

米国通商政策史の中のトランプ 2.0 の位置付けと ASEAN への影響

助川 成也

The Position of Trump 2.0 in the History of U.S. Trade Policy and Its Implications for ASEAN

Seiya SUKEGAWA

はじめに トランプ 2.0 と国際通商秩序の再編

2025 年に発足した第二次トランプ政権（以下「トランプ 2.0」）は、2018 年以降の保護主義的通商政策を一段と制度化し、世界の貿易秩序に構造的な影響を及ぼしている。特に世界貿易機関（WTO）のルールを無視した相互関税の全面適用や、紛争処理機関の上級委員の任命阻止による機能不全などは、第二次大戦後の多国間自由貿易体制からの逸脱を明確に示すものである。加えて、米国の国内政治構造に基づく通商政策の硬直化により、米国が自由貿易に回帰する可能性は極めて低い。

こうした潮流の下で、最も影響を受ける地域の一つが東南アジア諸国連合（ASEAN）である。ASEAN は近年、中国を含む域外資本の生産移転を「チャイナ+1」の主要受け皿として取り込み、高い経済成長を続けてきた。しかし、米国の迂回輸出対策や相互関税の対象国として名指しされることで、輸出信頼性の確保やサプライチェーンの再構築を迫られる状況にある。

さらに、米国による相互関税発動に対し、ASEAN は集团的交渉体制が採れず、結果として加盟国同士が譲歩競争に陥った。これにより、米国の相互関税率に加盟国ごとにはばらつきが生じ、ASEAN 全体の厚生が低下する「囚人のジレンマ」状態に陥った。また相互関税の副反応として、メキシコが FTA 非締結国を対象に、関税引き上げを 2026 年 1 月以降に実施する予定にしており、環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定（CPTPP）加盟国と非加盟国の制度差が急速に拡大し、「FTA 格差」が固定化されかねない。

本稿の目的は、トランプ 2.0 の通商政策を米国通商政策史の長期的文脈の中に位置づけつつ、ASEAN にとつ

てのリスクと機会を整理し、今後取るべき制度的対応を提示することである。米国が自由貿易の旗手であった時代は、実は建国 250 年の通商史の中で例外的な期間に過ぎず、トランプ政権の政策はむしろ「米国型保護主義の再発現」と位置付ける方が妥当である。

本稿ではまず、米国通商政策史について概観した上で、トランプ 2.0 の政策的特徴を分析し、ASEAN への影響を具体的に考察する。

第 1 節 米国通商政策史の構造

米国通商政策史を体系的に整理した研究として、ダグラス・アーウィンの大著『Clashing Over Commerce: A History of US Trade Policy』が特筆出来る。この研究は、米国の独立以前から現代に至る約 260 年超の通商政策の変遷を「保護主義の再帰性」という視点から描き出し、我々が抱きがちな「米国＝自由貿易国家」というイメージを根底から覆す。2022 年には、同著の翻訳版『米国通商政策史』（文真堂、長谷川聡哲監訳）が出版され、筆者も全 13 章のうち 2 つの章の翻訳を担当した。本稿の米国通商政策史に関する整理は、同翻訳作業で得た知見を踏まえつつ、筆者自身による再構成・分析を加えたものである。

1. 米国通商史全体で限られた自由貿易の時代

アーウィンによれば、米国が自由貿易を基調としていた期間は、1934 年の互惠通商協定法（RTAA）制定以降から 1980 年代までで半世紀にも満たない。第二次大戦後、特に GATT 体制下で米ソ冷戦が進行する中、米国は自由貿易を西側諸国の政治的・経済的結束を維持するための外交手段として積極的に活用した。戦後に米国

が推進した互惠主義は、「相互利益のための漸進的関税削減」となって多くの国々に経済的恩恵をもたらした。その結果、米国は自由貿易の旗手として国際社会に映り、「米国＝自由貿易国家」というイメージが強く定着した。しかし、これは冷戦構造がもたらした特定時期の性格であり、米国通商史全体から見れば例外的である。

また戦後型互惠主義が「相互利益のための漸進的関税削減」であったのに対し、トランプ型互惠主義は「相手が米国と同等の待遇を与えない限り報復する」という取引主義である。この違いは理念の差にとどまらず、多国間協調から二国間交渉への通商政策の指向の転換を意味する。

2. 米国通商史における3つの保護主義時代とトランプ2.0

米国が自由貿易に傾斜する1934年以前の150年以上は、保護関税・報復措置・二国間交渉が周期的に繰り返された。したがって、トランプ2.0の政策は米国通商史の標準状態に近く、歴史的な脈に照らせば例外ではない。米国の保護主義は、大きく三つの時代に区分でき、それぞれを象徴する関税立法が存在する。

- (1) 第1の保護主義時代：1820～1840年代（象徴：1828年「唾棄すべき関税」）
- (2) 第2の保護主義時代：19世紀後半（象徴：1890年「マッキンリー関税法」）-
- (3) 第3の保護主義時代：1930年代（象徴：1930年「スムート・ホーリー法」）-

