

日本銀行熊本支店

熊本市中央区山崎町15番地

TEL 096-359-9501 FAX 096-311-1022

URL <https://www3.boj.or.jp/kumamoto/index.html>



各国の通商政策の影響について聞かれている声と 熊本県の輸出構造について

2025年5月13日

日本銀行熊本支店

県内輸出企業から足もと聞かれている声①

- 今般、米国の関税政策を含む各国の通商政策の影響について、直接・間接的に輸出を手掛ける県内企業に対するヒアリング（4月末～5月初）を実施。
- 通商政策を巡る状況が短期間に大きく変化していることもあり、自社業況への影響を見極めきれていない先が大半であるが、①米国における自社製品の価格競争力の低下や、②関税上乗せ分を自社で負担する場合のコスト増加、③海外経済減速に伴う自社製品の需要減少などによる収益の下押しを懸念する声が聞かれている。
- 今後、こうした収益の下振れや不確実性の高まりが、県内企業による設備投資や賃金設定スタンスにも影響する可能性がある。

▽ヒアリング情報

企業 生産品目	ヒアリング情報
A社 輸送用機械	・米国による自動車関税の発動に伴う受注・生産面への影響は、現時点でみられていない。もっとも、先行きは、関税の影響により、 <u>現地における当社製品の価格競争力が低下し、販売数量が減少するリスク</u> がある。
B社 生産用機械	・現状、米国の関税政策を含む各国の通商政策は、 <u>状況が日々変わっているため、受注・生産にどの程度の影響が出てくるのか、現時点では全く読めていない。</u> ・これまで関税コストは原則として米国の取引先が負担してきたが、今後は、 <u>米国内の企業との価格競争で不利になるほか、取引先から値下げ要求（関税コストの負担要請）が強まる</u> 可能性がある。
C社 生産用機械	・各国の通商政策による <u>当社業況への影響は、まだ不透明。</u> なお、相互関税の上乗せ部分の適用延期を踏まえた駆け込み受注は特段みられていない。 ・今後、関税が更に引き上げられた場合、米国内の取引先から <u>値下げ交渉を受ける可能性</u> がある。
D社 輸送用機械	・当社は自動車部品の製造を手掛けるが、米国向けに輸出を行っているわけではないため、 <u>自動車部品への追加関税の発動による直接的な影響は受けていない。</u> この間、米国での自動車販売は駆け込み需要がみられているようだが、完成車メーカーからの増産要請はない。
E社 素材	・当社製品の輸出は殆どアジア向けであり、米国の関税政策の影響は直接受けていない。もっとも、今後、 <u>各国の通商政策の影響により、海外経済が減速し、国内外の企業による設備投資が見送られることになれば、当社製品の需要が弱まる可能性</u> がある。

県内輸出企業から足もと聞かれている声②

- 各国の通商政策を踏まえた生産体制の見直し（米国での生産増加、高関税が課される国における生産縮小等）については、一部先から、中国から日本国内への生産移管の可能性に言及する声が聞かれたものの、多くの先からは、「生産移管にあたって生じる各種コストに鑑みると、決断するのは容易ではない」との声が聞かれている。

