

トランプ 2.0 の通商・経済安全保障政策の概要 –自動車・自動車部品に対する 232 条関税措置–

独禁/通商・経済安全保障ニュースレター

2025 年 4 月 8 日号

執筆者:

[平家 正博](#)

m.heike@nishimura.com

[村本 静](#)

s.muramoto@nishimura.com

[藤井 康次郎](#)

k.fujii@nishimura.com

[横瀬 雄太郎](#)

y.yokose@nishimura.com

2025 年 3 月 26 日、トランプ米大統領は、通商拡大法 232 条に基づき、全世界からの自動車・自動車部品の輸入に対して 25%の追加関税を課す旨の大統領布告（Proclamation）を発表しました¹。かかる措置については、トランプ政権第 1 期の 2019 年 2 月に米国商務省が大統領に提出（公表は 2021 年 7 月）し、米国外からの自動車輸入が国家安全保障上の脅威となることを指摘する報告書²（以下「2019 年報告書」といいます。）の調査結果を引用することで、追加関税の根拠としています。

今回の自動車関税は、国際緊急経済権限法（IEEPA）や、通商拡大法 232 条による鉄鋼やアルミニウムに対する関税を含む既存の関税に追加する形で適用されるものであり、米国に自動車・自動車部品を輸出している企業を含む自動車サプライチェーンに大きな影響を与えると予想されています。なお、トランプ米大統領が 2025 年 4 月 2 日に発表した相互関税（reciprocal tariff）の課税対象から、通商拡大法 232 条による追加関税の対象となっている自動車・自動車部品は除かれています。

自動車業界の企業は、自社のサプライチェーン、調達戦略、コンプライアンス体制にいかなる影響があるかについて、現段階から十分に精査し、対策を練る必要があるものと考えられます。なお、通商拡大法 232 条についての概要は、過去のニュースレターもご参照ください（[独禁/通商・経済安全保障ニュースレター 2025 年 2 月 20 日号](#)）。

I 自動車・自動車部品に対する追加関税（通商拡大法 232 条）の概要

1. 法的根拠

今回の追加関税は、通商拡大法 232 条により、ある製品の米国への輸入が米国の国家安全保障を損なうおそれがある場合、関税の引き上げ等の是正措置を発動する権限が大統領に付与されていることに基づいています。

2019 年報告書において、自動車・自動車部品産業は、エンジンやパワートレイン技術、車両の軽量化及び GPS ナビゲーション技術等、米国の軍事的優位性にとって重要であることを理由に、自動車・自動車部品

¹ [Adjusting Imports of Automobiles and Automobile Parts into the United States – The White House](#)

² [Federal Register :: Publication of a Report on the Effect of Imports of Automobiles and Automobile Parts on the National Security: An Investigation Conducted Under Section 232 of the Trade Expansion Act of 1962, as Amended](#)

の輸入が米国の国内経済の弱体化を引き起こしている等の認定がなされ、国家安全保障を損なうおそれ肯定されてきました。トランプ米大統領は、トランプ政権第1期における2019年5月17日の大統領布告³で2019年報告書に同意していましたが、自動車・自動車部品に対する追加関税措置の実施には至っていませんでした。

今回の大統領布告は、2019年報告書を引用した上で、自動車・自動車部品の輸入による国家安全保障への脅威は依然として増大しているとして、自動車・自動車部品の米国への輸入が米国の国家安全保障を損なうおそれがあることを認め、追加関税の根拠としています⁴。

2. 背景事情

ホワイトハウスが公表しているFact sheet⁵によれば、米国の国内産業基盤を強化し、米国の国家安全保障を保護するために今回の追加関税が必要であるとして、以下のような事情が掲げられています。