(1)の第1の保護主義時代は、ジャクソン期保護主義とも称されるが、国内政治対立の調整手段として関税が利用され、南北対立を激化させた時代である。関税が経済政策ではなく政治動員の道具として機能した点は、現代のトランプ政権による産業地帯（Rust Belt）への政治的動員と類似している。

次いで、(2)第2の保護主義時代は、高関税と互惠条項を組み合わせ、関税を外交戦略に利用する互惠主義が制度化された。米国が初めて「相手国に関税譲歩を迫り、応じなければ報復する」という互惠主義を「マッキンリー関税法」として制度化したのはこの時代である。関税を外交戦略に組み込んだ最初の試みであり、トランプ政権の相互関税の思想的源流といえる。最後に(3)第3の保護主義時代は、世界的報復の連鎖が生じ、貿易崩壊と大恐慌の深刻化を招いた。トランプ2.0の関税強化に対しても、各国が同様の措置を採れば、同じ構図が再現される可能性がある。このように、「三つの時代」

には個々の象徴的な関税法が成立し、その下での保護主義の歴史的な局面を指すものである。

これら三つの時代の関税法はいずれも、単なる経済状況の反応ではなく、米国が建国以来抱えてきた「通商理念の二重構造」を反映している点に特徴がある。すなわち、関税を通じて国内産業を保護し国家基盤を強化すべきだと主張する勢力と、市場と農業を基軸とした開放的な貿易を理想とする勢力の対立である。この理念的な分岐は、19世紀から20世紀を通じて通商政策の選択を方向づけ、これらの関税立法にも影響を与えてきた。この歴史的対立は、ハミルトン（産業保護・中央集権）とジェファソン（農業中心・地方分権）¹の思想的分岐に遡る。両者の対立軸は米国政治に構造的に組み込まれ、時代を超えて通商政策の選択を規定してきた。トランプ2.0の政策も、こうした「保護主義回帰」の長期循環の中に位置づけられる。

現代政治においても、共和党はしばしばハミルトン的な産業保護の立場へ回帰し、民主党は労働組合支持基盤に支えられるがゆえに自由貿易に慎重である。米国で関税法の発効には上下院過半数での承認が必要である。そのため、今後、米国の通商政策が自由貿易に回帰するかどうかは、大統領よりも議会多数派の構成や動向に強く依存する。このため、「大統領が変われば米国は自由貿易へ回帰する」という考えはあまりに楽観的である。任期を終えてトランプ大統領が退任したとしても、議会が自由貿易重視に回帰しない限り、保護主義の流れは継続することになる。

歴史的背景を踏まえれば、トランプ2.0は「突発的な異常事態」ではなく、米国通商史の長期的トレンドに属する現象であり、その影響は中長期的に続くと考えべきである。したがって、国際社会はトランプ2.0を一時的な異変として矮小化するのではなく、世界貿易秩序の持続的な構造転換として認識し、長期戦略としての制度的対応を急ぐ必要がある。

¹ アレクサンダー・ハミルトン（1757 - 1804）は米国建国の父の一人で、初代財務長官。『製造業報告書』（1791）で産業振興と保護関税の必要性を説き、強い連邦政府と製造業中心の経済体制を構想した。後の米国産業保護主義の思想的源流と位置づけられる。トマス・ジェファソン（1743 - 1826）は第3代米国大統領。農業を基盤とする自由主義と地方分権を重視し、対外貿易の自由化を理想とした。ハミルトンの中央集権・保護主義とは対照的で、米国通商理念の二大潮流を形成した。

第2節 広がるトランプ 2.0 の相互関税の波紋

トランプ 2.0 の通商政策は、2018 年以降の第一期トランプ政権の政策を継承しつつ、より制度的・構造的に強化された²。トランプ政権は理念的には「互惠」を掲げるが、その実態は、特定国への関税引き上げや二国間交渉を通じた譲歩引き出しなど、取引型・政治動員型の通商政策である。以下では、相互関税、分割統治 (divide and rule) 的交渉手法、そしてその副反応としての FTA ブロック化の三点からその特徴を整理する。

1. 相互関税：米国型保護主義の制度化

第二次トランプ政権は 2025 年 4 月、「開放の日」と称して実質的な一方的高関税措置＝「相互関税」の適用を宣言した。「最大 50% の相互関税」は、米国の輸入相手国に対して、米国製品が相手国で受ける待遇を独自の計算方法で算出し、同水準の関税を強制的に適用する制度である。対象は巨大な貿易赤字を抱える中国のみならず、貿易黒字国にも及ぶなど広範囲にわたる。

名称は「相互関税」とされているものの、実態は米国が経済的に優越的な地位を背景に高関税を押し付ける「一方的措置」である。これは、多国間ルールよりも国力に依拠した「力の外交」への転換を象徴している。この全方位的な関税引き上げに世界の市場は動揺した。東南アジアにおいて、今回の相互関税で最も大きな打撃を受ける可能性が高かったのはベトナムである。2024 年においてベトナムの輸出額は GDP 比で 82.5% と突出し、そのうち米国向けが 3 割に達する。さらに 2025 年 4 月、ベトナムは米国から ASEAN 主要国の中で最も高い 46% の相互関税率を突きつけられた。

