の賦課を実施しない方針を表明した（第3-2-4図）。

### 第3-2-4図 米中間の追加関税・対抗措置

#### (1) アメリカの対中国輸入への追加関税措置



#### (2) 中国の対アメリカ輸入への追加関税措置



- (備考) 1. アメリカ商務省、アメリカ通商代表部、中国海関総署、各種公表資料により作成。  
 2. (1) の第1弾～第3弾の対象項目には、スマートフォンやタブレット端末等は含まれていない。  
 3. (1) の第3弾については、アメリカは関税賦課開始時点において、2019年から25%への関税率引上げを予定していたが、2018年12月1日の米中首脳会談において、知的財産保護など中国の構造改革を巡る協議を進めることとなり、当面10%に据え置いたものの、2019年5月に25%への引上げを実施。  
 4. (1) の第4弾の「3,000億ドル相当」は、2019年5月13日にアメリカ政府が、携帯電話などの中国製品に最大25%の追加関税を課す計画を表明したもので、これまで対象となっていないほぼ全ての項目（5月13日に公表された対象項目案では医薬品やレアアース等を除外）を対象とするもの。ただし、2019年6月29日の米中首脳会談を踏まえ、トランプ大統領は米中通商協議を継続し、当面は25%の追加関税の賦課を実施しない方針を表明した。  
 5. (2) については、中国は、2018年12月14日に、アメリカから輸入する自動車・同部品への関税について、25%の追加関税を2019年1月から同年3月31日まで適用しない旨を公表。

仮に米中間の追加関税措置が今後も長期的に継続した場合には、世界経済全体としても以下の3つの経路を通じて影響が生じる可能性が考えられる。第一は、追加関税措置が、対象と

なっている財の貿易を下押しし、当事国の経済を減速させるという直接的な影響が生じる可能性がある。第二は、追加関税措置によって当事国の輸出財の生産が減少した場合に、それがサプライチェーンを通じて、当該財の部品等を供給している当事国以外の国・地域にも影響を及ぼす可能性である。第三は、通商問題の先行きの展開が不透明な中で、貿易や経済動向の先行きに関する不確実性が高まることにより、企業活動が慎重化したり、金融資本市場の変動が高まる可能性が考えられる。

こうした米中間の追加関税措置の影響については、OECDやIMFなどの国際機関による試算が公表されている（付図3-3）。いずれの試算においても、直接的な関税率引上げの影響については、アメリカ、中国の実質GDPを押し下げる可能性が示唆されている一方、当事国以外の国・地域への影響は限定的である。ただし、不確実性の高まりが企業マインドに与える影響等が設備投資などの企業活動を慎重化することにより、当事国以外の国・地域でも影響が及ぶ可能性があることには留意する必要がある。

米中間の関税率引上げが貿易に与え得る影響をデータで確認してみよう（第3-2-5図）。アメリカの中国からの輸入は、2018年後半からコンピュータ等を中心に伸びがやや鈍化したものの、追加関税引上げ前の駆け込みもあって高い伸びが続いた。その後、追加関税の引上げが一時的に回避されたことから、2019年に入ってから、追加関税の引上げを見込んだ駆け込みの反動で、急激に減少している。他方、アメリカから中国への輸出については、2018年7月以降大きく低下し、大豆や自動車など一部の品目については関税率引上げの影響がみられたものの、2018年12月に、中国側がアメリカ産の農産物輸入の拡大と自動車関税の一時停止を表明したことから、2019年に入ってやや持ち直している。

このように米中間の貿易をみると、通商問題の影響は、2018年後半に一部の品目についてみられたものの、2019年に入ってから米中間の通商協議の進展もあり、落ち着いていた。ただし、2019年5月から、アメリカ政府が、中国からの輸入のうち、2,000億ドル相当に対する追加関税率を10%から25%に引き上げたこと等による影響には留意する必要がある。

この間、日本の対米輸出の動向については、2018年7月以降に下押しされた様子はみられず、むしろ2019年に入っても増加を続けている。一方、日本の対中輸出については、2018年半ば頃から増勢が鈍化し、最近では弱含んでいるが、品目別にみると、スマートフォンやタブレット端末等の生産に用いられる情報関連財（半導体等の電子部品・デバイスや、それらの製造装置などの生産用機械等）を中心に輸出が大きく減少している。これは、2019年5月時点においては、米中間の追加関税・対抗措置の影響というよりは、むしろ、グローバルな情報関連財の調整<sup>26</sup>に加えて、前述したように、中国经济自体が緩やかに減速していることを反映したものと考えられる。こうした経済情勢を踏まえ、中国政府は、景気の下押し圧力の緩和に向けて、