▽ヒアリング情報

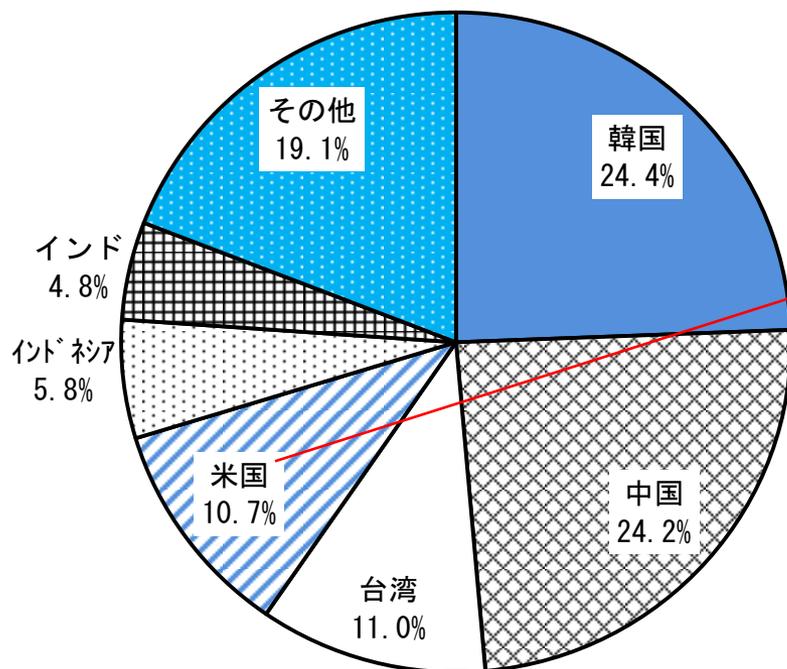
企業 生産品目	ヒアリング情報
A社 輸送用機械	中国から米国への輸出に対する関税が極端に高くなっているため、 <u>当社の中国拠点から米国に輸出している分の生産を、日本国内に移管する可能性はある。</u> もっとも、 <u>短期間に大きく変動しうる各国の通商政策の帰趨を見極める必要があるため、生産移管は慎重に検討</u> する必要がある。
B社 生産用機械	米国拠点への生産シフトについては、 <u>国内から人材を派遣する必要があるほか、増産できるほどの十分な生産スペースも確保できていない</u> ため、簡単ではない。
F社 生産用機械	中国における生産拠点は、基本的に中国国内での需要に対応しているため、米国の関税政策を理由に、他国へ生産を移管することは想定していない。また、 <u>米国にも生産拠点を有するが、他国での生産を移管できるほどの能力を有していない</u> こともあり、すぐに米国での生産割合を高めることは難しい。
G社 電気機械	半導体部品の生産・出荷にあたっては、生産拠点毎・製品毎にテストを重ねて、取引先から認定を受ける必要があるが、これには多大な労力と時間を要するため、 <u>他拠点に生産をシフトするのは容易ではない。</u>

熊本県の輸出構造（県内港からの輸出）

- 熊本県で生産された海外向け製品は、県内外の港から輸出されることとなるが、このうち、県内港からの輸出額（2024年、457億円）をみると（左図）、アジア（韓国、中国、台湾等）向けが圧倒的に多いほか、米国向けも約1割を占める。
- 米国向け輸出の品目をみると（右図）、二輪自動車・原動機付自転車のウェイトが約半分を占めており、次いで電気機器が約2割となっている。