以降、米国は 90 日間の適用猶予期間を与え、各国政府に迅速な二国間交渉入りを促した。米国は相互関税をてこに、(1) 包括的な高関税方針の提示、(2) 選別的な関税除外措置の示唆、(3) 迅速な二国間交渉入りの要求、という三段階の圧力を組み合わせた。こうした選別的優遇の提示は各国の単独行動を誘発し、結果として ASEAN の統一的に対応する能力を著しく弱体化させた。

ASEAN は緊急の経済閣僚会合を開催し、米国の一方的な関税措置に対して「深い懸念」を表明したが、報復

² もっとも、第二次トランプ政権が発動した相互関税や関連措置の一部については、米国内でその適法性をめぐる司法審査が進行している。原告側は、関税権限の逸脱や行政手続の不備を主張しており、今後の判決次第では運用の修正が生じる可能性も指摘されている。

措置には踏み切らず、対話による解決を追求する方針を確認した。ただし ASEAN として統一行動は採らず、各国が個別に米国との交渉に動き出した。ASEAN 諸国は、米国への輸出依存度や示された相互関税の差から、同じ交渉戦略を取りにくいという背景は理解できるものの、ASEAN の中心性を毀損したことは疑いない。

実際、2025 年春以降に行われた米国との相互関税交渉ではベトナムが先頭を走り、英国 (25 年 5 月) に次ぐ 2 番目の早さで妥結した。ベトナムが先行して相互関税が 20% に引き下げられたことを受け、他の ASEAN 諸国も「ベトナムより劣後しない」ために交渉へ雪崩を打って参入した。これはゲーム理論の「囚人のジレンマ」そのものであり、全体としての ASEAN 厚生や中心性、対等性は毀損を余儀なくされた。米国は複数国と並行で二国間交渉を行い、相互の交渉状況を比較することでより有利な条件を引き出せる構図を構築した。加盟国同士がライバル関係にある ASEAN にとって、米国と対等な交渉を望むことは極めて困難であった。

米国は相互関税引き下げの条件として相手国に過剰なまでの譲歩を求めた。東南アジアの中で 46% もの高い相互関税を提示されたベトナムが先んじて米国と交渉、20% で合意したが、交渉ではベトナムは米国製品についてほぼ漏れなく無税で受け入れることを約束するなど大幅に譲歩した。

ベトナムの交渉結果を踏まえて、ASEAN 各国も個別交渉が連鎖し、「譲歩競争」が発生した。ベトナムに当初 32% を提示されたインドネシアが続き、19% で合意した。フィリピンやタイ、カンボジアも 19% で合意した (第 1 表)。

米 ASEAN 主要 5 カ国は、相互関税交渉の結果、米国製品のほぼ全品目 (99% 超) を無税で受け入れる大幅な譲歩を強いられた。一方で、米国は ASEAN 製品に 19% ~ 20% の関税を課しており、実質的に片務的な合意となった。

ただし、ASEAN 各国の米国への妥協は、WTO の最恵国待遇 (MFN) 原則に抵触する可能性をはらんでいる。米国製品のみが無税または低関税で ASEAN 市場に参入できる場合、他国は差別的待遇とみなし、WTO 違反として他国から提訴されるリスクがある。これは ASEAN 諸国にとって法的・外交的に重大な問題であり、短期的な利益を優先すれば、長期的な信頼や経済安定を損なうことにつながる可能性がある。

第1表 米国のASEAN加盟国向け相互関税率

単位：%

	ブルネイ	カンボジア	インドネシア	ラオス	マレーシア	ミャンマー	フィリピン	シンガポール	タイ	ベトナム	日本
2025年4月	24	49	32	48	24	44	17	10	36	46	24
2025年8月	25	19	19	40	19	40	19		19	20	15

(資料) 米ホワイトハウス

2. 「21世紀型不平等条約」としての相互関税

このような状況は、大航海時代以降、欧米列強による植民地支配と、不平等条約の強制的締結の歴史を想起させる。特に、シャム王国（現タイ）は、植民地化こそ免れたものの、1855年に英国との間でポーリング条約、および翌1856年には米国との間でハリス条約を締結、治外法権や関税自主権の喪失といった不平等な条件を飲まされた苦い歴史的経験を有する。

シャムは、これらの条約を改正するために、自らの近代化と数十年にわたる外交努力を重ねた。最終的に1937年の改正条約によってようやく治外法権の撤廃、関税自主権の回復が実現した。米国の相互関税措置は、いわば「21世紀型の不平等条約」である。形式上は交渉による二国間協定の体裁をとっているが、強大な経済力と市場を背景に圧力をかけ、相手国に不利な条件を呑ませる構図は、過去の帝国主義的な手法と何ら変わらない。これを「相互主義」と呼ぶのは言葉のすり替えであり、実態は経済的従属関係の強要である。