注 (26) 情報関連財については、過去にも何度かみられた循環的な変動（いわゆるITサイクル）が、世界的に下降局面に入っているとの認識が広がっている。すなわち、2018年前半までは、需要が中長期的に堅調に増加する「半導体スーパーサイクル」の上昇局面にあると言われてきたが、その後は、過去と同様に、部品や製造装置に対する発注のキャンセルや、スマートフォンをはじめとする最終需要の下振れが重なり、調整局面を迎えていると指摘する声が多い。

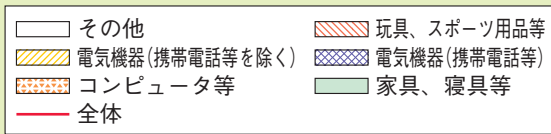
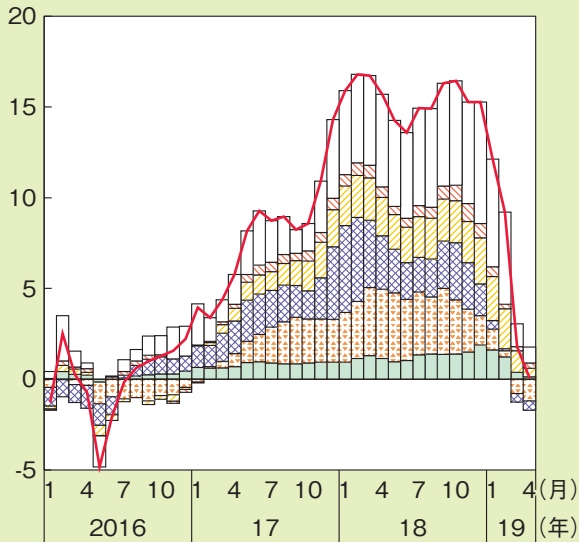
財政・金融の両面から機動的な政策対応を決定し、実施している状況にある。

第3-2-5図 米中間の通商問題による貿易への影響

米中間の通商問題や不透明感の高まりには十分注意が必要

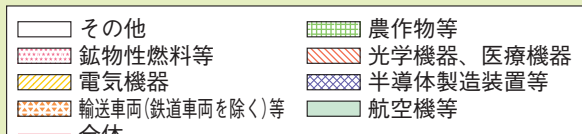
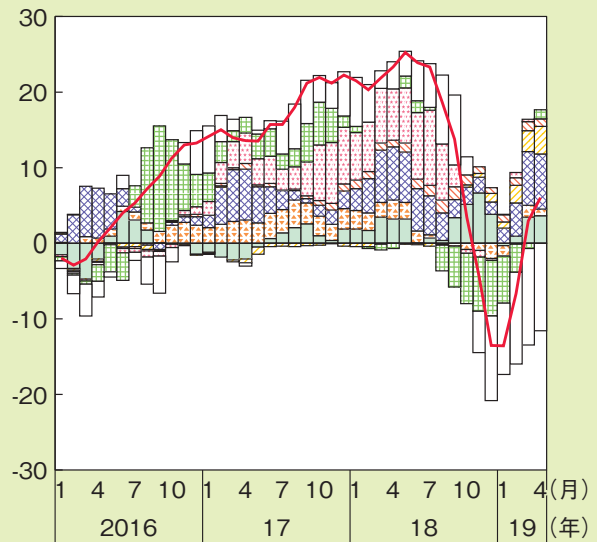
(1) アメリカの中国からの輸入

(前月比累積、%)



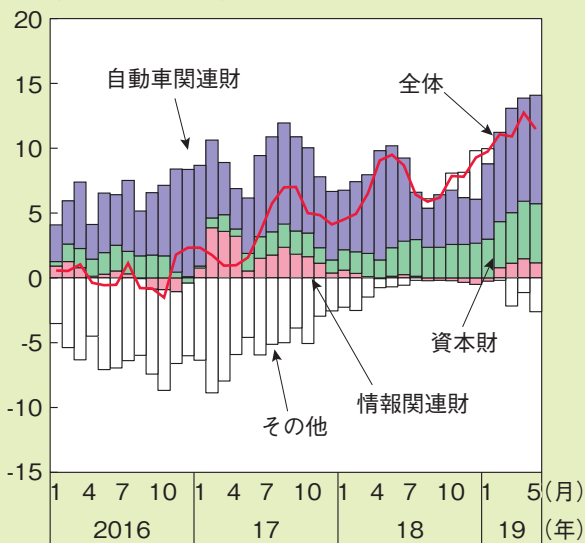
(2) アメリカの中国への輸出

(前月比累積、%)



