

米国通商政策、大統領選挙に向け強硬手段も、 注目は輸入自動車への追加関税賦課

米国の通商政策は、共和党 Trump 政権発足(2017年1月)により、大きく変化した。共和党は従来、自由貿易やグローバル資本主義を積極的に支持してきたが、Trump 大統領は、「米国第一(America First)」を掲げ、貿易赤字削減に向け、相次ぎ追加関税を賦課する政策に着手している。2018年3月23日に1962年通商拡大法 232 条(国防条項)に基づく措置として、鉄鋼/アルミ関税を発動した他、対中国貿易では別途、不公正な貿易是正に向けた報復措置となる 1974 年通商法 301 条(スーパー301 条)の適用により、相次ぎ追加関税を課した。NAFTA についても再交渉を実施し、米国側が求めた条項が目立つ内容で妥結し、2018年11月に北米3ヵ国政府が新たな協定となる USMCA に署名するなど、米国の利益拡大を狙った自国中心の通商政策へと転換したと言える。

USMCA は、北米3ヵ国による各国議会での批准手続きを経て発効となる。当初、2020年1月の発効を想定していたが、2019年4月時点では批准手続きが遅れている状況である。カナダとメキシコの議会では、米国が NAFTA 再交渉を理由に 2018年6月から適用している 232 条による鉄鋼/アルミに対する追加関税を維持する限り、批准手続きを進めないという強硬的な意見も出てきている。鉄鋼/アルミ関税の大義となっている NAFTA 再交渉に署名したものの、同関税が維持されている理由が不明確であるからだ。米国では、Trump 大統領が、2018年11月の中間選挙において下院で過半数を確保した民主党との駆け引きに利用するため、同関税を維持しているとの見方もある。

鉄鋼/アルミに対する追加関税(232 条)は、米国の国防を脅かす恐れがあることを理由に賦課されている。Trump 大統領は、通常的安全保障である「National Security」の一部に、「Economic Security」という概念が含まれていると指摘。国内生産を長期的に維持するには、生産設備の稼働率引き上げが、「Economic Security」だけでなく、「National Security」を守るためには重要だというロジックを構築している。2019年には、輸入自動車に対しても 232 条を適用し、20~25%の追加関税が賦課される可能性が高い状況となっている。

米国の通商政策について、Washington D.C.に拠点を置くビジネスコンサルタント会社 International Technology and Trade Associates (ITTA) の President/CEO である Eric D. Lundell 氏は、2019年4月時点で米国政府は、①日本、②EU、③EU 離脱後の英国、という3つの通商交渉に重点を置いていると指摘。2020年の大統領選挙の成果としたい Trump 大統領は、「農作物の市場開放」と「製造業の誘致」を勝ち取るためのカードとして、輸入自動車に対する 232 条の適用を持ち出しているとみている。農作物の市場開放は、共和党が強い州に対するアピールとなる。輸入自動車に対する 232 条の適用は、結果として製造業の誘致につながるため、共和党と民主党の支持率が拮抗し、結果が見えない「スイングステート」での票集めに有効だからだ。Lundell 氏は、2020年11月の大統領選挙前までに、結論を出すべく Trump 大統領は通商交渉で早期決着を試みるために強硬手段も辞さないとみている。

日米通商交渉では、自動車産業が焦点となる。2018年の自動車関連製品(HSコード87)の米国の貿易赤字額(対日本)は496億ドルと、対日貿易赤字(676億ドル)の7割超に達している。日本からの米国向け自動車輸出台数は年間で約170万台規模に上っており、仮に追加関税が賦課された場合は、日本国内の生産体制にも影響が出るのは必至だ。特に米国向け輸出比率の高いトヨタやマツダなどは、新たな事業戦略の構築が求められる。日本の自動車産業は生産1,000万台に対して、国内販売500万台、輸出500万台で推移しているが、状況によっては生産800万台、国内販売500万台、輸出300万台へと産業構造が変化する可能性もある。Trump 大統領が発動を計画する輸入自動車に対する 232 条適用による追加関税は、日本国内の雇用を含めた産業構造にまで影響を及ぼす危険性を秘めているとみられる。日系自動車産業界としては、高い利益が確保できる米国事業からの撤退は選択肢にないため、232 条の適用有無が決まる前に米国向け投資を増やすなど、Trump 大統領との間で妥協策を見出す必要がある。