こうした手法は、主に19世紀に欧米列強がアジア・アフリカ諸国に用いた「砲艦外交」と本質的に変わらず、経済力という名の圧力によって構造的に不平等な国際秩序を再構築しようとするものである。

3. FTAブロック経済化：「合法的保護主義」の多国間化

メキシコ政府は2025年12月、自由貿易協定（FTA）を締結していない国からの輸入品に対して、大幅な関税引き上げを行う法案を国会で承認した。対象は自動車や鉄鋼、電子機器、繊維、玩具など約1,400品目に及び、従来の15～20%だった関税を最大50%に引き上げるといふ。同法は26年1月から実施される。

これは米国との通商関係を最優先する「対米重視外交」の一環で、相互関税の副反応と言えよう。米国はUSMCAの枠外にある国からの輸入が米国メキシコカナダ協定（USMCA）加盟国を通じて米国市場に入る「抜け道」を問題視している。米国は次回のUSMCA再協議（2026年7月改定予定）を見据え、「中国および非加

盟国からの輸入管理強化」を事前に約束させようとするなど、トランプ政権による追加関税発動の脅しがある。

メキシコ政府は米国の圧力を回避すべく、非FTA国に対して防御的な関税政策を打ち出し、米国への譲歩姿勢を示した。事実上「FTAを結んだ国は優遇、結んでいない国は排除」という姿勢を採る方針である。

「FTAを結んでいない国」にのみ高関税を課すことは、GATT第1条（最恵国待遇：MFN）違反に映る。しかし、GATT第24条は関税同盟や自由貿易地域の形成を目的とする場合、加盟国間で関税を撤廃し、非加盟国に異なる税率を適用することを例外的に認めている。すなわち、FTAによる差別は制度的に合法化されている。

メキシコの平均譲許税率は36.2%で、一部品目では200%を優に超える。関税を50%に引き上げたとしても、この譲許枠内であればWTO違反には当たらない。形式上、メキシコは「譲許税率の範囲内で、FTA非加盟国に通常のMFN税率を適用したにすぎない」と主張できる。すなわち、制度を巧みに利用した合法的保護主義である。理念的には自由貿易の後退であっても、法的にこれを止める術はない。

この点にこそ、本件の本質的リスクがある。つまり、メキシコがこの措置を成功裡に実施できれば、同様の政策を採る国が続出する可能性がある。実際、メキシコもトルコの先事例に倣った可能性が高い。トルコは関税同盟・FTA締結国以外の国々に対して追加関税や輸入規制を課し、対象品目も年々拡大している。米国やブラジル、インドなどでも、特にFTA非締結国・協定対象外品目への関税引き上げ・障壁を設定する傾向がある。

このFTAブロック経済化によるASEANに対する問題は、加盟国間での「FTA格差」がより鮮明化する点にある。メキシコも加盟しているCPTPPについて、自らも加盟しているベトナム、マレーシア、シンガポールは、今回の関税引き上げの対象外となる。一方、インドネシア、タイ、フィリピンはFTA非締結国としてより高率の関税負担に直面し、輸出価格競争力が相対的に低下することになる。

第2表 メキシコの関税構造 (2024年)

国名	譲許税適用範囲 (%)	単純平均		免税		関税 > 15%		最高関税率	
		譲許税率	MFN適用	譲許税率	MFN適用	譲許税率	MFN適用	譲許税率	MFN適用
メキシコ	100	36.2	7.4	0.3	48.5	98.7	14.7	254	75

(資料) World Trade Profile2025(WTO)

もっとも、ASEAN 諸国にとってメキシコは、総輸出の1%程度で、輸出先として決定的に重要なわけではなく、今回の措置はASEAN 経済に深刻な打撃を与えるものではない。しかし、ASEAN 加盟国の平等性や中心性には影響を及ぼすことになる。

ただし、インドネシアは2024年9月、フィリピンは25年9月にCPTPP加盟申請を行っており、批准・発効が進めば将来的に関税優遇を受ける側へ移行する可能性がある。2025年11月にオーストラリア・メルボルンで開かれたCPTPP閣僚級会合では、加盟申請中のインドネシアやフィリピン、アラブ首長国連邦(UAE)について、加盟基準を満たすと判断しており、2026年の会合で3カ国と加盟交渉に入るか決定する。

ただしASEAN主要国の中では、唯一タイだけがCPTPPに加盟申請をしていない。結果として、ASEAN内部で「制度上の勝ち組・負け組」が固定化する一方、加盟拡大を通じた再編の動きも生まれつつある。こうした差は偶発的なものではない。むしろ、FTAを介して貿易自由化を段階的に進めるなど、「協定を結ぶ努力をした国が恩恵を受け、結ばなかった国が取り残される」という新たな現実を象徴している。今回のメキシコの措置は、その脆弱性を浮き彫りにした。この流れが広がれば、ASEAN内部では輸出競争力の差が固定化され、サプライチェーンの偏りが進行する可能性が高い。

