

2026. 2. 18

【日本貿易統計（26年1月）】

輸出は5ヵ月連続のプラス、対米はマイナス続く ～春節の期ずれに伴う押し上げの可能性、当面力強さを欠く推移を予想～



経済調査部 主席研究員
藤田 敬史

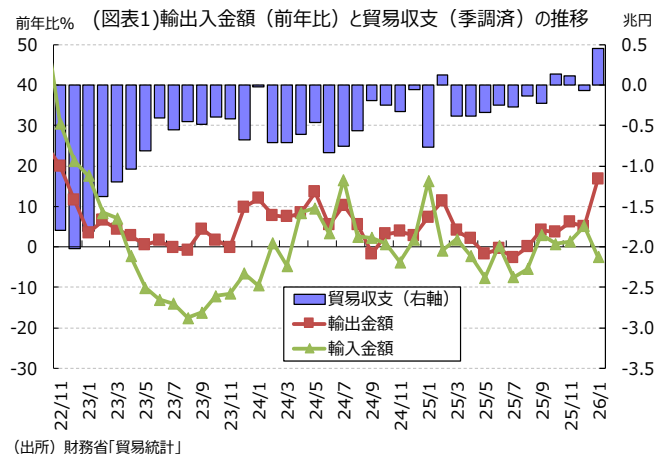
ポイント

- 財務省の1月貿易統計によると、輸出金額は前年比+16.8%と5ヵ月連続のプラス。季調済前月比は+9.9%と2ヵ月ぶりのプラスとなった
- アジア向け輸出が伸びた半導体関連がプラスに寄与したが、中国の春節の期ずれの影響により押し上げられた可能性。米国向けは2ヵ月連続のマイナス
- 輸出は半導体関連の下支えが期待されるものの、当面力強さに欠ける推移と予想。自動車メーカー7社の4-12月期決算は米関税負担が業績の圧迫要因であることに変わりがないことを示唆する内容

1. 季調済輸出金額前月比は2ヵ月ぶりのプラス

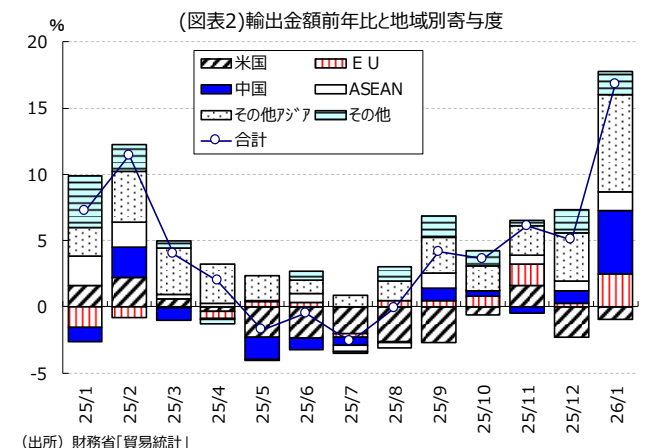
財務省から発表された1月の貿易統計によると、輸出金額は前年比+16.8%（12月：同+5.1%）と5ヵ月連続のプラスとなった（図表1）。輸入金額は同▲2.5%（同+5.2%）で5ヵ月ぶりのマイナスである。1月6日、中国商務部は軍事転用可能な軍民両用（デュアルユース）品目について、日本への輸出管理を厳格化すると発表した。中国からの輸入金額は同+0.6%のプラスと、現時点では目立った動きになっていない。

季調済輸出金額は前月比+9.9%と2ヵ月ぶりのプラス、季調済輸入金額は同+4.5%と3ヵ月連続のプラスで、季調済貿易収支は+4,555億円と2ヵ月ぶりの黒字となった。



2. 米国向け輸出は前年比2ヵ月連続のマイナス、自動車も2ヵ月連続のマイナス

金額ベースの地域（国）別輸出では、EU向けが前年比+29.6%となったほか、中国を含むアジア向けも同+25.8%と大きく伸びた（図表2）。ただし、中国を含むアジア向けは中国の春節（旧正月）の期ずれの影響により



押し上げられた可能性が高い（後述）。米国向けは同▲5.0%と2ヵ月連続のマイナスとなった。

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（前年比+27.3%・寄与度：+4.3 ㊦）のほか、半導体等製造装置を含む一般機械（同+14.3%・同：+2.3 ㊦）のプラス寄与が大きかった（図表3）。

