

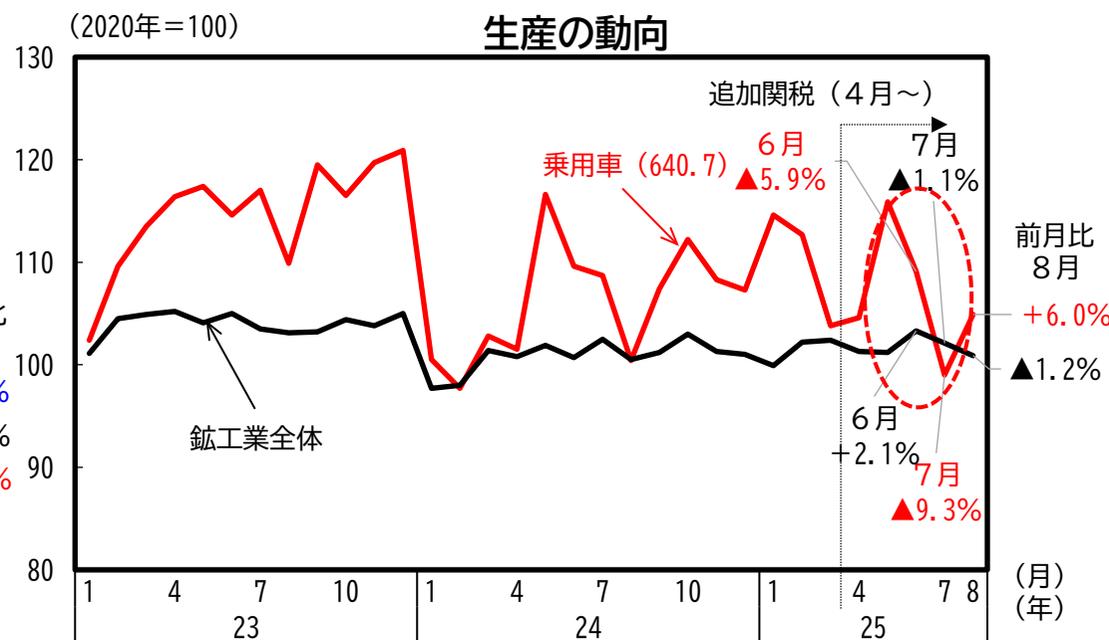
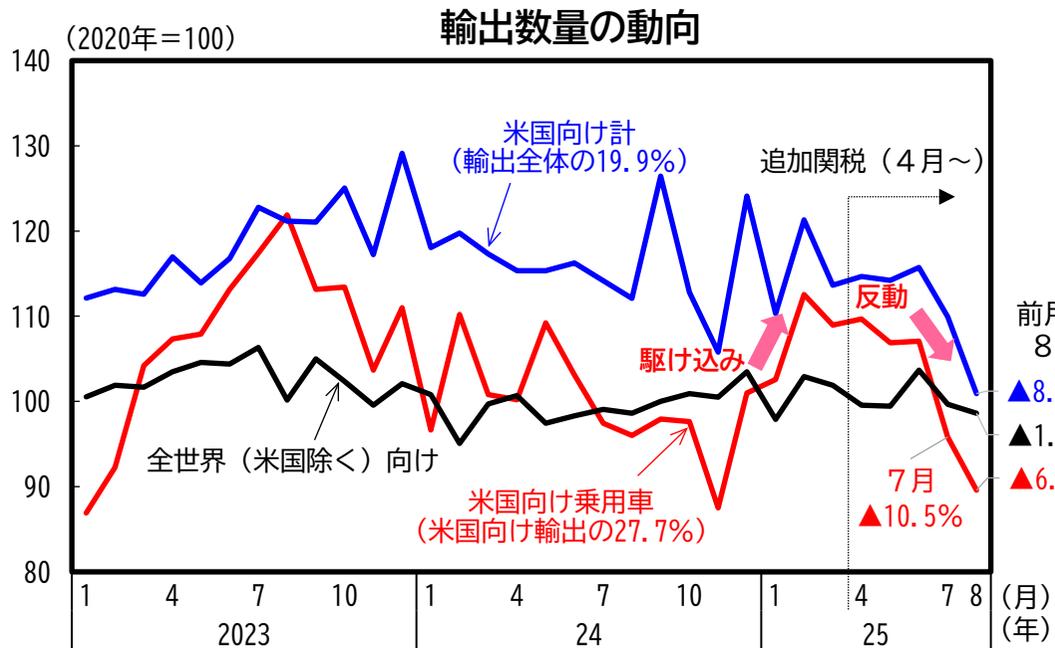
# 米国関税引上げ後の我が国の輸出、生産、収益等の動向