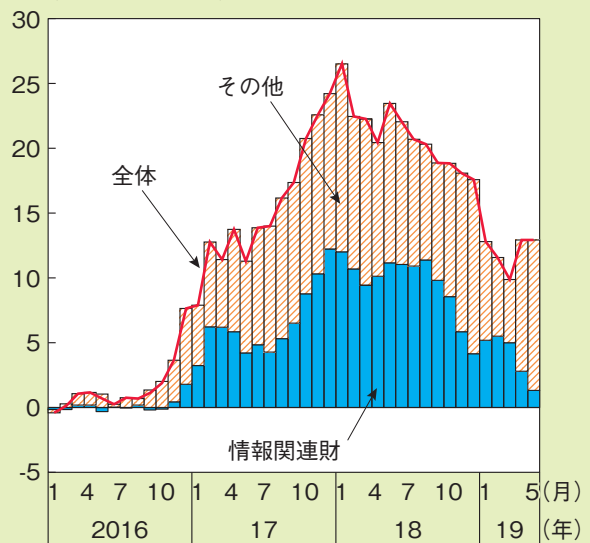
(3) 日本のアメリカへの輸出

(前月比累積、%)



(4) 日本の中国への輸出

(前月比累積、%)



(備考) 1. アメリカ商務省、財務省「貿易統計」により作成。  
 2. (1) ~ (4) は、2015年12月対比。内閣府による季節調整値。3か月移動平均値。  
 3. (3)、(4) の種別別の輸出数量指数の作成方法については、付注3-2を参照。



### ●アジア地域の日系現地企業への影響も懸念される

最後に、海外に進出している日系現地企業への影響について確認しよう。中国に進出している日本企業については、輸出向けの販売が比較的小さく、かつ、その輸出先についてもアメリカ向けは限られていることから、米中間の追加関税措置によって中国における生産拠点等を大きく見直す動きは一部の産業に限られるとみられる。経済産業省「海外事業活動基本調査」によると、中国に進出している日本企業の現地法人（以下、日系現地企業）の数は2017年度時点では7,463社となっており、日系現地企業の売上高の構成比（卸売・小売業を除くベース）は、輸送機械が約4割と最も多く、次いで情報通信機械などの割合が高い。JETRO（日本貿易振興機構）の調査によると、日系現地企業の販売先の構成は、中国国内向けが約7割、海外向けが約3割となっており、輸出について、仕向け先の構成をみると、日本向けの割合は、製造業では5割以上、非製造業でも約7割と、最も高い一方、アメリカ向けの割合は、製造業では6.1%、非製造業では5.7%程度となっている（付図3-4）。しかし、仮に追加関税措置の対象が広がれば影響も大きくなる可能性があるほか、日系現地企業の販売先の約7割が中国国内向けであり、中国のマクロ経済動向による影響も大きいことから、こうした現地企業の動向についても十分に留意する必要がある。

さらに、グローバルなサプライチェーンを通じた日本企業への影響としては、①中国からアメリカへ輸出している製品の部品を日本企業が供給している場合や、②日本企業が中国に生産拠点を設けて、そこからアメリカに輸出している場合など、様々なサプライチェーンを通じた影響があると考えられる。JETROの調査によると、中国だけでなく、香港・マカオ、台湾、韓国など、中国と密接な関係がある国・地域の日系現地企業では、米中間の通商問題によって「マイナスの影響がある」と回答する企業の割合が4割から5割近くと高くなっている（付図3-5 (1)）。他方、ベトナムやタイ、マレーシアといった国の日系現地企業では、「プラスの影響がある」と回答する企業が1割程度存在しており、一部の企業では生産拠点を中国から他のアジア地域に移転するなどの対応が図られていると考えられる（付図3-5 (2)）。こうした日本企業の対応や経営への影響についても、引き続ききめ細かく注視していく必要がある。

以上をまとめると、米中間の通商問題による日本経済への影響という意味では、①追加関税措置が、対象となっている財の貿易を下押しし、アメリカと中国の経済を減速させるという直接的な影響が生じる可能性、②追加関税措置によってアメリカと中国の輸出財の生産が減少した場合に、それがサプライチェーンを通じて、当該財の部品等を供給している当事国以外の国・地域にも影響を及ぼす可能性、③通商問題の先行きの展開が不透明な中で、貿易や経済動向の先行きに関する不確実性が高まることにより、企業活動が慎重化したり、金融資本市場の変動が高まる可能性という3つの経路を通じた影響が生じる可能性が考えられる。今後については、中国の景気刺激策の効果が期待される一方、これまでにとられた米中間の追加的な関税引上げ等の影響や今後の米中通商協議の動向に引き続き注意が必要である。

## (2) 英国のEU離脱の影響

### ●日本は英国と貿易・投資の面で深く関係している

英国は、日本にとって、欧州における重要な貿易・投資相手国であり、今後のEU離脱交渉がどのような形で進むのかによって、英国や他のEU加盟国だけでなく、日本経済にも影響が及ぶ可能性がある。以下では、日本と英国との貿易・投資関係を概観するとともに、英国と他のEU加盟国の間のサプライチェーンの状況について確認する。

