

【コラム】

「トランプ関税が日本の金型産業に与える影響

－長期化した場合、想定される複数のシナリオ－

経済研究所 所長代理 北嶋 守

トランプ米政権は、2025年4月2日に各国・地域に対する相互関税の税率を発表し、翌日の3日には日本車を含む全ての輸入車に25%の追加関税を発動した。これら一連のトランプ関税によって、アメリカ市場に大きく依存してきた日本の自動車産業は非常に厳しいビジネス環境に直面することとなった。さらに、今回の関税の大幅な引き上げは、エンジンや基幹部品等の自動車部品産業にも大きな影響を与えることは必須であり、自動車部品用の金型産業にも影響が波及することが懸念されている¹。

現在、日本の金型産業の多くは自動車用（自動車部品用）が7割を占め、また、その輸出先の国・地域の中ではアメリカの比率が最も高い。そこで、本稿では、トランプ関税が長期化した場合、日本の金型産業にとって想定される複数のシナリオについて検討する。

1. 自動車産業に依存している日本の金型産業

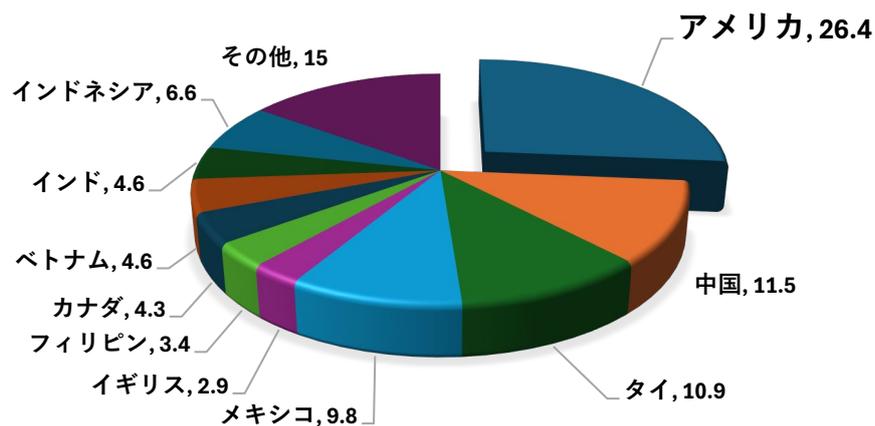
図表1は、日本の金型の国別輸出金額である。この図表から明らかなように、対米輸出金額は512億円にのぼり、輸出総額1,942億円に対しアメリカが占める割合は26%に達している。このように、アメリカは日本の金型産業にとって極めて重要な輸出相手国である。また、トランプ関税の対象であるメキシコ（日本からの金型輸出金額：191億円）及びカナダ（日本からの金型輸出金額：84億円）も日本の金型産業にとって重要な輸出相手国であることがこの図表から窺い知ることができる。

一方、タイ、フィリピン、ベトナム及びインドネシア向けの輸出金額を合計すると496億円（構成比25.5%）に達し、ほぼアメリカ向けの輸出金額に相当することから、アセアン諸国が日本の金型産業にとって重要な地域になってきていることも明らかである。

さらに、図表2に示すように、現在、日本の金型産業における生産金額では、7割が自動車用（自動車部品用）となっている。そのため、アメリカ、メキシコ及びカナダ向けの金型

¹ 2025年4月7日時点までの報道によれば、日本からの自動車部品に対して25%のトランプ関税が5月3日までに発動される予定である。

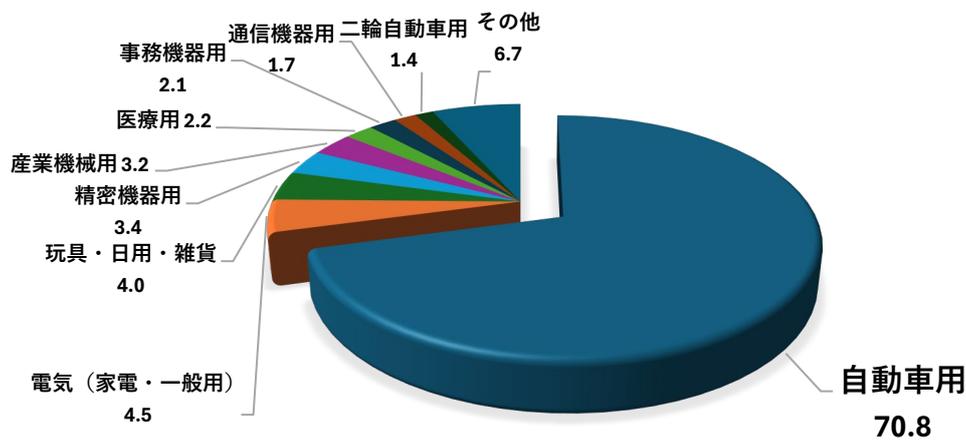
の殆ども自動車部品用とみなすことができ、そのため金型も自動車部品の一種とみなされる可能性がある。つまり、米国向け自動車部品用金型も自動車部品に属することになれば、その関税率は 25% に設定されることになる。そして、もし、それが長期化することになれば、日本の金型メーカーは自社の事業計画及び経営戦略を抜本的に見直さざるを得ない状況に陥ることになる。