2025年10月 1 日

内閣府

# 輸出・生産の動向

- ◆ 世界向けの輸出動向に変調は見られないものの、米国向け輸出数量は自動車を中心に、今年前半の輸出増を受けた反動減もあり足下で減少。生産活動についても、全体としては横ばい傾向にある中、自動車産業の生産は6月・7月と低下（ただし7月は津波警報に伴う操業停止の影響を含む）。
- ◆ 背景として、米国の自動車需要自体が関税引上げに伴う駆け込み需要の後の反動減となった可能性や、現行生産体制における柔軟な内外生産比率の見直し等が考えられる。



## 自動車産業の対米輸出・生産の動向（ヒアリング情報）

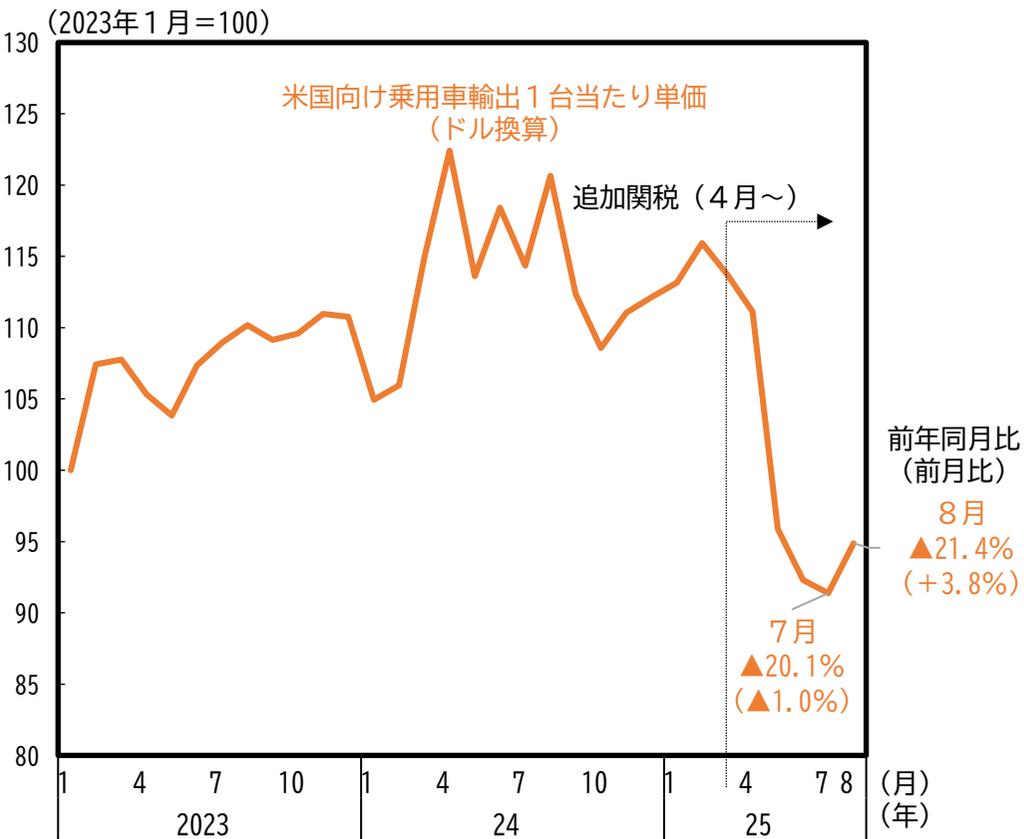
- ・電気自動車購入における米国の税制優遇が9月末で終了すること、関税発動前の駆け込み需要の反動減が予想されることから、米国の自動車販売は年後半に減速が見込まれる。
- ・現行生産体制でも可能なものは、現地生産の拡大や輸出先を米国以外に変更するなど今後柔軟に対応する。