まず、これまでの離脱交渉の経緯と今後の予定を確認しよう（第3-2-6図(1)）。英国は、2016年6月の国民投票でEU離脱を決め、2017年3月には正式にEUに離脱を通告した。その後は、当初予定されていた2019年3月末の離脱に向けて、離脱協定及びEUとの将来関係の大枠を示す政治宣言の協議を進めてきたが、2019年1月以降、英国議会下院で離脱協定及び政治宣言の否決が続く中、2019年4月の特別欧州理事会において、英国のEU離脱期限を2019年10月末まで延期することが決定された。これを受けて、引き続きEU離脱案について、英国内及びEUとの間での合意形成を目指して検討が進められている状況にある（2019年5月末時点）。

次に、日本と英国との貿易や投資などの構造を確認してみよう（第3-2-6図(2)）。日本からの輸出金額（2018年時点）をみると、英国を除くEU向けが占める割合は全体の9.4%であるのに対し、英国向けの割合は1.9%と相対的に小さい。他方、日本からの直接投資残高（2018年末時点）をみると、英国を除くEU向けの割合は全体の約15%であるのに対し、英国向けの割合は約10%となっており、投資先としては大きな位置付けを占めている。特に、業種別にみると、金融・保険業の直接投資残高の割合は、英国向け（8.0%）と、英国を除くEU向け（11.7%）に近い割合となっている。また、日本の対外与信残高（2019年3月末時点）をみると、英国向け（4.8%）は、英国を除くEU向け（17.1%）よりも割合が小さいが日本企業の進出に伴い一定程度の割合を占めている。

第3-2-6図 英国のEU離脱交渉の動向と日英の貿易・投資関係

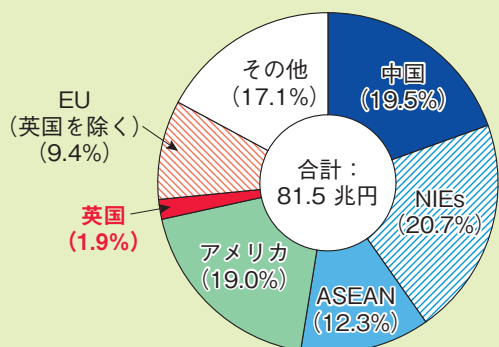
日本は英国と貿易・投資の面で深く関係している

(1) 英国のEU離脱交渉の経緯と今後の予定

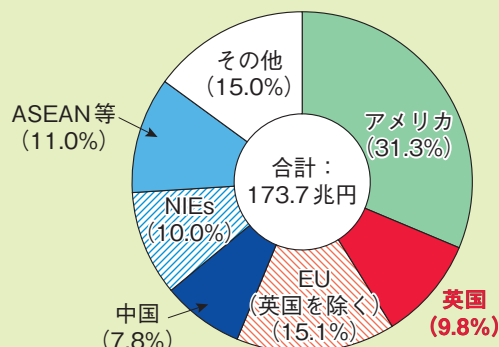
年月日	事項
2016年6月 23日	EU残留・離脱を問う国民投票
2017年3月 29日	英国政府がEU側に正式に離脱通知
2018年7月 6日	英国政府がEU離脱後の将来枠組みに関する交渉指針を公表
11月 25日	臨時EU首脳会議において、EU27か国が離脱協定及び将来関係に関する政治宣言を承認
12月 10日	英国議会での承認手続きを延期
2019年1月 15日	英国議会で離脱協定及び政治宣言を否決
3月 12日	英国議会で修正後の離脱協定及び政治宣言を再否決
21日	欧州理事会（EU首脳会議）でEU27か国が（英国議会で離脱協定を可決しない場合）4月12日までの離脱期限延期に合意
29日	英国議会で離脱協定を再々否決
4月 5日	メイ首相、EUに対し離脱期限を6月30日まで延期することを要請
10日	特別欧州理事会（特別EU首脳会議）でEU27か国が10月31日までの離脱期限延期に合意
5月 23～26日	欧州議会選挙
24日	メイ首相が6月7日に保守党党首を辞任し、新党首が選任されるまで、首相の職に留まる意向を表明
(以下、予定)	
2019年10月 31日	英国のEU離脱期限
2020年12月 31日	移行期間終了

