

2025. 11. 21

【日本貿易統計（25年10月）】

輸出は2ヵ月連続のプラス、対米はマイナス縮小 ～当面軟調な推移を予想、米関税の影響には引き続き留意～



経済調査部 エコノミスト
藤田 敬史

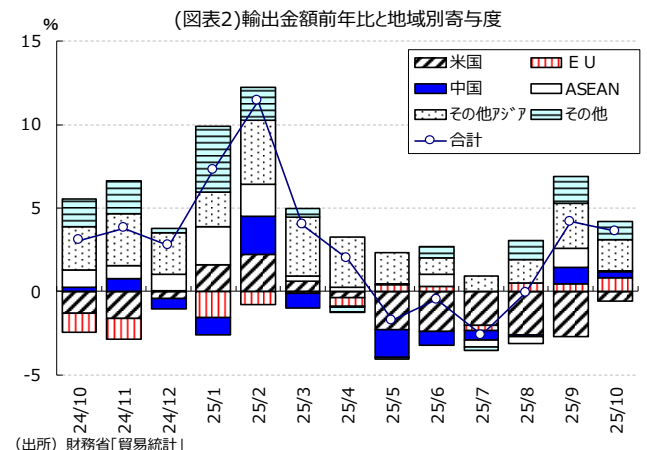
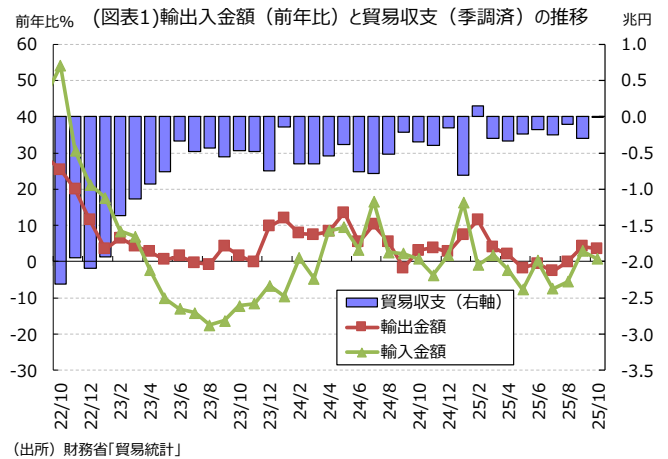
ポイント

- 財務省の10月貿易統計によると、輸出金額は前年比+3.6%と2ヵ月連続のプラス。季調済前月比は+0.2%と3ヵ月連続のプラスとなった
- 前月に引き続き半導体等電子部品を含む電気機器などがプラスに寄与も、実勢を示す輸出数量指数は3ヵ月連続マイナスと弱い。米国向け自動車輸出金額は対前年で7ヵ月連続減少ながらマイナス幅は縮小
- 輸出は当面軟調な推移を予想。日米交渉により関税率は引き下げられたが、下押し要因に変わりはない。11月からはトラックバスに新たな分野別関税を発動するなど米関税政策には引き続き留意が必要

1. 季調済輸出金額前月比は3ヵ月連続プラス

財務省から発表された10月の貿易統計によると、輸出金額は前年比+3.6%（8月：同+4.2%）と2ヵ月連続のプラスとなった（図表1）。輸入金額は同+0.7%（同+3.0%）で2ヵ月連続のプラスである。2025年10月の為替レート（税関長公示レートの平均値）は149.51円/ドルと、2024年10月の145.87円/ドルに対し2.5%の円安であった。

季調済輸出金額は前月比+0.2%と3ヵ月連続のプラス、季調済輸入金額は同▲3.0%と2ヵ月ぶりのマイナスで、季調済貿易収支は▲42億円と8ヵ月連続の赤字となったが、赤字幅は縮小した。



2. 関税の影響が注目される米国向け輸出は前年比7ヵ月連続減少もマイナス幅は縮小

金額ベースの地域（国）別輸出では、中国を含めアジア向けが前年比+4.2%、EU向けが同+9.2%と伸びた（図表2）。一方、関税の影響が注目される米国向けは同▲3.1%と7ヵ月連続の減少（4月：同▲1.8%、5月：同▲11.0%、6月：同▲11.4%、7月：同▲10.1%、8月：

同▲13.7%、9月：同▲13.3%）となったがマイナス幅は縮小した。

金額ベースの商品別輸出では、アジア向けを中心に伸びた半導体等電子部品を含む電気機器が前年比+5.8%（寄与度：+1.0 点）と先月に引き続きプラスに寄与した（図表3）。8月まで5ヵ月連続マイナスが続いていた自動車や自動車部品を含む輸送用機器は前年比+1.1%とEU向けが伸びたことで2ヵ月連続でプラスとなった。