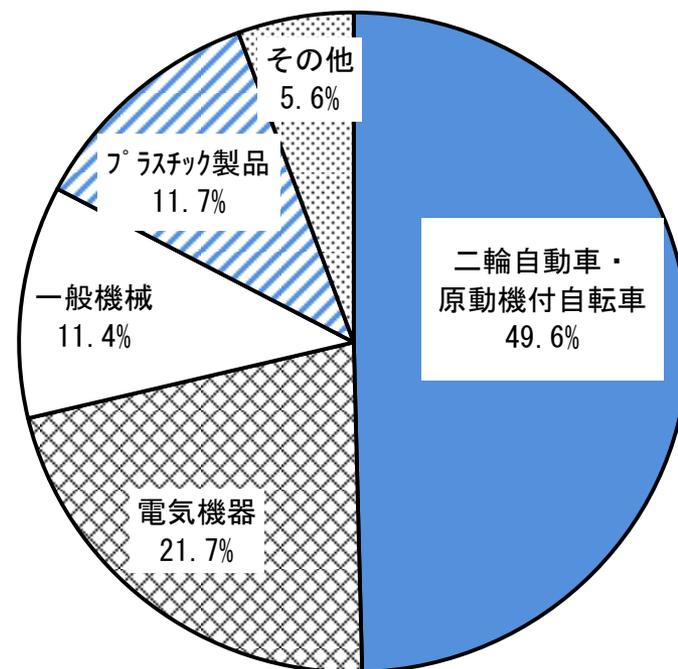
▽県内港からの輸出額の国別構成比

<熊本県、2024年>



▽米国向け輸出額の品目別構成比

<熊本県、2024年>



(注) 三角、水俣、八代、熊本、熊本空港における通関額の合計。

(出所) 門司税関「貿易統計」

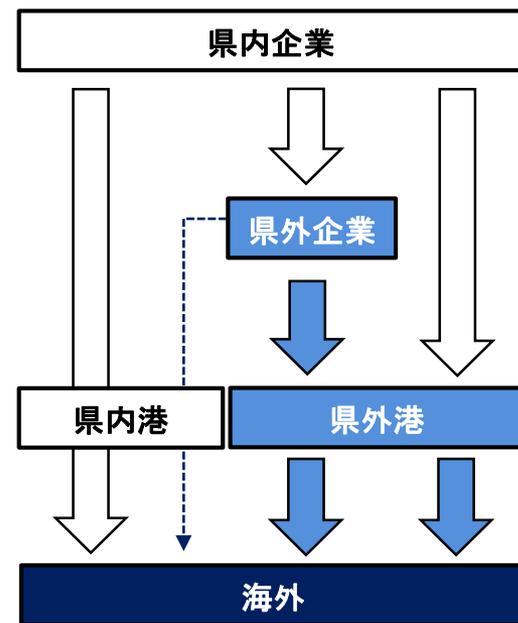
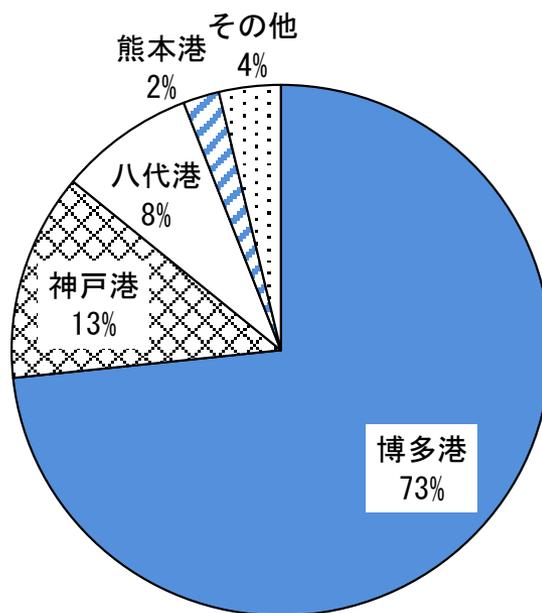
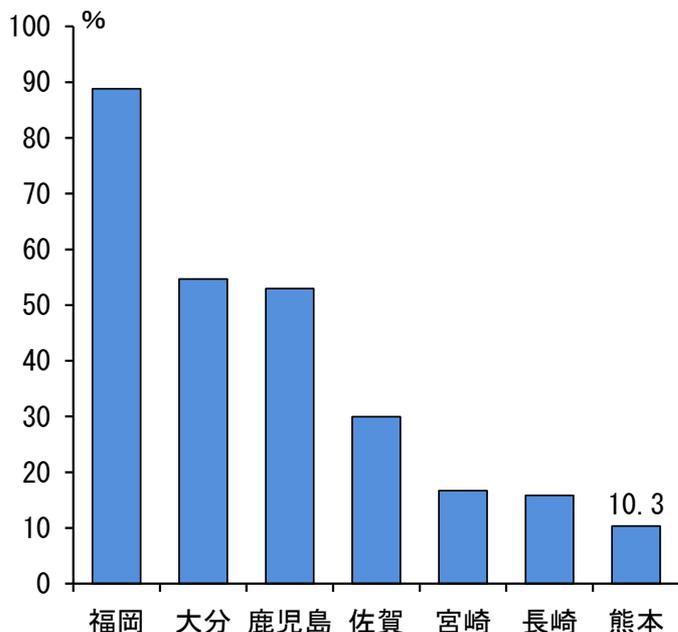
熊本県の輸出構造（県外港からの輸出）

- 海上コンテナ貨物の輸出にかかる自県内港利用率を見ると、熊本県は10%程度にとどまる。熊本で生産された製品の海上コンテナ貨物の大半は、博多港、神戸港といった県外港から輸出されている。
- また、国内向けに出荷（移出）されている製品についても、県外工場で最終製品に加工された後、県外港から輸出されているケースが相応にあるとみられる（例：自動車部品⇒完成車）。