観点	内容
国内産業の基盤維持	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新型コロナウイルスによるパンデミックはグローバルサプライチェーンの脆弱性を露呈させ、国内の産業基盤維持能力を弱めた。 ✓ 既存の法律や貿易協定は、自動車・自動車部品の輸入による国家安全保障への脅威を十分に緩和することができなかった。 ✓ 新たな関税は、米国の産業基盤の維持や国家安全保障に貢献する目的がある。
米国製造業の強化	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 諸外国では、不当な補助金や産業政策により自動車産業が拡大している一方、米国における自動車産業は停滞傾向にある。 ✓ 米国人が2024年に購入した自動車の50%が輸入品であり、残りの50%の米国産自動車についても、米国産部品が占める割合は50%に満たない。 ✓ 米国の自動車・自動車部品産業では、100万人の米国人の雇用を創出しているものの、自動車部品産業における雇用者数は2000年から2024年にかけて34%減少している。 ✓ 2023年における米国資本の自動車メーカーによるR&Dは、金額ベースで世界全体のR&D16%にすぎない。
過去の関税措置の効果	<ul style="list-style-type: none"> ✓ トランプ政権第1期の関税は、製造業や鉄鋼業界において、リショアリングにつながったとする研究が存在する一方、関税措置が米国内での物価に与えた影響は限定的であった。 ✓ 全世界に対して10%の関税をかけることが、経済成長、雇用創出及び家計収入の向上につながるとする研究が存在する。

³ [Federal Register :: Adjusting Imports of Automobiles and Automobile Parts Into the United States](#)

⁴ 大統領布告 10908 パラグラフ 5-7。

⁵ [Fact Sheet: President Donald J. Trump Adjusts Imports of Automobiles and Automobile Parts into the United States - \]](#)

II 追加関税の対象

1. 対象となる産品

今回公表された大統領布告は、2025年4月3日に連邦官報に掲載されました⁶。この附属書Iにおいて、今回の追加関税の対象となる自動車・自動車部品の具体的な品目及びこれに対応する米国の統一関税分類表コード（HTSコード）が明らかとなりました。概要は下記表のとおりです。

自動車	自動車部品
✓ セダン	✓ エンジン及びエンジン部品
✓ SUV	✓ トランスミッション・パワートレイン部品
✓ クロスオーバー	✓ 電装部品
✓ ミニバン	※左記に掲げる自動車用であるもの
✓ 貨物バン	
✓ 小型トラック	

また、商務省長官は、大統領布告の日から90日以内に追加関税の対象となる自動車部品を追加するためのプロセスを確立するよう要請されています。かかるプロセスが確立された場合には、米国国内の自動車・自動車部品の生産者及びこれらの業界団体は、追加関税の対象となる自動車部品を追加するよう要請することができます。仮に、これらの製品の輸入により国家安全保障を損なうおそれがあることが証明された場合に、当該自動車部品は、追加関税の対象に追加されることとなります⁷。したがって、今後、追加関税の対象が増加する可能性がある点には留意が必要です。

なお、商務省長官は、追加関税の対象を追加することを決定した日から14日以内に、当該決定を連邦官報に掲載しなければならず、連邦官報掲載の翌日の東部標準時午前0時1分以降、追加関税の対象に含まれることとなります⁸。

2. 追加関税の発効日

追加関税の発効日は、以下のとおり、自動車と自動車部品で異なります⁹。

対象となる輸入品	追加関税の発効日
自動車	4月3日（東部標準時午前0時1分）
自動車部品	5月3日（東部標準時午前0時1分）

⁶ [Federal Register :: Adjusting Imports of Automobiles and Automobile Parts Into the United States](#)

⁷ 大統領布告 10908 (7)

⁸ 附属書 I 参照

⁹ 大統領布告 10908 (7)及び附属書 I

3. 税率及び他の関税との関係性

今回の追加関税の税率は、自動車であるか自動車部品であるかを問わず、全ての国に対して、25%の税率が適用されます。今回の追加関税は、その他の関税とは別に課税されるため、その他の関税は累積的に課税されることについて、留意する必要があるといえます。