(備考) 1. 左図は、財務省「貿易統計」により作成。内閣府による季節調整値。なお、2025年前半の米国向け乗用車輸出は、24年末の認証不正問題対応による生産・輸出停止の後、在庫回復のための輸出が増加した影響を受けている。  
 2. 右図は、経済産業省「鋳工業指数」により作成。季節調整値。( )内は「鋳工業指数」の中の一万分比のウェイト。7月の自動車の生産低下には、7月30日にカムチャツカ半島付近で発生した地震により津波警報が発令された影響で、太平洋側を中心に30日・31日に自動車工場稼働が停止した影響も含まれる。

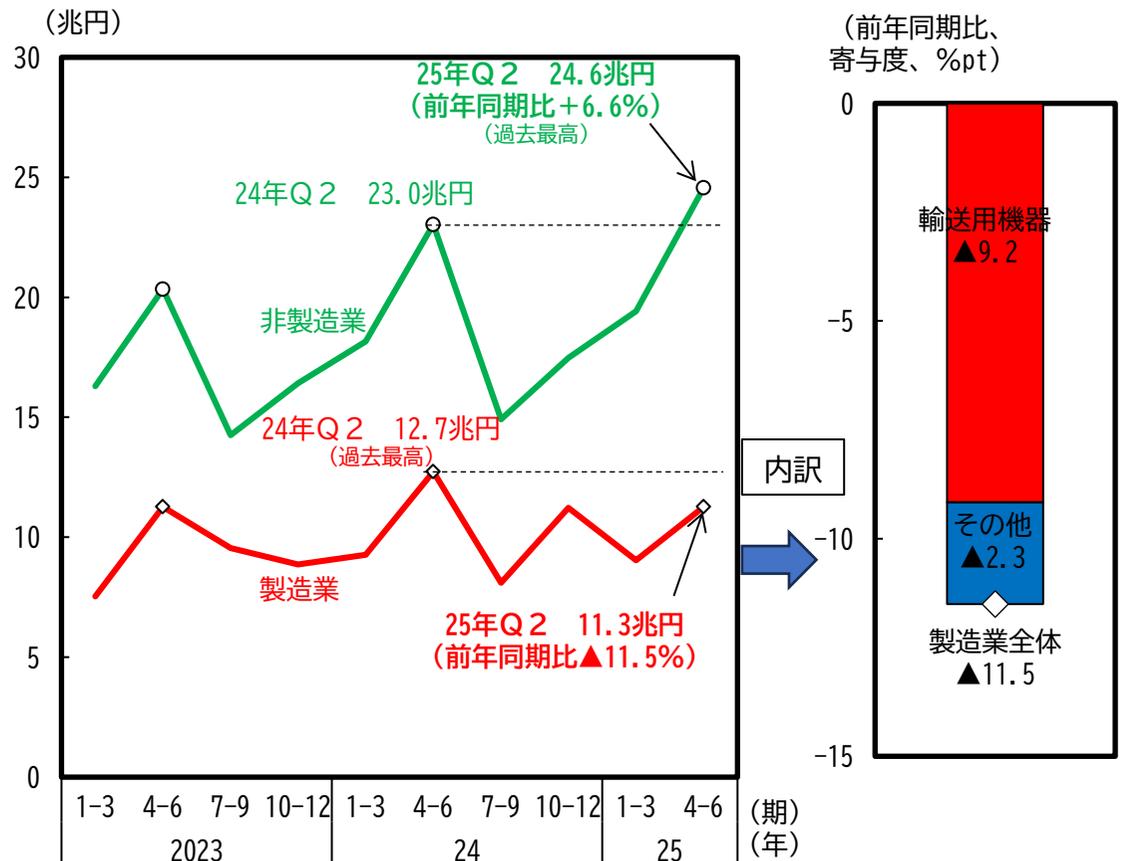
# 企業収益の動向

◆ 米国向けの自動車輸出単価は4月以降、前年同月比で約2割下落。企業収益は高水準が続くものの、価格引下げの影響もあり、4-6月期は輸送用機器の収益減少を主因として、製造業では前年比減少。7月の関税交渉合意の効果を含め、今後の動向を注視していく必要。