図表 1 金型輸出金額の国別構成比 (%)

注) 数値は 2024 年実績。

出所) 日本金型工業資料より作成。



図表 2 金型の用途別生産金額の構成比 (%)

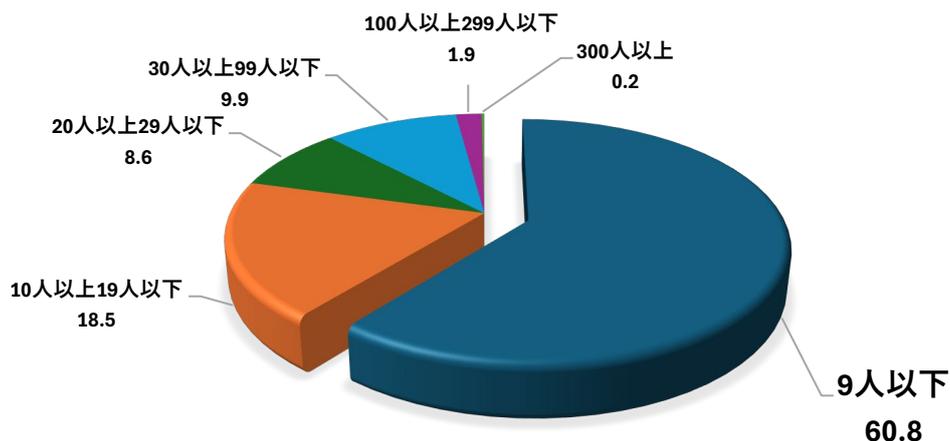
注) 数値は 2022 年実績。

出所) 日本金型工業資料より作成。

2. 中小・零細企業型と準中堅・中堅企業型に二分される金型産業

トランプ関税が長期化した場合、今後、日本の金型産業に想定されるシナリオは複数あると考えられるが、それらのシナリオの選択を左右するのが、金型メーカーの企業規模である。図表3は、日本の金型企業の従業員規模別事業所数（全体：4,357事業所）の構成比である。この図表から明らかなように、日本の金型産業は従業員数が9人以下の事業所が全体の6割を占めており、日本の従業者数による中小企業の定義は300人以下であるため、この図表の「300人以上」を「300人超」とみなしたとしても99.8%が中小企業に属することになり、極めて中小企業性の高い産業であることがわかる。

一方、「2022年（令和4年）全国金型統計調査」では、従業員規模別生産額（1,468,405百円）の構成比では、従業員規模100人以上の企業の生産額が全体の4割を占めていることから、「従業員規模100人」を境に日本の金型産業の企業群は、「中小・零細企業型」と「準中堅・中堅企業型」²に二分されているものと推察される。



図表3 従業員規模別事業所数の構成比 (%)
出所「2022年（令和4年）全国金型統計調査」より作成。

そのため、トランプ関税の影響に対して今後想定される日本の金型産業のシナリオについても、中小・零細企業型と準中堅・中堅企業型の2つのタイプに分けて考える必要がある。

² 経済産業省では令和6年度税制改正により、「中小企業を除く、常時使用従業員数2,000人以下の企業」を中堅企業と位置づけているが、本稿では、従業員数が「99人以下」の企業群を「中小・零細企業型」、「100人以上300人以下」の企業群を「準中堅企業型」と名付け、「301人以上2,000人以下」の中堅企業群と「準中堅企業型」の企業群を合わせた企業群を「準中堅・中堅企業型」と呼ぶことにする。

そこで、以下では、日本の金型産業が自動車・同部品産業との階層的な取引関係の中に位置づけられ、それ故にトランプ関税対応も自動車・同部品産業の今後の対応策に影響を受けることを前提としつつも、今後、金型産業自身に想定されるシナリオをタイプ別に3つずつ提示してみたい³。

< 中小・零細企業型金型メーカーの3つのシナリオ >

シナリオ1：リードタイムの短縮や加工方法の見直しによるさらなるコスト削減

中小・零細企業型の金型メーカーの殆どは、今後も日本国内での生産活動を継続することになるため、主要取引先から要求されるトランプ関税価格に対応するためリードタイムの短縮、設計や加工方法の見直しによるコスト削減に向けた取り組みをさらに強化する。