(2) 日本と英国の貿易・投資関係

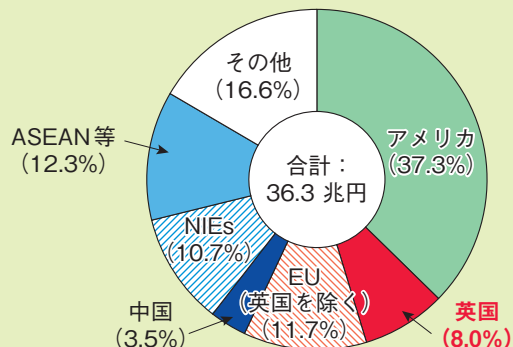
① 日本の輸出額



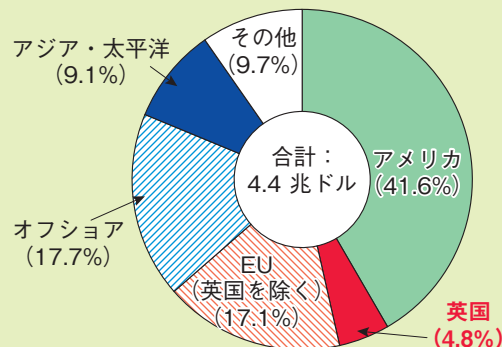
② 日本の対外直接投資残高（全産業）



③ 日本の対外直接投資残高（金融・保険業）



④ 日本の対外与信残高



(備考) 1. 財務省「貿易統計」、財務省・日本銀行「国際収支統計」、日本銀行「BIS国際与信統計の日本分集計結果」、各種資料等により作成。  
 2. (2) の輸出金額は2018年、対外直接投資残高は2018年末、与信残高は2019年3月末の値。括弧内の数値は、総額（全世界向け）に占める割合を表す。NIEsは韓国、台湾、香港、シンガポールの合計。  
 ①のASEANは、ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、タイ、ベトナムの合計。  
 ②③のASEAN等は、アジアから中国、NIEsを除いたもの。  
 ④の与信残高は、日本に本店を持つ銀行の国際的な与信残高（最終リスクベース）。EUには、キプロス、マルタを含まない。

**●英国のEU離脱の動向には、引き続き注意が必要**

英国のEU離脱による日本経済への影響については、どのような離脱案が合意されるか次第であり、現時点で正確に見通すことは困難である。ただし、仮に英国が何の取り決めもないままにEUから離脱した場合には、企業レベル及びマクロ経済レベルの双方で影響が生じると考えられる。第一に、英国とその他EU加盟国との貿易において、通関手続きや関税の支払いが生じるほか、英国・EU双方の規制・ルールへの対応やサプライチェーンの見直しが必要になるなど、合意に基づいて離脱する場合よりも日本企業への影響は大きいと考えられる。第二に、マクロ経済的にみても、合意なきEU離脱による英国への経済的影響は大きいとみられることから、それによる貿易・投資への影響、金融資本市場を通じた影響などが懸念される。この点に関して、2019年4月に公表されたIMFの最新の試算によれば、合意なきEU離脱による関税等の引上げにより、2019年から2021年にかけての英国のGDPは、合意に基づいて離脱した場合と比べて3.5%低下し、EUのGDPも同期間に0.5%低下するとされている<sup>27</sup>。

英国では、約1,000社にのぼる日本企業の拠点が現地に進出し経済活動を行っているが、合意なきEU離脱が生じた場合には、こうした日系現地企業の活動に大きな影響が及ぶ可能性がある（第3-2-7図（1））。ここでは、英国における日系現地企業の売上高が最も大きい自動車産業に着目し、欧州と英国の間のサプライチェーンの状況を確認してみよう。国際自動車工業連合会（OICA）などの統計データをみると、欧州における日系メーカーの販売台数や生産台数は、いずれも英国が最大となっており、そのシェアは欧州における現地生産の約半分（46%）を占めていることから、英国は日系メーカーの最大のマーケットであると同時に、重要な生産拠点となっている（第3-2-7図（2））。また、英国で日系メーカーが供給している自動車の台数は、英国での販売台数を大きく上回っており、英国で生産されたものの大半が他のEU加盟国向けに輸出されているとみられる<sup>28</sup>。

英国において自動車生産を行う際には、他のEU加盟国から輸入された自動車部品が用いられている。こうした英国と欧州の間のサプライチェーンの状況について、OECDの付加価値貿易のデータを用いて、英国から輸出される自動車の輸出額に含まれる付加価値の構成をみると、2015年時点において、英国国内による付加価値は全体の約71%、海外の付加価値が約29%となっている（第3-2-7図（3））。このうち、海外の付加価値について国・地域別の内訳をみると、英国を除くEU加盟国の割合が輸出全体の付加価値の約16%を占めるほどの大きさとなっている。このように、英国で生産・輸出される自動車には、他のEU加盟国で作られた部品等が多く用いられている。

2019年3月に英国政府が公表した合意なき離脱の際の暫定的関税枠組みでは、前述の点も考慮して、自動車の完成車には10%の関税が課されるものの、自動車部品には12か月間は関税を課されないことが示されたほか、通関手続きについても暫定的に移行簡易手続きを導入する

**注**

(27) IMF (2019a) を参照。

(28) 詳細は、内閣府政策統括官（経済財政分析担当）(2019a) を参照。



こととされている<sup>29</sup>。

このように、暫定措置は準備されつつあるものの、合意なき離脱となった場合の産業全般への影響はなお大きいと見込まれている。例えば、英国産業連盟（CBI）の分析では、想定される5つの影響として、①関税引上げによるコスト上昇（EU側で年間45億～60億ポンド、英国側で110億～130億ポンド発生）、②港湾手続きの混乱（原産地証明、トレーサビリティ等の手続きに係る非関税障壁、手続き関連のインフラ不足）、③EUで適用される製品等への規制・標準の取扱いの不透明性、④既存住民の権利の不確実性による労働力へのアクセスの毀損、⑤クロスボーダー・サービス産業におけるEU市場へのアクセスの不透明性、といった問題点が指摘されている<sup>30</sup>。