こうした状況は、自由貿易体制の根幹であるMFN原則を事実上形骸化させ、各国が「どのFTAブロックに属するか」によって輸出条件が決まる世界へ移行することを意味する。すでにASEAN内部で制度差が顕在化しており、ASEAN全体としての結束力と中心性を維持するには、制度的な対応が不可避となっている。

4. 輸出信頼性確保のためのASEANの迂回輸出対策

2025年4月、米国は全世界を対象とし「相互関税」の発動を発表した。この措置の背後には「ASEAN経由の中国製品流入」に対する米国側の危機感もある。これまでASEANは米中貿易戦争を中国プラスワン戦略で「漁

夫の利」として傍観してきたが、今回の相互関税政策では、自らも高関税の対象となり、米国輸出の「迂回ルート」を事実上封じられる懸念がある。とりわけ、ベトナムやタイとの二国間交渉においては、度々、中国由来の製品が「偽装輸出」されている可能性が米国側から指摘されてきた。

実際に、日本経済新聞(2025年11月18日付)は「中国発『迂回輸出』の最前線：アジアに巣くう新サプライチェーン³」として調査報道記事を掲載、米中対立激化により、中国企業は高関税を回避するため、ベトナムなど東南アジアを経由した「迂回輸出」を拡大し、国境(中国側は東興市)のモンカイ市では大量の中国製品が再梱包・コンテナの積み替え、原産地偽装を経て米国に輸出される実態が報じられた。ベトナムの港湾利用も増加し、取締りが追いつかない中、中国企業は複数の仲介業者を通じて貿易や原産地に関する証明書類を偽造・取得、アジア域内に新たな「偽装供給網」が形成されていることを炙り出している。

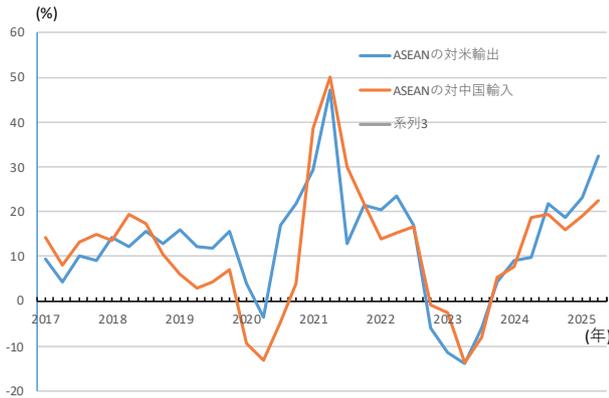
2025年4月の全方位的「相互関税」発表後、ASEANは厳しい原産地検証の圧力に直面している。実際、ASEANの対中国輸入と対米輸出の間には高い相関性が確認され、中国からの部材がASEAN経由で米国に再輸出されている可能性がある(第1図)。

米国が問題視するのは、第一に「実質的変更」の欠如である。米国税関・国境取締局(USCBP)は、単純な組立作業では原産地の変更と認めず、たとえば中国製のプリント基板をASEAN域内で組み立てた製品に対しても、「中国原産」と判定する可能性が高い。包装や表示変更のみの加工が原産地変更と認められないことは、論を待たない。

第二に、原材料や部材の履歴・加工工程に関するトレーサビリティが不十分である点が挙げられる。USCBPは輸入者に対して「合理的注意義務」を課しており、原材

³ 日本経済新聞電子版(2025年11月18日付)
<https://www.nikkei.com/telling/DGXZTS00016810S5A700C200000/>

第1図 ASEANの対中国輸入と対米国輸出の前年同期比伸び率推移（四半期）



(資料) International Merchandise Trade Statistics :IMTS(IMF)より作成。

料の出所や加工履歴などを明示できない場合、原産地証明の信頼性が否定されるリスクがある。

第三に、米国はベトナムに対し「現地調達率の向上」や「サプライチェーンの透明化」を求めており⁴、これらの要求がASEAN全体に拡大する可能性がある。今やASEANは「中国の代替製造拠点」であると同時に、「中国製品の迂回輸出の温床」としても見なされつつあり、輸出信頼性が損なわれれば、米国市場での地位喪失やFDI誘致への悪影響は避けられない。

2025年10月にトランプ大統領は、第二次トランプ政権発足後、初めて東南アジアを訪問し、ASEAN首脳会議に出席した。この機会に幾つかの加盟国と交渉を行い、その結果をホワイトハウスが公表した。ホワイトハウスが発表した東南アジア各国との相互貿易枠組み・関税協定において、米国は中国製品などからの迂回輸出防止措置を各国に求めた。これには「原産地証明の厳格化」「付加価値基準の導入」「三国間貿易における貿易経路の開示義務」などが含まれ、ベトナム、マレーシア、インドネシアはこれに対応する法整備や通関協力を明記した。とくにマレーシアおよびインドネシアは、関税免除対象となる輸出品についてUSCBPとのリアルタイム情報共有に合意し、不正輸出企業への制裁規定の導入も進めている。加えて、重要鉱物や先端機器に関しては中国由来成分の除去・証明を義務付け、米中摩擦の迂回先とならない体制整備を進めている。これらの措置は、相互関税協定の信頼性確保と、米国の産業・安全保障戦略と密接に連動している。