▽生産地別にみた輸出海上コンテナ貨物の自県内港利用率（重量ベース）

▽熊本県で生産された輸出海上コンテナ貨物の利用港別構成比

▽熊本県で生産された製品の海外向け出荷経路



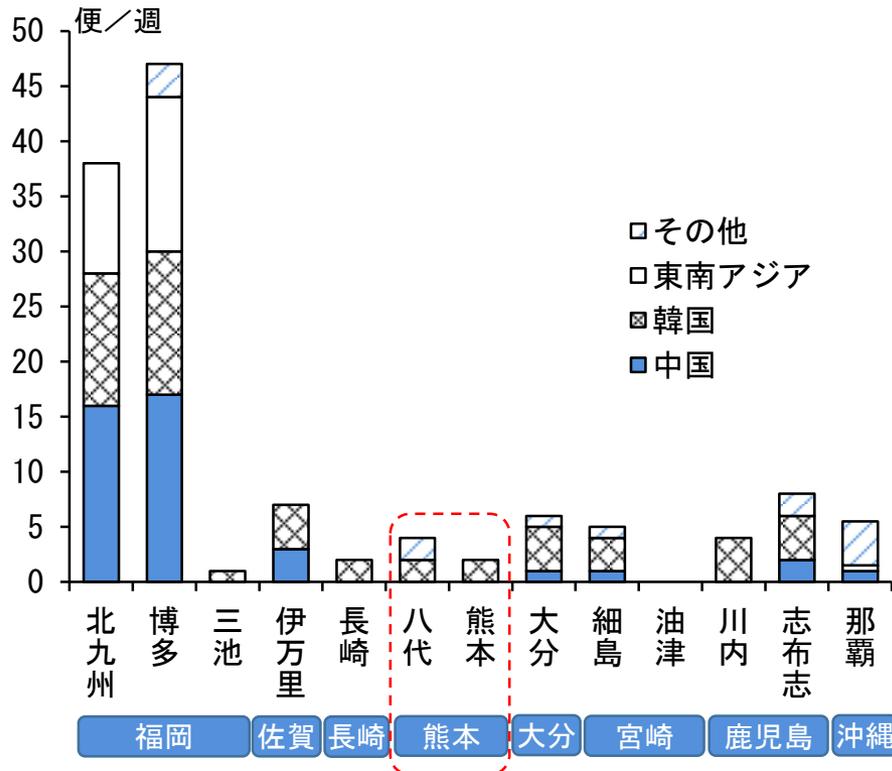
（注）調査期間：2023年11月1日～30日、調査対象：調査期間中に通関申告が行われた海上コンテナ貨物全量。

（出所）国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

県内港の課題と機能強化に向けた動き

- 現状、県内におけるコンテナ貨物の輸出入の多くが県外港を利用しているのは、コンテナ船の大型化が進む中、県内港の岸壁では対応できないこと等が背景にある。県内港における外貨定期コンテナ船の便数・航路数は、九州北部港と比べると圧倒的に少ない。
- もっとも、近年は、県内における半導体関連企業の集積も一つの契機となり、官民によるポートセールスが進められているほか、港としての機能強化も予定されており、今後は、県内港からの輸出の拡大が期待される。

▽九州各県の外貨定期コンテナ航路便数（24/5月）



▽港湾機能強化に向けた取り組み

港	取り組み内容
熊本港	現在の水深でも受け入れ可能な国際フィーダー航路の増便に向けた取り組みを継続しつつ、 耐震強化岸壁の整備 や コンテナヤードの段階的拡張 を進め、 上海・台湾航路の新規就航に向けた誘致活動 などを推進していく予定。
八代港	新規コンテナ航路の開設 による新たな貨物の獲得、 背後企業との連携強化 や 水深 14m航路の整備 により、国際貿易港としての競争力を高め、南九州の物流拠点として更なる機能強化を図っている。
阿蘇くまもと空港	国際線航空貨物取り扱い体制の充実・強化を図るため、 国際航空貨物上屋を整備 。これにより、貨物の円滑な搭降載、通関手続きが可能となる見込み。

（出所）国土交通省、熊本港ポートセールス協議会・熊本県・熊本市「熊本港ポートセールスビジョン」、八代市「八代港を核とする将来的な成長ビジョン」