米国向け自動車は、前年比▲7.5%と7ヵ月連続の減少（4月：同▲4.8%、5月：同▲24.7%、6月：同▲26.7%、7月：同▲28.4%、8月：同▲28.4%、9月：同▲24.2%）となったが、日米交渉により9月16日から自動車関税が引き下げ¹られたこともありマイナス幅は縮小した。1台あたり単価は、前年比▲6.6%と4月以降減少傾向（4月：同▲14.8%、5月：同▲21.7%、6月：同▲29.1%、7月：同▲26.1%、8月：同▲20.9%、9月：同▲11.6%）が続くがマイナス幅は4ヵ月連続で縮小した。また、台数は前年比▲0.9%と4ヵ月連続の減少（7月：同▲3.2%、8月：同▲9.5%、9月：同▲14.2%）となったがマイナス幅は縮小した（図表4）。

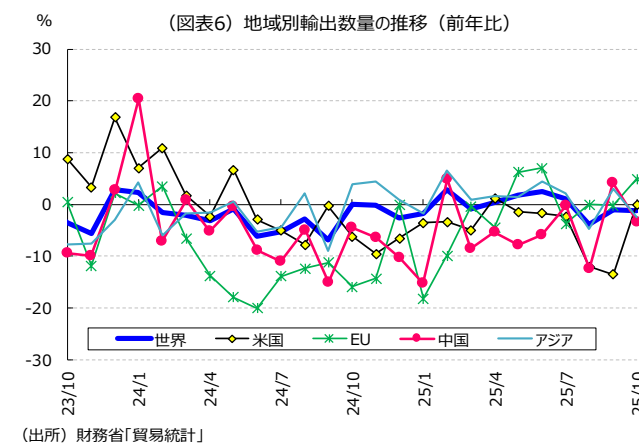
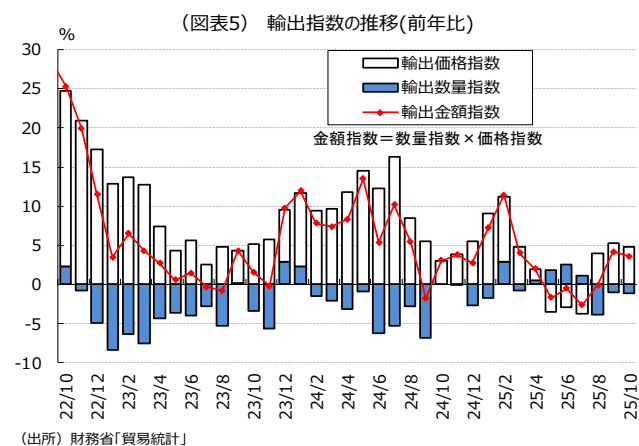
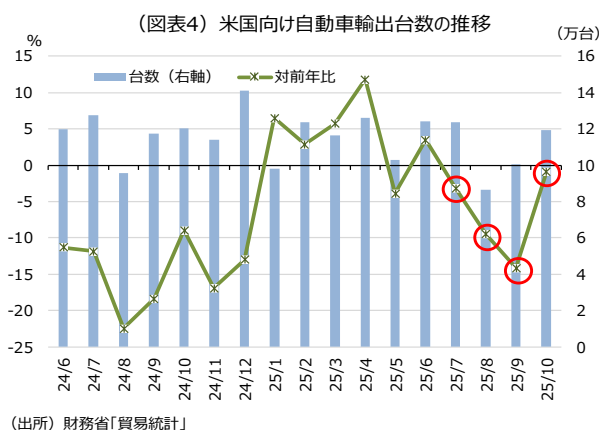
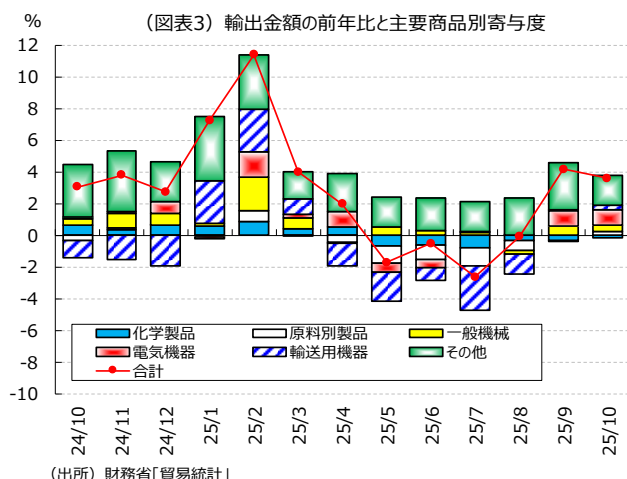
3. 輸出数量指数は3ヵ月連続のマイナスと軟調推移