一方で、対中国政策は、更に強化されるとの見方が米国では主流である。2018年8月13日に、2019年度国防授權法(National Defense Authorization Act 2019)が成立した。中国のZTEやHuaweiの通信関連機器等の調達や使用が制限される他、中国から米国への投資は日増しに厳格化されている状況である。更に、特定技術を取り扱う企業に限定されるが、中国に少額出資をしている企業も投資の審査対象となるなど、日系企業の間でも高い注目を集めている。米国が指定する特定技術に関する投資や輸出に関する規制が軸となるが、特定技術の範囲が拡大されるため、自動車産業にも影響が出る可能性が出てきている。2019年4月時点で、特定技術の範囲は最終決定していないが、調査対象項目にAIによるディープラーニングや音声/音響処理、自然言語処理、クラウド技術、チップなどが含まれており、自動車技術の開発など米国での事業活動への影響も懸念されている。

Trump政権発足により、米国の自動車産業界は大きな転換期を迎えている。「米国第一」を掲げる新たな通商政策や、中国に対する強硬姿勢など米国投資だけでなく、世界規模での生産体制も柔軟に変化させる必要が出てきている。特に2019年は、翌年の大統領選挙を控える重要な年でもあるため、Trump大統領が票集めを目的にメディアから注目を集める新たな政策を打ち出す可能性もある。USMCAを含め、北米の自動車産業は、長期的な見通しが立ちにくい状況ではあるものの、進出企業にとって重要な市場であることには変わりないため、柔軟に対応できる体制作りの構築が求められている。

(安藤)

【米国通商政策、2020年の大統領選挙に向けTrump政権の強硬姿勢続々見通し】

2019年4月2日に米国Washington D.C.で実施したInternational Technology and Trade Associates (ITTA)、President/CEOのEric D. Lundell氏、Executive Vice President/COOのConstantine A. Pagedas氏とのインタビューより構成。

Q. 2018年11月に、北米3カ国(米国、カナダ、メキシコ)政府は新NAFTAとなるUSMCAに署名しました。各国議会での批准に時間がかかっており、発効時期が当初計画の2020年1月に間に合わない可能性も出てきています。カナダとメキシコの議会では、米国が継続して課している鉄鋼/アルミに対する追加関税となる232条の適用を除外するように求めています。

- ・米国の状況を説明すると、メキシコ国境の壁建設費用を巡る問題で、Trump大統領と議会が対立し、2018年12月22日から2019年1月25日までの計35日間、一部政府機関が閉鎖された。この影響で、2018年11月末に署名されたUSMCAの議会審議のベースとなるITC(International Trade Commission、米国際貿易委員会)による調査報告書の作成が遅れた。2020年1月の発効を目指す場合、早期に議会審議を進めていく必要があるが、政府機関の閉鎖で予定が後ろ倒しになっている。2019年3月末には、Trump大統領がメキシコとの国境を閉鎖するというコメントを出すなど、何に優先順位を置かず、不透明感が増している。
- ・カナダとメキシコについて言えば、米国の動向を常に意識している。米国議会が進まない限り、両国では批准に向けたプロセスを進めることはないだろう。更に、NAFTA再交渉を理由にTrump大統領が2018年6月に両国に課した鉄鋼/アルミに対する追加関税の適用が続いていることも問題視している。そもそも、国防条項となる232条をカナダとメキシコに適用することに対して批判している中で、その根拠となるNAFTA再交渉も妥結し、USMCAに署名した状況でも除外しないことを指摘している。
- ・では、なぜTrump政権は、カナダとメキシコに課している鉄鋼/アルミに対する追加関税の適用を除外しないのか、という疑問が出てくる。ここからは、完全に「政治」の世界のパワーバランスゲームとなる。議会は、もちろん232条の適用を除外すべきだと思っている。ただ2018年11月の中間選挙で、これまで共和党が過半数を占めていた下院が、民主党に取られ主導権が移った。共和党のTrump政権にとって、従来に比べ、法案が通しにくい状況となったため、より多くの交渉材料を持っておきたいという本音がある。
- ・米国でのUSMCAに対する議会審議に話を移すと、Trump政権に批判的な民主党との対立で、どのような結果となるか、読みにくい状況だ。民主党の本音は、USMCAに基本的に賛成はしているが、民主党側の意図する内容を追加で盛り込みたいという意味がある。これは、2020年の大統領選挙を見据えた動きである。大統領選で成果を国民に示すことで票を稼ごうとしているからだ。
- ・Trump政権も同様に選挙戦を睨み、早期発効に向けて動きたい