こうした中、英国の日系現地企業においてどのような対応が実施ないし検討されているかについて、JETROが2019年4月に公表した調査結果をみると、サプライチェーンや販売体制の見直し、為替リスクへの対応、金融パスポートの英国以外のEU加盟国での取得などの取組を挙げている企業が一部にみられるものの、多くの企業においては、不確実性の高さから、あまり対応が進んでいない様子が見られる（第3-2-7図（4））。

我が国としては、これまで、英国のEU離脱が日本経済や日系現地企業の経済活動に与える影響を最小化すべく、日系現地企業に対する情報提供や相談対応といった支援に取り組んできたほか、英国・EU双方にあらゆるレベルで働きかけてきたところであり、引き続き、英国とEUの間の離脱交渉の動向を注視する必要があると考えられる<sup>31</sup>。

## 注

(29) JETRO (2019a) を参照。

(30) CBI (2017) を参照。

(31) 日本政府の取組については、「英国のEU離脱に関する政府タスクフォース」の議事次第等を参照。



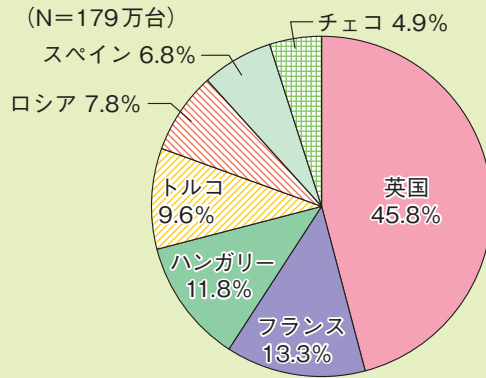
第3-2-7図 英国の日系現地企業の活動と対応状況

英国のEU離脱の動向には、引き続き注意が必要

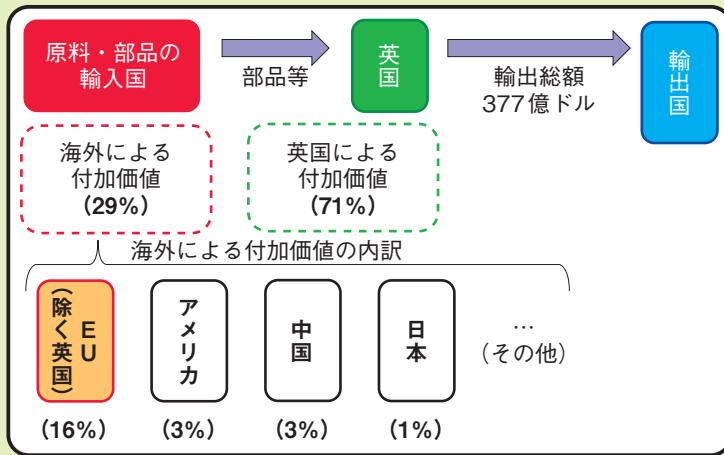
(1) 日本の海外進出企業（拠点）数

国	総数
全世界	75,531
EU（英国除く）	5,551
英国	986
ドイツ	1,814
フランス	719

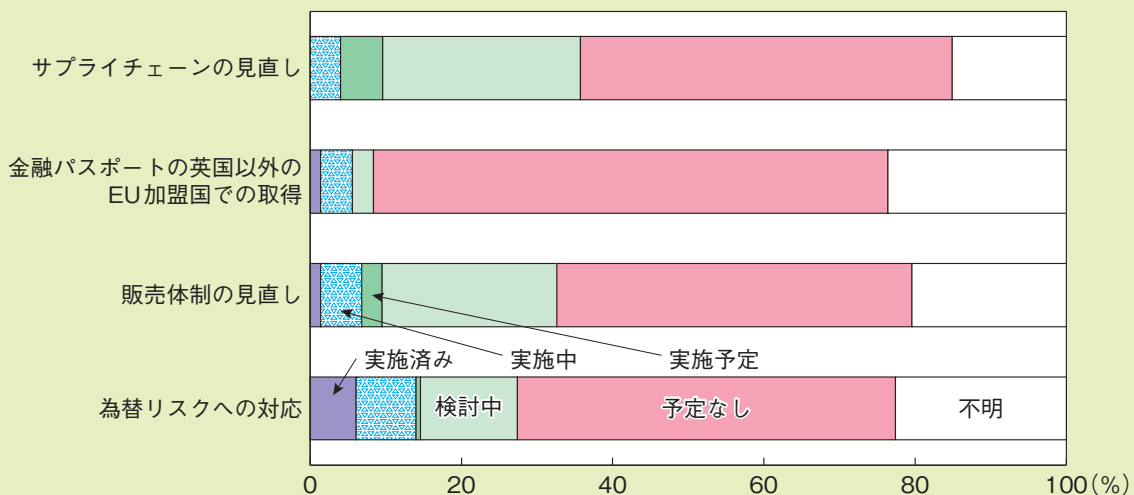
(2) 日系自動車メーカーの現地生産構成比



(3) 英国を中心とする自動車のサプライチェーン



(4) 英国のEU離脱に対する日系現地企業の対応状況



(備考) 1. 外務省「海外在留邦人数調査統計」、OICA公表資料、OECD「Trade in Value Added」(December 2018)、JETRO「2018年欧州進出日系企業実態調査」により作成。  
 2. 「欧州」は、OICAの定義に準じ、EUに加え、ロシアやトルコなどを含む。  
 3. (1)は2017年10月1日時点、(2)は2016年時点。  
 4. (3)は、英国から全世界に輸出される自動車について、英国及び海外（英国以外）による付加価値の内訳を示したもの（計数は2015年時点）。

### (3) アメリカ・メキシコ・カナダの新たな協定（USMCA）とその影響

- 自動車など一部ではマイナスの影響を懸念しているが、対応未定の企業も多く、今後の動向に注意