関税の影響が注目される米国向け自動車輸出金額は、前年比▲9.9%と2ヵ月連続のマイナスとなった。1台あたり単価は2025年7月以降、12月まで6ヵ月連続でマイナス幅が縮小してきたが、再び拡大した（12月：前年比▲4.3% → 1月：同▲9.2%）。EU向けが堅調で、自動車全体では前年比+0.4%と小幅ながら3ヵ月ぶりのプラスとなった（図表4）。EU向けは、2024年が2023年の半導体不足解消に伴う供給制約緩和により大きく伸びた反動で落ち込んだが、そうした動きが一巡したこともあり、底堅く推移している。

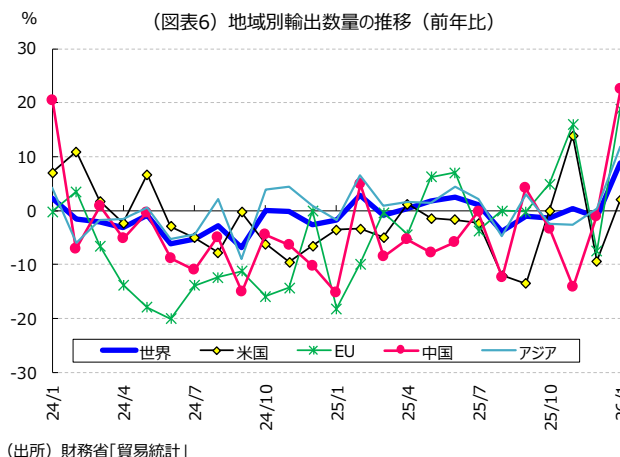
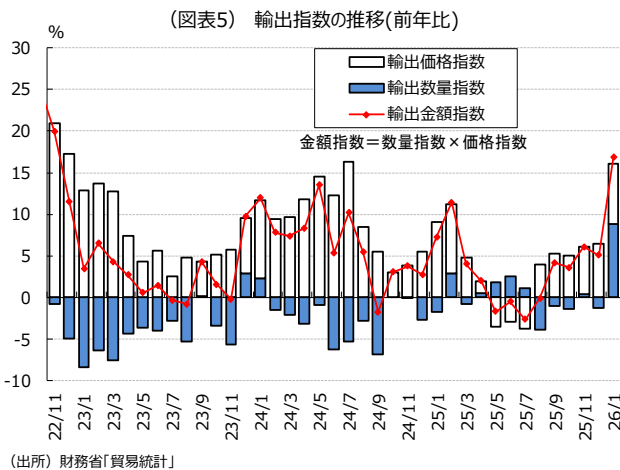
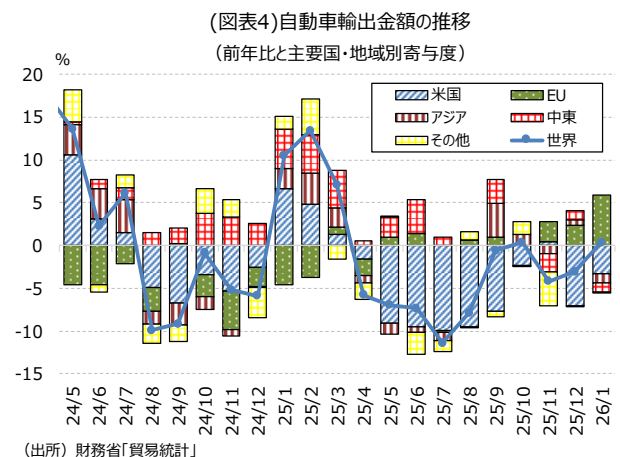
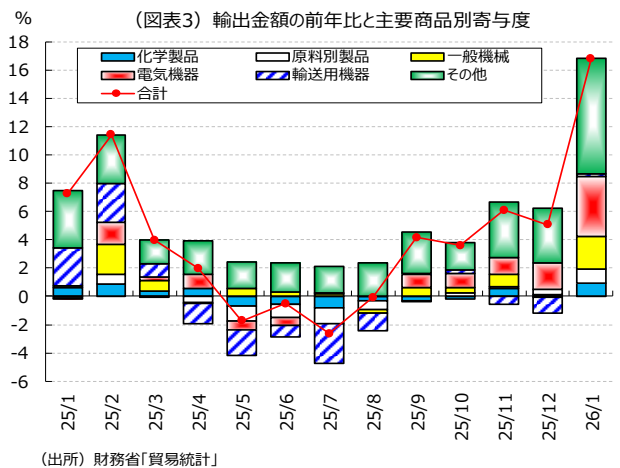
3. 実勢を示す輸出数量指数は2ヵ月ぶりのプラス