と思っている。「USMCA発効」が目標であるならば、話は単純で、議会審議は短期間で終わり、発効に向けて動き出すことになる。ただ、大統領選挙で共和党と民主党が、それぞれ成果を国民に示したいが故に議会審議が滞る可能性は十分にある。

- Q. Trump大統領は、輸入車に対する232条の適用も示唆しています。日系自動車メーカーは、多くの車種を日本から米国に輸出しているため、仮に追加関税が課せられることになると、影響は大きいです。日本やEUとの通商交渉の材料にするとの見方もあります。
- ・新たな通商交渉という意味で米国政府は、①日本、②EU、③EU離脱後の英国、という3つの通商交渉に重点を置いている。英国は、EU離脱後に交渉を開始するため、時期は遅れることになるが、日本とEUについては、輸入車に対する232条の適用をカードにすると考えられる。
- ・米国の通商交渉のポイントは、「農作物の市場開放」と「製造業の誘致」にある。2020年の大統領選挙の成果としたいという思惑が隠れている。農作物の市場開放では、主要産業となる共和党が強い州に対するアピール。製造業の誘致では、共和党と民主党の支持率が拮抗し、結果が見えない「スイングステート」に製造業が集積しており、票集めをしたい。この2つの成果を勝ち取るための交渉ツールとして、輸入車に対する232条の適用は有効だ。もちろん、国防条項の232条を適用することに対して賛否があるのは承知しているが、ここでは、この議論は避ける。
- ・日本政府が、米国が求める農作物の市場開放をしない場合、輸入車に対する232条を交渉材料として持ち出すことになる。対日貿易では、自動車関連製品の貿易赤字が大きい。米国側の立場としては、仮に農作物の市場が開放されない場合、輸入車に対して追加関税を課せば、米国国内での生産台数は増えることになる。つまり、製造業が盛んな州で雇用が生まれることを意味する。一方で、日本側が農産物の市場を開放すれば、共和党の支持率が高い第一次産業を主要産業とする州に貢献できる。
- ・Trump政権が、このような強硬手段に出る背景には2020年の大統領選挙がある。このことを考慮すると、選挙前までには結論を出すべく、動いていくことが想定できる。
- Q. では、中国との貿易紛争はどうでしょうか。
- ・米国政府は、対中国問題を深刻に受け止めている。メキシコや日本、韓国、EUとは、通商交渉の材料に232条を持ち出すなど、強硬手段に出ている感もあるが、根本では軍事同盟国であ

り、同じ世界の仲間という意識が強い。一方で、中国は、モノの輸出入と言う貿易面では関係を強めてきたが、そもそも別世界の国で信用していない。

- ・米国は、中国がWTOに加盟した2001年時点では、日本やEUなどと同じように国際ルールをベースとした同じ価値観を持った社会秩序が築かれると信じていた。
- ・ただ現実とは違った。米国や日本、EUなどは異なり、世界貢献を意識せずに、自国への利益誘導しか考えていない。世界で利益を上げるのであれば、世界秩序を守らなければならない、というのが米国の一貫した考えだ。
- ・中国に対する圧力強化は、始まったばかりだと言った方が良さそう。実は、Obama政権時代から、対中政策は課題の一つであった。中国と、どう向き合うか、というのは政権が常に抱える課題でもある。
- ・Obama政権は、環太平洋パートナーシップ協定(TPP)を日本や豪州、ASEAN諸国と結ぶことによって、隣国である中国政府に圧力をかけた。将来的にTPPという太平洋諸国と結んだ自由貿易圏の仲間入りをさせることで、WTO加盟では成し遂げられなかった民主化を進めようとしていた。
- ・米国政府の対中政策は、3つのカテゴリーに分けることができる。①共和党(従来):自由貿易のアプローチを重視、②民主党:人権や知的財産権の保護を重視、③Trump大統領:①と②を行ったり来たりする政策、の3つだ。もしかすると、共和党や民主党は関係なく、米国の対中政策は新たな局面を迎えているのかもしれない。
- ・米国の対中貿易における貿易赤字に関する問題としては、中国に対するスーパー301条による追加関税などを含め、最終的に中国側の譲歩によって妥協案が出てくる可能性が高い。ただ貿易面での問題が解決したとしても、根本にある中国の体制に変化はない。ここが、変わらない限り、米国側は様々な手段を講じていくことが想定できる。