## 米国向け自動車輸出価格の動向



## 企業収益（経常利益）の動向



(備考) 1. 左図は、財務省「貿易統計」により作成。  
2. 右図は、財務省「四半期別法人企業統計調査」により作成。原数値。金融・保険業を除くベース。

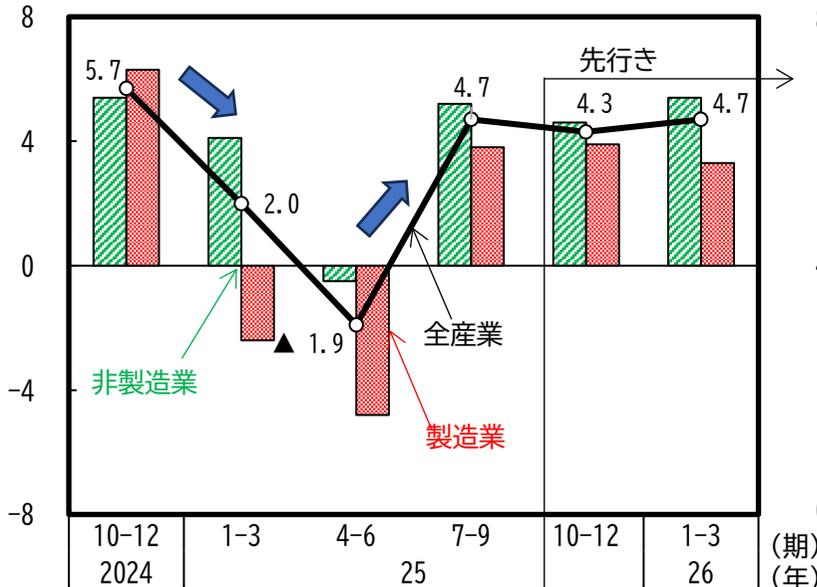
# 企業部門の景況感

- ◆ 7月の関税交渉合意に伴い、大企業の景況感は4－6月期を底に7－9月期以降改善がみられる。特に自動車産業では交渉合意前の調査結果を大きく上回る景況感に。
- ◆ 中小企業の景況感は、マイナス（下降超）が続いているものの、7－9月期は4－6月期よりも改善。中小企業へのアンケートでも、交渉合意の前後で関税の「影響がある」あるいは「今後見込まれる」とする回答割合が減少するとともに、影響が「特にない」の割合も増加。

## 大企業の景況感の動向

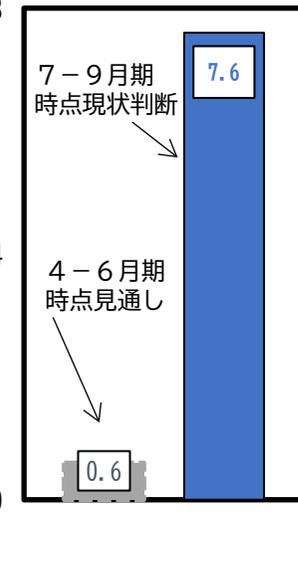
### ①産業計

(BSI、前期と比較して「上昇」－「下降」、%)



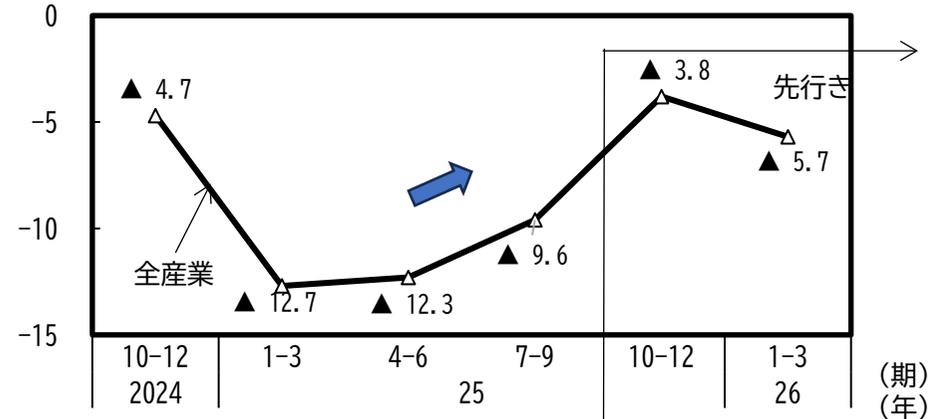
### ②自動車産業の景況感 (4－6月期時点の7－9月期の見通しと7－9月期時点の現状判断)

(BSI、%)