ASEAN各国が一丸となって原産地制度の遵守と強化

⁴ https://www.reuters.com/world/china/us-made-tough-requests-vietnam-trade-talks-sources-say-2025-06-03/?utm_source=chatgpt.com

を進め、「汚名返上」の取り組みを実践することが、今後の同地域の成長と安定に直結する。

第3節 タイ製中国EVの台頭と輸出拠点化

こうした迂回輸出の懸念の背後には、中国企業がASEAN各国に急速に生産拠点を移転させてきたという構造的変化がある。特にEVを中心とした中国メーカーの投資拡大は、域内のサプライチェーンを塗り替えると同時に、原産地証明や輸出信頼性の問題を複雑化させている。

特に「EVを軸とした中国企業のASEAN進出」と「ASEAN拠点の中国EVの輸出拠点化」は、ASEANの製造業構造と輸出信頼性を大きく揺るがす。本節では、ASEANの産業構造と輸出信頼性にどのような含意を持つかを整理する。

1. EV・中国自動車企業のタイ進出と日系企業シェアの急落

近年、ASEAN、特にタイは中国EV企業の進出が急速に進んでいる。BYD、長城汽車、上海汽車集団など、少なくとも8社の中国企業がタイ政府のEV誘致政策であるEV3.0およびEV3.5に呼応し、国内製造ノルマを条件に、補助金や関税減免の恩恵を受けて進出を果たした(第3表)。これらタイに工場設置を決めた中国EV企業の合計生産能力は60万台を超え、タイの24年の年間新車販売台数(約50万台)を上回る規模である。その結果、タイ全体の自動車生産能力は400万台に近づき、慢性的な過剰設備状態と設備稼働率の低下に喘いでいる。

背景には三つの要因がある。第一に、ACFTAにより中国製EVの関税が2010年以降ゼロとなり、圧倒的な価格競争力を持つ中国EVが容易に市場に参入出来るようになった点である。第二に、タイ政府のEV補助金政策が海外メーカーに有利に働いた点。そして第三に、日系企業がEVへの大型投資に慎重であったため、タイ政府が誘致先を中国企業へと転換した点である。タイ政府は当初、タイでの自動車生産の9割を占める日系企業にタイのEV生産拠点化への協力を度々要請したが、日本側の姿勢は消極的であった。そのためタイ政府は誘致対象を中国企業に転換したのである。

その結果、2022年頃から中国製EVの流入が始まった。タイの自動車市場(新車販売台数)から見ると、2000年代後半は日系のシェアは9割を上回っていたが、以降、緩やかにシェアを落としながらも2010年代は8割台を維持していた。しかしEV元年と言われる2022年には、

第3表 タイに拠点を置く中国系OEM

企業名		EV生産開始	生産能力	EV生産能力	備考（輸出先等）
比亞迪	BYD	2024年7月4日	15万台	15万台	ASEAN、欧州
長城汽車	GWM	2024年1月	8万台→12万台	n.a.	
合衆新能源汽车	NETA	2024年3月	2万台	2万台	中国本社は破綻
上海汽車	MG	2024年3月	10万台	5万台？	
長安汽車	Changan	2025年5月16日	3～5万台→10万台		ASEAN、豪州、NZ
广汽埃安新能源	AION	2024年7月17日	5万台（2万+3万）	5万台	ASEAN、豪州、南ア
上汽通用五菱汽車	Wuling	2024年8月	1万台	1万台	
奇瑞汽車	Chery	2026年1月（予定）	8万台	5万台（27年）	オセアニア、中東。
中国系OEM計			54万～63万台	43万台～	

（資料）各種報道をもとに著者がとりまとめ。

中国からの輸入EVの販売台数が1万台を超え、日系のシェアは85%にまで下落した。以降、中国EVの大量流入と国内生産開始の煽りを受け、24年は76.7%にまで下落した。25年1～10月では同比率は69.8%へ低下し、通年ベースでの7割割れが視野に入る。一方、中国系ブランドは16.8%にまでシェアを拡大した。

この結果、タイの約2,300社の一次および二次以下の部品企業を擁した内燃機関中心のタイ自動車産業のピラミッドは構造転換を余儀なくされている。その構造転換は日系自動車メーカーにも及んでいる。稼働率低下と国内販売不振のため、スバルやスズキは2024年6月、タイからの撤退を決断・表明しており、ホンダと日産は各々2024年7月、11月に複数ある工場を再編し、生産能力の圧縮を図っている。また2025年11月には、三菱自動車は第3工場（生産能力16.5万台）を27年半ばから操業休止、第1工場に集約することを発表した。同社全体の生産能力は42万台から25.5万台に縮小される。