Q. 米国では、2019年度国防授權法(National Defense Authorization Act 2019)が2018年8月13日に成立しました。2019年度国防授權法は、中国への圧力強化を狙った内容になっていると感じます。

- ・Trump政権には、Economic security=National securityという考えがある。これは、232条の適用の根幹にもある。経済における貿易赤字は、結果として国家存亡の危機に陥るという考え方だ。更に、貿易産業だけでなく、自動車産業を含む各種産業におけるサプライチェーンの高い外国依存度はリスクであるともみている。特に中国のサプライチェーンに対する依存度の高さを警戒している。背景には、中国の知的財産窃取活動がある。
- ・2019年度国防授權法のポイントは、FIRRMA法(投資管理強化)によるCFIUS(外国投資委員会)の権限強化と、ECRA(輸出管理改革法)の強化が挙げられる。米国を脅かす可能性のある技術移転など、機微技術に関する業種が対象となる。政府調達等の制限やサイバーセキュリティの強化などが含まれている。この制度自体は、従来から存在しているが、2019年度国防授權法で内容が大幅に強化されたため、注目を集めている。現在でも核/原子力技術などは対象となっている。
- ・2019年4月時点の問題点は、特定業種や特定技術の範囲が従来に比べ広がったものの、何が対象となるか、明確ではないことだ。例えば、ECRAでは、14の技術分野について、意見公募を実施した。この中には、自動車産業でも注目を集めているAI技術が含まれており、どこまでが規制対象となるのか、分かっていない。米国政府としても、どこまで守るか、守るべきかを検討している状況にあると言えるだろう。
- ・仮に、自動運転技術に用いられる一般的なAI技術まで対象となれば、その影響は多大だ。規制対象となれば、懸念国となる中国との取引や技術者の管理など、色々な場面で制限がかけられることになる。ただ、対象になっていない技術などについては、これまで同様あまり気にする必要はない。

Q. 対中国で、国防授權法のような影響を与えていますか。

- ・中国に対する影響は、具体的な内容が決まってから、表面化してくるだろう。ただし、Trump政権発足時から、米国政府は中国による投資抑制方針を明確にしていたため、既に審査は厳しく

なっている。中国側も現状を把握しているため、2019年度国防授權法で規制が強化されたとしても、状況は大きくは変わらないだろう。

- ・一方で、規制内容次第で日系など外資企業(第3国)には影響が出るのが想定できる。審査対象の範囲が、中国企業に少数出資している会社まで広がるからだ。従来は出資比率が大きくなければ、日本から米国への投資は問題なかったが、少しでも中国企業に出資している状況であれば、審査対象となってしまふ。
- ・単純に日本やEUなど軍事同盟国による米国投資は常に歓迎している。ただ国を特定はしていないが、懸念国となる中国などからの投資は常に警戒している。中国政府は中国企業を通じて、米国に投資し、米国企業から情報を取っている可能性が高いからだ。資金力がなければ、あまり警戒する必要もないだろうが、WTO加盟により資金を増やしてきた中国政府が操る中国企業が米国内で活動していると懸念されている。
- ・米国は、「Global co-operation」を重視している。冷戦後、世界中のどこでもビジネスができる状況になった。いわゆる多国籍企業のことで、トヨタやホンダなどは、日本だけでなく米国や欧州でも自由に企業活動を行い、利益を得ている。世界を一つの市場と考えるグローバルイノベーションである。
- ・一方で、中国は「一帯一路」政策を打ち出し、中国の覇権拡大に力を入れている。中国は外の世界では自由に活動するものの、中国国内は閉鎖しており外資企業に規制をかけている。言い換えれば、中国は世界の利益に貢献せずに、中国の利益だけを追求していると言える。米国が築き上げてきた世界秩序から逸脱している。
- ・最近の脅威としては、情報産業の「5Gネットワーク」が挙げられる。中国が意図的にチップなどにスパイウェアを搭載し、米国の軍事情報などが抜き取られる危険性が浮上している。サイバーセキュリティを強化しなければ、中国が自由に米国の情報にアクセスできるバックドアを設けてしまうことにもなる。このような事態を避けるためにも、特定分野については日本など同盟国の企業であっても、中国企業と出資関係にある場合、審査をする必要が出てきた。