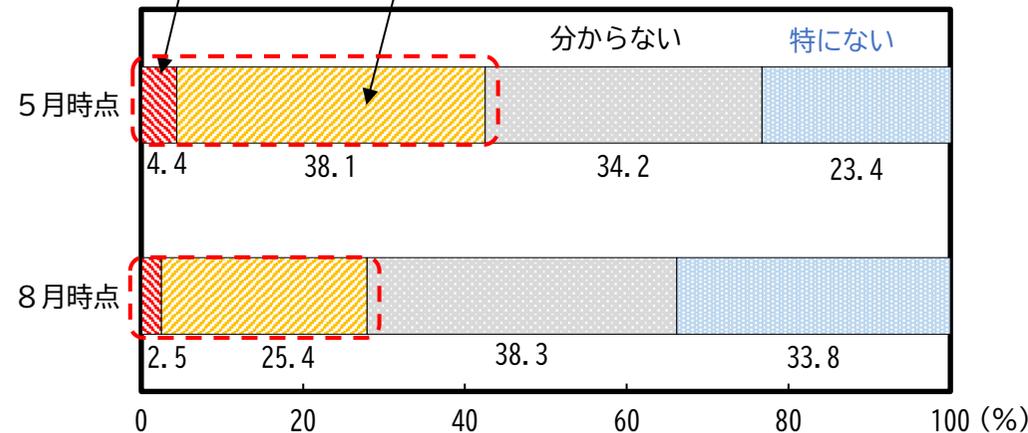
## 中小企業の景況感 (全産業)

(BSI、前期と比較して「上昇」－「下降」、%)



## 関税の影響を受けるとする中小企業

現時点で影響がある 今後、影響が及ぶことが見込まれる



(備考) 1. 左図、右上図は、内閣府・財務省「法人企業景気予測調査」により作成。2025年7－9月期調査は2025年8月15日時点、2025年4－6月期調査は2025年5月15日時点の調査。左図はいずれも大企業、右上図は中小企業。本指標の景況感(BSI(Business Survey Index))は「前期と比較して「上昇」－「下降」」であり、水準に関わらず、例えば「上昇」と答えた企業と「下降」と答えた企業の比率が等しければ「0」となる点に注意。  
2. 右下図は、日本商工会議所「早期景気観測(LOB0)調査」により作成。8月調査の調査期間は8月14日～20日。