スズキやスバルが撤退を決める中、マツダは25年2月にタイのハイブリッド拠点化を発表した。同時に、電気自動車（BEV）は中国拠点の長安マツダ汽車製造の完成EV車を輸入し、タイ市場に投入することも発表した。EV補助金を受領しなければ生産ノルマを考慮する必要はなく、ACFTAを用いて関税ゼロで中国から輸入できる。マツダのメリットは、中国側余剰設備の稼働率向上と、タイ国内に投資をせずにタイ市場でラインナップを充実出来ることである。課題はEVに限れば、タイの国内産業への裨益がほぼないことである。

一方、中国EVの競争力を活用する動きも出てきている。一つは日本経済新聞は、トヨタが28年にタイで生産する新型のEV車に、タイ国内で中国企業が製造した部品の調達を本格的に開始すると報道した⁵。また「日系に比べ中国

⁵ 日本経済新聞（2025年8月2日）「トヨタがタイで中国部品調達 日系供給網に転機、低コストでEV・HV」

部品メーカーはコストが2～3割安い。（日系で）撤退や事業縮小に追い込まれる企業も出てくる」とした地域の部品メーカー首脳の声を紹介している。

2. 中国EVの輸出拠点化するタイ

中国EV企業の多くは、タイ政府のEV3.0、後発OEM企業はEV3.5政策に呼応してタイでの生産拠点を設置している。各々には補助金が支給される一方で、生産ノルマが課されている。もちろんACFTAがあることから、マツダで見たように、タイ政府のEV促進策を使わなくても、関税自体は無税で輸入し、タイ市場に投入することが出来る。

しかし国内需要の低迷により自動車産業全体が停滞していることから、生産ノルマ達成は困難として、2024年12月の国家EV政策委員会は生産ノルマの期限延長を決めた（第4表）。更に25年7月の同委員会では、タイ工業連盟（FTI）やタイEV協会が輸出の場合のノルマ計算の変更を陳情、その結果、輸出EV1台を生産ノルマ1.5台に換算出来ることになった。FTIによれば、換算ルールの変更により、2025年のEV輸出台数は12,500台、2026年は52,000台に拡大する見込みを示している。

こうした対応は、タイを東南アジアのEV生産ハブ化するための措置と位置づけられるが、この先、タイ製中国EVが「タイ（ASEAN）原産品」と認定されれば、タイがASEANの一員として構築してきたFTAのネットワークを使い、特に中国EVがタイ産品として看板が架け替えられ上で、さまざまな地域に無税で輸出できることになる。例外はEUであり、基本関税10%に加えて相殺関税が上乘せされる。たとえばBYD車の場合、中国から輸出すると27%の関税が課されるが、タイから輸出すれば10%で済み、タイ拠点の優位性が一層高まっている。

第4表 タイのEV振興策「EV3.0」と「EV3.5」の輸入期間と国内生産ノルマ、罰則

		EV3.0 (2022~25年)	EV3.5 (2024~27年)
EV輸入期間		2022~23年	2024~25年
EV国内生産台数	当初、計画	・24年工場稼働：輸入台数分 ・25年工場稼働：輸入台数×1.5倍	・26年工場稼働：輸入台数分×2倍 ・27年工場稼働：輸入台数×3倍
	国家EV政策委員会陳情後 (25年7月30日)	・26年に義務完了：輸入台数分×2倍 ・27年に義務完了：輸入台数×3倍	
罰則		・EV国内生産義務違反：補助金返還+年利7.5%+保証金の全額没収。 ・国産化義務違反：車両1台当たり2倍に相当する物品税額の支払い。	

(資料) タイ政府資料より作成。

既に在タイの中国OEMブランドによるEV輸出が始まっている。25年春、長城汽車はEVのORA Good catをブラジル、オーストラリア、ニュージーランドに輸出開始し、BYDも8月末に欧州向けにBYDドルフィンを約960台出荷した。

ASEANが真のEVの「製造拠点」として国際的信頼を獲得するためには、看板の架け替えではなく、輸出において中国由来との疑念を払拭し、真のタイ製EVと認められる必要がある。

3. ASEANに迫る三重苦

ASEANは現在、三重苦に直面している。第一に、EV競争により産業構造が急速に変化しており、特に中国EVメーカーの大量進出が、日系を含む既存サプライチェーンに再編圧力を加えている。第二に、中国製品の「迂回輸出」に対する米国の疑念が強まり、ASEANからの輸出に対して監査・規制が強化される中で、輸出信頼性が低下している。第三に、米国の相互関税を受け、ASEAN域内で競争条件に不平等が生じていることである。