アメリカ政府は、メキシコ・カナダとの間で、これまで締結していたNAFTA（北米自由貿易協定）の再交渉を行い、2018年11月にアメリカ・メキシコ・カナダの3か国間での新たな協定（USMCA:United State-Mexico-Canada Agreement）が署名された。この新協定により、乗用車の原産地規則については、域内での乗用車部品の調達比率を現行の62.5%から75%へ引き上げるほか、40%の乗用車部品は時給16ドル以上の労働者によって生産すること等が盛り込まれた<sup>32</sup>。

そこで、日本の自動車産業のアメリカでの活動状況を確認しよう。まず、アメリカの自動車・同部品の主な輸入相手国をみると、日本は、メキシコとカナダに次いで、第3位となっている（第3-2-8図（1））。次に、2017年におけるアメリカ市場での日本車の販売と現地生産・輸入等の状況をみると、販売台数は約670万台であり、このうちアメリカでの現地生産が約380万台、日本からの輸入が約170万台、残りの約150万台がメキシコ及びカナダからの輸入となっている<sup>33</sup>（第3-2-8図（2））。また、北米（アメリカ、メキシコ、カナダ）における日本企業の現地法人の数は約3,600社と多く存在するほか、その売上高の構成（卸売・小売業を除くベース）をみると、自動車などの輸送機械が約半分を占めている（第3-2-8図（3）（4））。

JETROが2019年2月に公表した日系現地企業調査によると、USMCAの影響については、8割以上が「影響はない」または「わからない」としており、マイナスの影響があると回答した割合は全体で6.3%、自動車・二輪車・同部品産業で14.8%にとどまっている。特に、自動車・二輪車・同部品産業においてマイナスの影響として指摘された項目をみると、「賃金条項（高賃金労働者による製造）への対応」を挙げる企業が最も多く（21.3%）、次いで、「鉄鋼・アルミニウムの域内調達比率の達成義務」（18.4%）や、「品目別原産地規則の見直し」（17.9%）を挙げる企業が多くなっている（第3-2-8図（5））。また、USMCAへの対応策については、「何も変更しない」と「分からない」が8割以上を占めたが、自動車・二輪車・同部品産業では、「販売価格の引上げ」（15.3%）、「調達先の変更」（10.2%）、「生産拠点の変更」（5.1%）と他産業に比べて対応を行う企業の割合が高くなっている（第3-2-8図（6））。ただし、現時点では対応を決めていない企業も多くみられることから、今後の動向については引き続き留意が必要である。

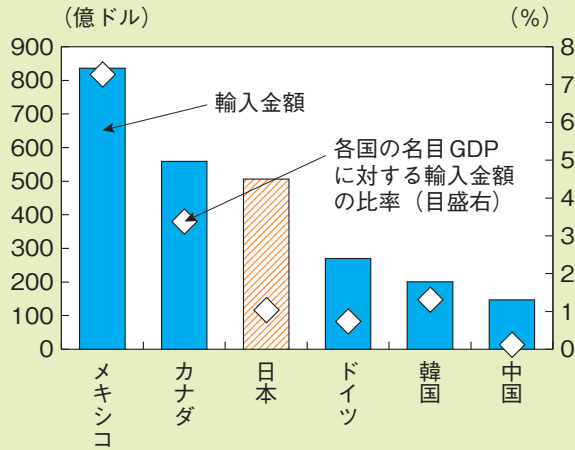
注 (32) 詳細は、内閣府政策統括官（経済財政分析担当）（2019a）を参照。