Q. 自動車産業界が注意すべきことは。

- ・2019年度国防授權法による規制強化は、あくまでもハイテク産業に限定されるが、自動運転車に代表されるように自動車産業界も新しい技術を取り入れている。仮に、自動車に搭載される一つの部品(技術)が、規制対象になった場合、どのような影響が出るか検討すべきだろう。規制対象になるぐらいのハイテク技術となると、容易にその部分だけを別のものに置き換えることは難しいだろう。
- ・米国と中国の関係が、どこまで深刻化するか、という問題もあるが、サプライチェーンの再考も検討していく必要はあるだろう。2019年4月の段階では、両国が追加関税を賦課する状況だが、取引自体に規制を入れることになれば、状況は一転する。
- ・米国の新たな対中政策は、始まったばかりだ。中国の現政権の体制をみると、米国が求めている世界秩序を守るようにはならないだろう。このような状況が続く限り、中国に対する圧力は強化せざるを得ないと考えるのが自然だ。中国はTrump政権が長くても後6年とみているが、次の政権に移ったとしても、米国の基本的な考え方は変化しない。ただ中国に対するアプローチが変わるだけだ。
- ・Trump政権が発足し、米国側に根強く残っていた中国に対する不信感が表面化した。今後も、この不信感が払しょくされない限り、米中関係は本当の意味での改善は望めないだろう。自動車産業界は、米中関係に留まらず、世界を取り巻く環境が、ここ2年で大きく変わったことを理解すべきだ。
- ・ソビエト連邦崩壊(1991年)により冷戦時代は完全に終わり、次の時代に入った。その時代こそ、グローバル化による世界共通市場の形成だ。ただ、資金力をつけた中国の一帯一路政策により、米中間の軋轢をはじめとする新たな時代が始まろうとしていると感じる。このような新しい時代の中で、今まで通りのサプライチェーンを自動車産業界は維持できるだろうか。世界展開する上で、様々なリスクを考え、戦略を構築する必要性も検討していくべきだ。

(FOURIN)

【米国、2019年度国防授權法の概要】

▽概要

- 2018年8月13日、米国で2019年度国防授權法(National Defense Authorization Act 2019)が成立した。
- 国防授權法は、米国の国防予算の大枠を決めるために議会が毎年通す法律。2019年度は、2018年10月～2019年9月。
 - :2018年7月23日に上院/下院合意案がまとまり、7月26日に下院で可決、8月1日の上院で可決した。
 - :2019年度国防授權法では、中国に対する規制強化が多く盛り込まれている。投資や再輸出に関する項目も大幅に規制が強化されており、日系企業に影響が出る可能性もある。
- 2019年度国防授權法に盛り込まれた主な内容は以下。
 - :過去9年間で最大規模となる総額7,160億ドルの国防予算。
 - :FIRRMA法(Foreign Investment Risk Review Modernization Act、外国投資リスク審査現代化法)による投資管理強化。
 - :ECRA(Export Control Reform Act、輸出管理改革法)の強化。
 - :政府調達等の制限(ZTE、Huaweiの通信関連機器等の調達/使用制限)
 - :サイバーセキュリティの強化(防衛産業上重要な技術支援なども担う)。
- 日系企業が特に注目すべきポイントとしては、①対米投資と②米国の輸出規制の2つである。
 - :米国が指定する特定技術に関する投資や輸出の規制が軸となる。特定技術の範囲が拡大されるため、自動車産業にも影響が出る可能性がある。
 - :ただ指定されていない技術については、従来通り、米国国内での事業に大きな変化はないとみられる。