輸出金額を価格指数と数量指数に分解すると、1月は価格指数が前年比+7.3%（12月：同+6.4%）、数量指数が同+8.9%（同▲1.3%）となった（図表5）。価格指数は6ヵ月連続のプラス、実勢を示す数量指数は2ヵ月ぶりのプラスとなった。

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+2.0%（12月：同▲9.3%）、EU向けが同+18.9%（同▲7.5%）、アジア向けは同+11.7%（同+0.3%）、うち中国向けは同+22.4%（同▲1.2%）となった（図表6）。中国、アジア向けが高い伸びとなったが、これは中国の春節が昨年は1月、今年は2月と期ずれの影響により押し上げられた可能性が高い。春節期間中、現地の物流や工場が止まり、日本からの輸出の動きが鈍る傾向があり、2月はその反動が見込まれる。中国、アジア向けのトレンドについては、2月統計も見たうえで、均して判断する必要がある。

4. 輸出は半導体関連が下支えとなることを期待されるも、当面力強さに欠ける推移と予想

対米輸出に係る関税は当面下押し要因であり続けることに変わりはない。中国景気の停滞は長期化が予想され、対

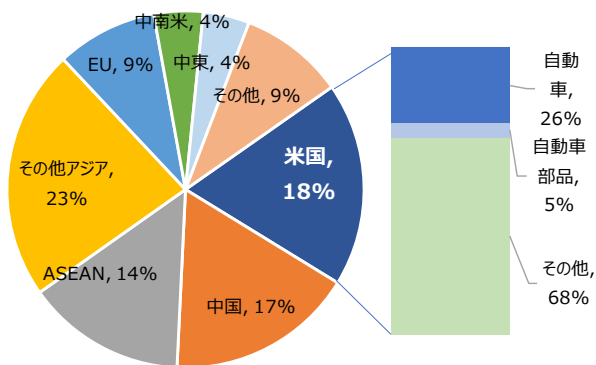


中輸出も当面軟調な推移が続くと予想する。半導体関連が下支えとなることが期待されるものの、輸出は全体として力強さに欠ける推移が続くと予想する。

貿易統計によると、2025年暦年の輸出金額全体に占める米国向けシェアは18%（2024年は20%）と前年から低下したものの、国別・地域別では依然トップで、うち自動車・自動車部品のシェアは3割を占める（図表7）。2月12日までに出そろった日本の自動車メーカー7社の2025年4-12月期決算では、米関税の影響は7社計で2.1兆円にのぼり、全社で最終損益が対前年同期比で悪化し、マツダと日産は赤字となった（図表8）。通期見通しでは、関税の影響は7社計で2.5兆円程度と個社では多少の変動があるものの上半期決算発表時点（11月）の想定と同程度の見通しとなっている。最終損益は、米関税の影響が少ないスズキは前年比▲6%にとどまるが、日産は赤字、残る5社も2桁減益の予想である。

米国への自動車輸出にかかる関税率は2025年4月に従来の2.5%から27.5%に引き上げられた後、9月からは15%に引き下げられた。今次発表の各社の決算は、それでもなお、関税負担は各社の業績の圧迫要因であることに変わりがないことを示唆する内容となった。自動車産業はすそ野が広いと、自動車メーカーのほか、素材や部品等の関連メーカーの生産にも影響が及ぶことが懸念される。

（図表7）日本の国・地域別輸出と米国向輸出の品目



（出所）財務省「貿易統計」（2025年実績）

（図表8）自動車大手7社の2025年度決算

		4-12月期	通期予想
トヨタ	最終損益	3兆308億円(▲26%)	3兆5,700億円(▲25%)
	関税の影響	▲1兆2,000億円	▲1兆4,500億円
ホンダ	最終損益	4,654億円(▲42%)	3,000億円(▲64%)
	関税の影響	▲2,898億円	▲3,100億円
日産	最終損益	▲2,502億円(赤字転落)	▲6,500億円(*)
	関税の影響	▲2,320億円	▲2,750億円
スズキ	最終損益	3,064億円(▲2%)	3,900億円(▲6%)
	関税の影響	▲60億円	▲100億円
マツダ	最終損益	▲147億円(赤字転落)	200億円(▲82%)
	関税の影響	▲1,192億円	▲1,625億円
スバル	最終損益	831億円(▲74%)	1,250億円(▲63%)
	関税の影響	▲2,166億円	▲2,290億円
三菱自	最終損益	▲45億円(赤字転落)	100億円(▲76%)
	関税の影響	▲373億円	▲452億円

注：連結ベース、（）内は前年同期比、*2025年3月期は6,709億円の赤字
（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 主席研究員 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