シナリオ2：アメリカ以外の国・地域向け自動車部品用金型への対応力強化

中小・零細企業型の金型メーカーの主要取引先が、米国向け輸出から徐々に他の国・地域への輸出及び直接投資にシフトする場合を想定し、米国向けの自動車とは異なる種別や車種向けの自動車部品用金型に対応するためのモノづくりに取り組む。

シナリオ3：既存事業を深化させながら新事業を探索する「両利き経営」への挑戦

中小・零細企業型の金型メーカーは自動車部品向けの金型以外も製造している多品種少量型の生産形態の企業が少なくないことから、自動車部品向け以外の受注比率を引き上げるなど既存事業をより深化させると同時に、自社の技術・技能を活かして自社製品販売といった新事業展開の可能性を探索する「両利き経営」に乗り出す⁴。

< 準中堅・中堅企業型金型メーカーの3つのシナリオ >

シナリオ1：デジタル化・ロボット化等によるモノづくり経営のさらなる進化

準中堅・中堅企業型の金型メーカーは、その資本力を活かし、これまで以上に製造現場のデジタル化及びロボット化を進め、同時にDX及びIoT活用を進化させることでトランプ関税価格に対応できるモノづくりを構築する。

シナリオ2：アメリカ現地調達率の上昇に対応した生産能力増強に向けた設備投資

既にアメリカに生産拠点を持っている準中堅・中堅企業型の金型メーカーの場合は、アメリカ国内で操業している日系自動車部品メーカーの現地調達率の上昇に対応するため、

³ それぞれのシナリオは中小零細型金型メーカーと準中堅・中堅型金型メーカー間で相互に関係しており、影響し合うことになるものと考えられる。

⁴ 既存事業を深化させると同時に新事業を探索する経営戦略は「両利き経営」と呼ばれる。弊所では「モノづくり中小企業のための『両利き経営』の手引き」を下記ホームページで公開しているので、是非、ご覧頂きたい。https://www.jspmi.or.jp/system/l_cont.php?ctid=1202&rid=1502

また、同手引きの作成の基となった調査研究報告書については、機械振興協会経済研究所（2024）及び（2025a）を参照。

現地工場の生産能力の増強に向けた設備投資を行う⁵。

シナリオ3：脱アメリカ市場も視野に入れたアセアン・インド市場への展開

既述したように、金型の輸出先では、タイ、フィリピン、ベトナム及びインドネシア向けの輸出金額の合計が496億円（構成比25.5%）に達しており、ほぼアメリカ向けの輸出金額に匹敵している。また、高度経済成長期にあるインドも金型産業の新たな市場として期待されるため、準中堅・中堅企業型の金型メーカーは、脱アメリカ市場も視野に入れたアセアン・インド市場への展開を目指す。

3. トランプ関税の今後の行方と日本の機械産業

以上、本稿では、トランプ関税により今後想定される複数のシナリオについて金型産業を例に検討してみたが、当然これら以外のシナリオも考えられるだろう。いずれにしてもトランプ関税が長期化した場合、金型産業を含む日本の機械産業を取り巻くビジネス環境は非常に厳しいものとなることは避けられないが、それは日本製の材料・部品・半製品・完成品に依存しているアメリカの機械産業においても同じであろう⁶。

さらに、トランプ関税の長期化が「確定的である」といった認識が広がった場合、アメリカ経済は早晩、深刻なスタグフレーション局面に入ることになり、その影響を受けて円高の進行が急加速化する可能性もある。今回のトランプ関税が短期的なもので終わるのか、それとも長期化するのかは現時点では誰にもわからないが、本稿で仮説的に示したように、長期化を想定した場合のシナリオを複数考えておくことは、金型産業のみならず日本の機械産業の全てのセクターにとって必要であると言えよう。

参考文献

機械振興協会経済研究所（2024）『モノづくり中小企業における「両利き経営」の特質－事例調査に基づく多角的考察－』

機械振興協会経済研究所（2025a）『モノづくり中小企業における「両利き経営」の実践－その方法の確立に向けて－』

機械振興協会経済研究所（2025b）『日本の機械産業 2024－円安の進行と中国の景気減退のなかで－』

⁵ 日系自動車部品メーカーの北米での現地調達率は2022年時点で81.2%に達しており、現地調達率をさらに上げることに限界があるとも言えるかも知れない。日系自動車部品メーカー現地調達率の推移については、機械振興協会経済研究所（2025b）pp.98-99を参照。

⁶ 例えば、アメリカ国内で製造されている自動車の部品調達は複数の国に跨るグローバルサプライチェーン（GSC）の複雑なネットワークで構成されているため、アメリカ国内の部品メーカーのみで部品供給を満たすことは不可能である。