こうした複合的な圧力や影響に対し、従来のASEANの「緩やかな協調メカニズム」では対応が困難であり、ASEANには制度的支柱の再構築が急務である。

第4節 おわりに：保護主義時代におけるASEANと日本の役割

トランプ2.0の通商政策は、1980年代の通商摩擦期などと同様に、米国通商政策史の中で繰り返されてきた「米国型保護主義」の一形態であり、決して突発的でも例外的でもない。むしろ、19世紀以来繰り返されてきた「米国型保護主義」の再発現であり、その制度化とブロック化が進む点に新規性がある。相互関税、分割統治、FTAブロック経済化、そして迂回輸出対策の強化は、それぞ

れが単独の政策として重要であるだけでなく、相互補完的に作用し、世界貿易体制を多国間協調から二国間取引へと大きく転換させつつある。

こうした環境下で、最も強い影響を受ける地域のひとつがASEANである。ASEANは、直接投資と貿易によって成長してきた開放型経済圏であり、コロナ禍や米中摩擦のような外部ショックに対して脆弱な構造を持つ。EV産業における中国企業の大量進出、迂回輸出疑惑の強まり、そしてFTA格差の固定化は、ASEANの成長パターンや中心性自体を揺さぶる動きである。

このような状況において、ASEANが制度的主体性を取り戻すためには三つの制度的対応が求められる。第一に、一括交渉条項(CNC: Collective Negotiation Clause)である。これは、加盟国が個別交渉で譲歩競争に陥るのを防ぎ、域内共通の最低ラインを設定することで、ASEANとしての交渉力を維持・強化するものである。本条項は、ASEAN経済相会議(AEM)が採択する「域外国との協議における最低限の共通行動原則」として制度化することは可能であろう。

第二に、RCEP(地域的な包括的経済連携協定)の制度改良である。RCEPは世界最大級の自由貿易協定であり、CPTPPなどと並び東アジアにおける重要な経済枠組みの一つである。現在、米国は相互関税政策やFTAブロック経済化を通じて、二国間ベースの制度的保護主義を強化しており、多国間協調に基づく自由貿易秩序は深刻な挑戦に直面している。こうした中で、RCEPを制度的に再構築することは、ASEANおよび東アジア地域が独自のルールに基づく秩序を維持し、米国主導の制度圏への過度な依存を回避するうえで極めて重要である。しかし現行RCEPは、関税撤廃のスケジュールが長期(2042~47年)に及び、既存のASEAN+1協定よりも自由化率が低いケースも存在する。制度利用率も限定的であり、企業の活用が進んでいない。2027年に予定されている「一般見直し」は、こうした課題に対処する

絶好の機会であり、撤廃期限の前倒しやデジタル・投資ルールの整備などを ASEAN 主導で実施することが必要である。

第三に、原産地制度の高度化が挙げられる。輸出信頼性の確保に直結するこの制度の整備は、迂回輸出疑惑を払拭し、米国市場での競争力維持に不可欠である。

これらの制度改革を進めるうえで、日本の役割は極めて大きい。日本は ASEAN 最大級の投資国であり、RCEP や CPTPP など多国間通商ルールの制度設計に深く関与してきた。今後、日本が果たすべきは、RCEP 改革に向けた構想の共同策定、原産地トレーサビリティに関する技術支援、そして DEFA（デジタル経済枠組協定）等の制度構築支援である。こうした協力を通じて、ASEAN は制度的主体性を確保し、外的圧力への耐性を高めることが可能となる。

トランプ 2.0 は ASEAN にとって重大な外的ショックであるが、同時に、CNC による交渉力の再構築、RCEP 改革、原産地制度の高度化といった制度的再編を一挙に進める契機でもある。制度を整備できるか否かが、ASEAN が外部圧力に翻弄される地域となるか、新たな通商秩序を主導する主体となるかを決定づける。

CNC、RCEP 改革、原産地制度の高度化は、単なる防衛的措置ではなく、ASEAN が未来の通商秩序を形づくる戦略的手段である。制度的保護主義が台頭する中で、最も必要とされるのは「制度による安定性の再構築」である。ASEAN と日本が連携し、自由で信頼性の高い経済圏を築き上げることが、グローバルな自由貿易秩序再建の第一歩となるだろう。

参考資料

助川成也 (2025a) 「トランプ関税で変わる世界の FTA / EPA 勢力図と日系企業の ASEAN 戦略」『JMC ジャーナル』第 73 巻第 8 号（通巻 872 号）2025 年 10 月号。

助川成也 (2025b) 「一括交渉条項で中心性を取り戻せ」『世界経済評論 IMPACT』2025 年 10 月。

助川成也 (2025c) 「『選別的保護主義』時代の到来に備えよ」『世界経済評論 IMPACT』2025 年 11 月。

助川成也 (2025d) 「“迂回”輸出拠点の汚名返上」『世界経済評論 IMPACT』2025 年 6 月。

助川成也 (2025e) 「ASEAN 主導で RCEP を加速せよ」『世界経済評論 IMPACT』2025 年 10 月。

ダグラス・A・アーウィン著、長谷川聡哲監訳（2022）『米
国通商政策史』、文眞堂。

Douglas A. Irwin, *Clashing Over Commerce: A History of
US Trade Policy*, University of Chicago Press, 2017.