輸出金額を価格指数と数量指数に分解すると、10月は価格指数が前年比+4.9%（9月：同+5.3%）、数量指数が同▲1.2%（同▲1.0%）となった（図表5）。価格指数は円安もあり3ヵ月連続のプラス、実勢を示す数量指数は3ヵ月連続のマイナスとなった。

輸出数量指数を相手国・地域別にみると、米国向けが前年比±0.0%（9月：同▲13.5%）、EU向けが同+4.9%（同▲0.2%）、アジア向けは同▲2.4%（同+3.1%）、うち中国向けは同▲3.3%（同+4.2%）であった（図表6）。米国向け輸出数量指数は6ヵ月ぶりにマイナスを解消、EU向けは2ヵ月ぶりのプラス、中国2ヵ月ぶりのマイナスとまちまちな動きとなっている。

4. 日米交渉により関税率は引き下げられたが下押し要因に変わりない、米関税政策には引き続き留意が必要

日米交渉により関税率は引き下げられたが、当面下押し



¹ 自動車の25%の追加関税については12.5%に引き下げられ、ももとの税率である2.5%とあわせて15%となった

要因であり続けることに変わりはない。中国景気の停滞も長期化が予想され、対中輸出も当面軟調な推移が続くと予想する。

10日までにそろった日本の自動車メーカー7社の2025年度上半期決算では、全社で最終損益が悪化した（図表7）。通期決算予想でもトヨタが対前年同期比▲39%の最終利益押し下げ予想で、その他非開示も含め同▲23%～▲82%の予想となった。米関税の影響額は上半期で7社計1.5兆円にのぼり、通期で同2.5兆円の見通しである。一部の日本車メーカーは米国での増産の方針を示している。また、複数の日本車メーカーが米国における車両販売価格引き上げを明らかにし、貿易統計上も7月以降、単価は前月比で上昇するなど価格転嫁の動きが反映された可能性がある。10月の米国向け自動車輸出台数からは今後の底打ちの兆しもみられる一方、自動車関税は日米政府の合意で引き下げられてもなお、自動車メーカーの業績の圧迫要因であることに変わりはない。

米政権は11月1日、中・大型トラックに対し25%の追加関税を発動し、関税率はこれまでの25%と合わせて50%となった。同時に既存の税率が2%であるバスにも10%の追加関税を発動した。今後も対象分野の拡大が懸念されるなど米関税政策の影響には引き続き留意が必要である。

（図表7）自動車大手7社の2025年度決算

		4-9月期	通期予想
トヨタ	最終損益	1兆7,734億円(▲7%)	2兆9,300億円(▲39%)
	関税の影響	▲9,000億円	▲1兆4,500億円
ホンダ	最終損益	3,118億円(▲37%)	3,000億円(▲64%)
	関税の影響	▲1,643億円	▲3,850億円
日産	最終損益	▲2,219億円(赤字転落)	—
	関税の影響	▲1,497億円	▲2,750億円
スズキ	最終損益	1,927億円(▲11%)	3,200億円(▲23%)
	関税の影響	軽微	軽微
マツダ	最終損益	▲452億円(赤字転落)	200億円(▲82%)
	関税の影響	▲971億円	▲1,655億円
スバル	最終損益	904億円(▲45%)	1,600億円(▲53%)
	関税の影響	▲1,544億円	▲2,100億円
三菱自	最終損益	▲92億円(赤字転落)	100億円(▲76%)
	関税の影響	▲277億円	▲320億円

注：連結ベース、()内は前年同期比、—は非開示
 (出所) 各社リリース資料より明治安田総研作成

本レポートに関するご取材やお問い合わせは以下までご連絡ください

明治安田総合研究所 エコノミスト 藤田 敬史

電話番号：080 2298 8272

e-mail：takafumi.fujita@myri.co.jp

※本レポートは、明治安田総合研究所が情報提供資料として作成したものであり、いかなる契約の締結や解約を目的としたものではありません。掲載内容について細心の注意を払っていますが、これによりその情報に関する信頼性、正確性、完全性などについて保証するものではありません。掲載された情報を用いた結果生じた直接的、間接的トラブルや損失、損害については、一切の責任を負いません。またこれらの情報は、予告なく掲載を変更、中断、中止することがあります。

●発行元● 株式会社 明治安田総合研究所 〒102-0073 東京都千代田区九段北3-2-11 TEL03-6261-6411