4. 米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）に基づく優遇措置との関連性

(1) 自動車

USMCA に基づく優遇関税の対象となる自動車については、以下のとおりの取扱いがなされます¹⁰。

項目	内容
追加関税の非課税	USMCA 上の特恵待遇の要件を満たす自動車の輸入者は、商務省に対し、各自動車のモデルごとに、米国産コンテンツの割合を申告することができ、かかる申告が承認されると米国産部品に対応する価額分につき、25%の追加関税が非課税。
米国産コンテンツ（U.S. content）	米国内で完全に得られ（wholly obtained）、米国内で完全に生産され（produced entirely）、又は米国内で実質的に変更された（substantially transformed）部品に紐付けられる自動車の価額を指す。
米国産コンテンツの割合を過大に申告した場合の措置	米国税関・国境警備局（CBP）が、事後的に米国産コンテンツの割合が過大に申告されていたと判断した場合、実際の米国産コンテンツの割合とは関係なく、自動車の価額全体について、25%の追加関税が賦課。

ここで留意すべき点としては、①米国産であるか否かを判断する基準として、CTC（関税分類変更基準）やRVC（域内原産割合）ではなく実質的変更（Substantial Transformation）基準が採用されていること及び②米国産コンテンツの割合を過大に申告した場合には、過大であった部分だけでなく、自動車の価額全体に対して、25%の追加関税が賦課されることが挙げられます。したがって、ある自動車部品が米国産であるか否か、すなわち、原産地規則の適用について慎重な検討が必要になります。

(2) 自動車部品

USMCA の優遇措置を受ける自動車部品についても、商務省と CBP が、当該自動車部品のうち、非米国産コンテンツにのみ追加関税を適用するプロセスを確立し次第、当該仕組みに基づき追加関税が賦課されますが、USMCA の優遇措置を受ける自動車部品は、それまでの間、追加関税の適用を免除されます¹¹。

なお、かかる追加関税の免除は、自動車のノックダウンキット（組立キット）や部品セットには適用されません¹²。

¹⁰ 大統領布告 10908 (2)及び(3)

¹¹ 大統領布告 10908 (4)

¹² 大統領布告 10908 (5)

Ⅲ おわりに

米国に輸出を行う自動車関連業界としては、自動車部品については、今後追加関税の対象範囲が拡大される可能性があることから、今後の動向に着目する必要があります。また、USMCA の優遇措置を受ける場合には追加関税が非課税となり得るところ、この例外を享受するため、原産地規則の適用について慎重な検討が必要になると考えられます。

今回、トランプ政権がトランプ政権第 1 期の 2019 年報告書を活用して追加関税に踏み切ったことは、トランプ政権が今後も通商拡大法 232 条を積極的に活用していくという姿勢の表れとも考えることができます。実際、トランプ米大統領は、今後、半導体や医薬品、木材、銅等様々な品目にも追加関税を課す意思を示しており¹³、4 月 2 日に公表された相互関税の大統領令にも、今後も、通商拡大法 232 条に基づく追加課税を予定していることを示唆する規定が含まれています。自動車関連業界に属していない企業にとっても、トランプ政権による追加関税の動向については、注視していく必要があると考えられます。

当事務所では、クライアントの皆様のビジネスニーズに即応すべく、弁護士等が各分野で時宜にかなったトピックを解説したニュースレターを執筆し、随時発行しております。N&A ニュースレター購読をご希望の方は [N&A ニュースレター 配信申込・変更フォーム](#) よりお手続きをお願いいたします。

また、バックナンバーは [こちら](#) に掲載しておりますので、あわせてご覧ください。

本ニュースレターはリーガルアドバイスを目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士の適切なアドバイスを求めていただく必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

西村あさひ 広報課 newsletter@nishimura.com

¹³ [トランプ関税とは 特定の国・品目で追加課税も - 日本経済新聞](#)