▽対米投資

- 2018年8月13日、FIRRMA法が成立。18ヵ月以内に施行される予定。
 - CFIUS(Committee on Foreign Investment in the United States、外国投資委員会)が、安全保障の観点から対内直接投資を審査する。
 - :事後審査が基本。
 - FIRRMA法により、懸念国に小規模であっても投資している場合も、審査対象となった。従来は審査対象でなかった企業も審査対象となる可能性がある。
 - 特定取引の事前審査を義務化する。
 - :重要インフラ/機微技術(Critical technologies)に関する投資については、事前審査を義務化。
 - 審査の考慮要素の追加。
 - :サイバーセキュリティの影響や機微技術の外国人支配による安保への影響などを審査基準に追加した。
 - 同盟国との情報交換を可能化。
 - :情報交換他のための公式プロセスの設置。同盟国との協同行動。戦略技術/懸念主体に関する情報共有。
- 2018年11月、米国財務省が、FIRRMA法に基づき、パイロットプログラムを実施。
 - FIRRMAが新たに追加した規制対象となる取引の中で、機微技術に関する投資規制を先行実施する。
 - 投資先企業の保有する技術が用いられる対象業種(27の製造業等)、投資先企業が扱う機微技術、外国投資家が投資により得る権利に関する取引について、事前申告を義務付けた。
 - :取引完了の45日前に申告し、CFIUSが審査(30日間)する。
 - :対象業種となる27の製造業は、アルミナ精錬、ボール/ローラー軸受、アルミ二次精錬/合金、半導体等、半導体製造装置、二次電池、など。
- FIRRMAによる審査の考慮要素は以下。
 - 既存の考慮要素。
 - (1)国防上の要求を満たすために必要な国内生産。
 - (2)国防上の要求に対応する国内産業の能力(人材、製品、技術、材料及びその他の供給品やサービス含む)。
 - (3)外国人による国内産業及び商業活動の支配。
 - (4)テロ支援国やミサイル、大量破壊兵器拡散国家への物資、装備、技術の販売に取引が与える影響。
 - (5)米国の国家安全保障に影響を与える分野における米国の技術上のリーダーシップに取引が与える潜在的効果。
 - (6)主要なエネルギー資産を含む米国の重要産業基盤(Critical infrastructure)への安全保障上の潜在的影響。
 - (7)米国の機微技術への安全保障上の影響。

- (8)外国政府の支配/影響。
 - (9)当該国の核不拡散防止体制への遵守状況、米国のテロ対策活動への協力関係、軍事応用を含む汎用技術の潜在的評価。
 - (10)エネルギー及びその他の重要な資源、原料に対する米国の長期的需要予測。
 - (11)大統領又はCFIUSが当該取引の審査又は調査で考慮すべきとしたその他の要素。
- 追加の考慮要素。
 - (1)米国のリーダーシップに影響を及ぼす重要技術、重要インフラの取引を掲げている特別懸念国の関与。
 - (2)重要インフラ、エネルギー、重要原料の外国政府又は外国人支配による安全保障への影響。
 - (3)米国のビジネスに関する規制取引に関わっている外国人の米国の法規制の遵守状況。
 - (4)米国の安全保障の能力(人材、製品、技術、材料及びその他の供給品やサービス含む)を脅かすような産業や商業活動の支配。
 - (5)個人情報、遺伝子情報、その他の米国市民の機微なデータへのアクセス。
 - (6)サイバーセキュリティの脆弱性を新たに生ずるような影響。