(33) 販売台数、現地生産台数、輸入台数のそれぞれを異なる統計を用いて把握しているため、販売台数と現地生産台数及び輸入台数の合計は一致しない。

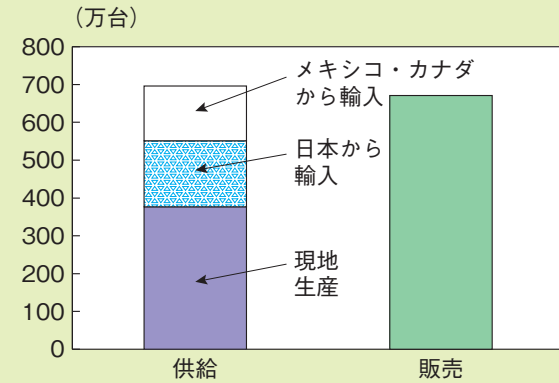
第3-2-8図 アメリカ・メキシコ・カナダの新たな協定（USMCA）とその影響

自動車など一部ではマイナスの影響を懸念しているが、対応未定の企業も多く、今後の動向に注意

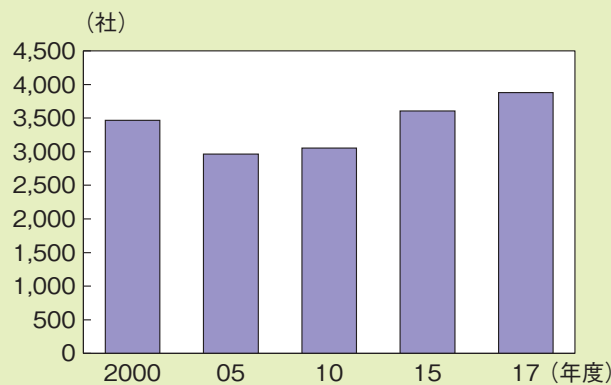
(1) アメリカの自動車・同部品の主な輸入相手国（2017年）



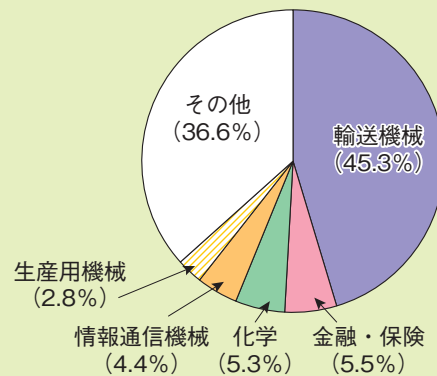
(2) アメリカ市場での日本車の販売と現地生産・輸入等の状況（2017年）



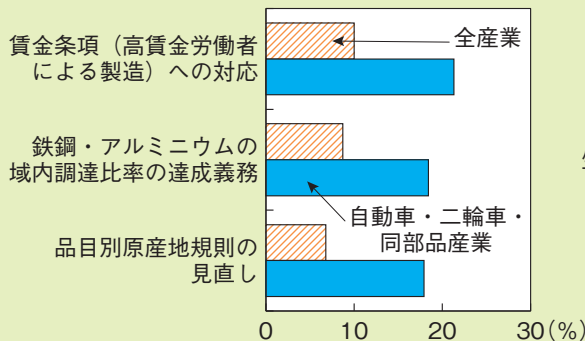
(3) 北米における日系現地企業の数



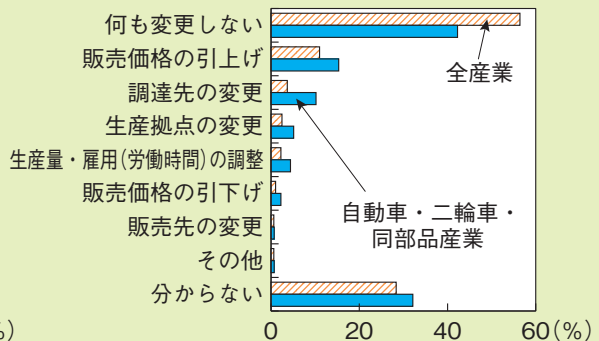
(4) 北米における日系現地企業の売上高（業種別構成比、2017年度）



(5) USMCA発効による日系現地企業の見方（マイナスの影響として指摘された項目の回答割合）



(6) USMCAへの対応策



(備考) 1. 世界銀行、アメリカ商務省、日本自動車工業会、経済産業省（2019）、経済産業省「海外事業活動基本調査」調査票情報、JETRO「2018年度 米国進出日系企業実態調査」により作成。  
 2. (2)は、複数の統計を使用しているため、販売台数と供給台数は一致しない。  
 3. (3)及び(4)の北米は、アメリカ、メキシコ、カナダの合計。  
 4. (4)は、卸売・小売業を除くベース。