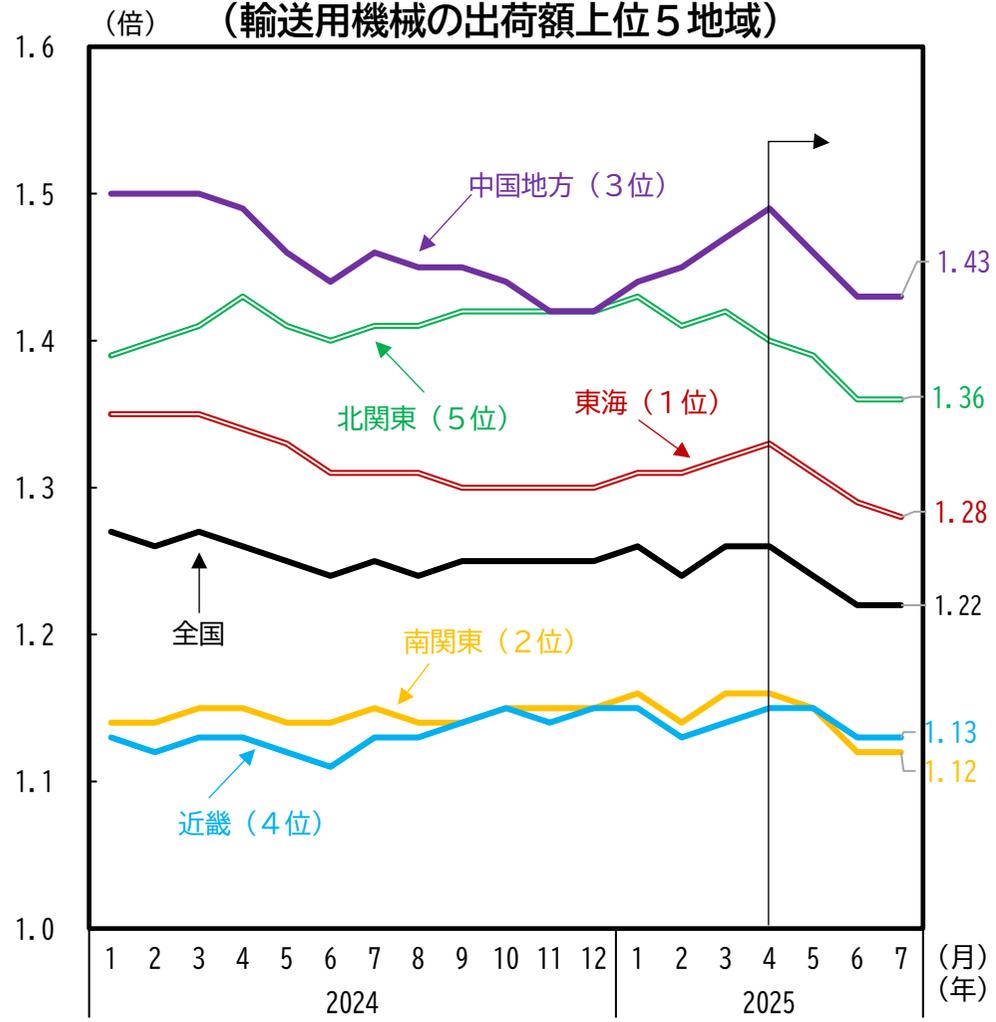
# 地域経済（景気ウォッチャーによる生の声、雇用情勢）

- ◆ 関税交渉合意後の景気ウォッチャー（雇用関連業種）のコメントをみると、関税による企業収益や生産の減少等を懸念する声が見られる一方で、不透明感払拭により企業活動が活発化することへの期待の声が見られる。
- ◆ ただし、雇用については、サービス業での新規求人の減少などから足下で全国的に有効求人倍率が低下。その中で、自動車・部品など輸送用機械出荷額の多い地域の有効求人倍率をみると、東海や中国等で全国を上回る水準ながら低下の動きがみられており、関税引上げの今後の影響を含め注視が必要。

## 地域の景気ウォッチャーによる生の声 （雇用関連業種、2～3か月後の見込み）

プラス要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>日米の関税交渉に一定のめどが立ち、様子見ムードから動きが出る</b>とみている。特に<b>自動車と半導体を中心とした製造業に期待</b>している。（東北＝人材派遣会社、7月）</li> <li>・ 米国との相互関税率がはっきりとしたことで、<b>各企業の対策も講じられることが期待され、好転することが予測</b>される。（南関東＝人材派遣会社、7月）</li> <li>・ 米国関税が15%と決定したことで、<b>停滞していた企業活動が活発</b>になる。（東海＝職業安定所、7月）</li> <li>・ 米国による関税が15%に落ち着き、<b>先送りになっていた案件が決まり始める</b>。（近畿＝人材派遣会社、7月）</li> <li>・ 関税の影響は徐々に小さくなっていくため、<b>半導体関連と自動車関連からの新規求人数は回復していく</b>とみられる。（中国＝人材派遣会社、8月）</li> </ul>
マイナス要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 米国の関税は、<b>最悪の状況は避けられたが、自動車製造関連へ人材供給を行う企業にとっては、生産減少が予想され厳しい状況</b>になる。新型車種及び国内新車販売に期待したい。（東海＝アウトソーシング企業、8月）</li> <li>・ 新規求人数、有効求人数共に前年より増加しているが、<b>先行きについては米国の関税政策の影響を考慮する必要</b>がある。（東北＝職業安定所、7月）</li> <li>・ <b>中小企業において、米国関税の影響がどのように出るか不透明</b>である。（四国＝学校〔大学〕、7月）</li> <li>・ 一部産業では人手不足が継続しているものの、物価の上昇に伴う国内消費動向の停滞、<b>米国関税の影響への懸念</b>から人手不足であっても<b>新たな求人提出を控え、様子見をしている企業も</b>あるとみられる。（東海＝職業安定所、7月）</li> <li>・ 中国の景気が低迷していることに加え、<b>米国の相互関税政策が今後の日本経済にどの程度影響を及ぼすか不透明</b>であり、<b>日本企業の収益悪化が懸念</b>される。（甲信越＝職業安定所、8月）</li> </ul>

## 地域別有効求人倍率 （輸送用機械の出荷額上位5地域）



(備考) 1. 左図は、内閣府「景気ウォッチャー調査（令和7年7月、8月）」により作成。  
 2. 右図は、厚生労働省「一般職業紹介状況」により作成。季節調整値。就業地別。パートタイムを含む。2022年輸送用機械製造業出荷額（経済産業省「経済構造実態調査」）の上位5地域。ラベルの数値は直近7月の値。北関東は、茨城県、栃木県、群馬県。南関東は、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県。東海は、静岡県、岐阜県、愛知県、三重県。近畿は、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県。中国地方は、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県。