▽米国の輸出規制強化

- ECRAにより、新たにエマージング技術、基盤技術が輸出管理の対象となる。対象技術の拡大により、自動車産業界に影響が出る可能性もある。
 - 特定産業の技術や製品などの輸出管理が強化される見通し。
 - :2019年4月時点では、対象となる特定産業の技術や製品などを絞り込んでいる状況。
 - 米国政府は、AIや量子技術などのエマージング/基盤技術の輸出管理を強化する方針である。
 - 自動車産業界としては、AI/機械学習、データ分析などに注目すべきである。
 - :AI/機械学習には、ニューラルネットワーク/ディープラーニング、音声/音響処理、自然言語処理、AIクラウド技術、AIチップなどが含まれる。
 - :データ分析は、視覚化、自動分析アルゴリズム、文脈把握コンピューティングなどが含まれる。
- 2018年11月、商務省は、エマージング技術の特定産業を絞り込む一環として、14の技術分野について、7つの観点に関する意見を2018年11月19日～2019年1月10日まで募集した。
 - 14の技術分野は以下。
 - (1)バイオテクノロジー
 - (2)AI/機械学習
 - (3)測位技術
 - (4)マイクロプロセッサ
 - (5)先進コンピューティング
 - (6)データ分析
 - (7)量子情報/量子センシング技術
 - (8)補給関連技術
 - (9)付加製造技術(3Dプリンター塔)
 - (10)ロボティクス
 - (11)ブレインコンピューティングインターフェース
 - (12)極超音速
 - (13)先端材料
 - (14)先進セキュリティ技術
 - 7つの観点は以下。
 - (1)将来的に技術の特定を容易にするため、いかにエマージング技術を定義するか。
 - (2)技術分野について、米国の安全保障にとって重要となる技術を特定する基準。
 - (3)技術を特定する情報源。
 - (4)米国の国家安全保障にとって重要なエマージング技術を特定するのに調査すべきその他の技術分野。
 - (5)技術の米国国内及び他国における開発状況。
 - (6)特定のエマージング技術の管理が米国の技術リーダーシップにもたらす影響。
 - (7)米国の国家安全保障にとって重要なエマージング技術を特定するその他のアプローチ。

(米国政府、各種報道、JETRO資料等より作成)

【米国、国別輸出入額と貿易収支(2013/2017/2018年)】

(単位:億ドル)

国	輸出(全体)				輸入(全体)				収支(全体)			
	2013年	2017年	2018年	(前年比)	2013年	2017年	2018年	(前年比)	2013年	2017年	2018年	(前年比)
カナダ	3,002	2,825	2,987	(5.8%)	3,321	3,000	3,185	(6.2%)	▼318	▼175	▼198	(赤字拡大)
メキシコ	2,262	2,430	2,650	(9.1%)	2,805	3,140	3,465	(10.3%)	▼543	▼711	▼815	(赤字拡大)
中国	1,220	1,304	1,203	(▼7.7%)	4,404	5,056	5,395	(6.7%)	▼3,184	▼3,752	▼4,192	(赤字拡大)
ドイツ	474	535	577	(7.8%)	1,146	1,177	1,259	(6.9%)	▼672	▼643	▼683	(赤字拡大)
豪州	260	246	253	(2.9%)	93	101	101	(0.7%)	168	146	152	(4.3%)
英国	474	563	662	(17.6%)	526	531	608	(14.6%)	▼53	33	54	(66.5%)
アラブ首長国連邦	246	200	195	(▼2.3%)	23	43	50	(15.8%)	223	157	145	(▼7.3%)
韓国	416	483	563	(16.7%)	622	712	743	(4.4%)	▼207	▼229	▼179	(赤字縮小)
サウジアラビア	190	163	136	(▼16.2%)	518	189	241	(27.7%)	▼328	▼26	▼105	(赤字拡大)
日本	651	677	750	(10.7%)	1,385	1,365	1,426	(4.4%)	▼734	▼688	▼676	(赤字縮小)
オランダ	427	422	494	(17.0%)	192	177	246	(38.7%)	234	245	248	(1.2%)
ベルギー	317	299	314	(5.0%)	190	151	172	(13.9%)	127	148	142	(▼4.0%)
チリ	176	136	153	(12.7%)	104	106	114	(7.7%)	72	31	40	(30.0%)
ブラジル	441	371	395	(6.5%)	276	294	312	(5.9%)	166	76	83	(8.9%)
ノルウェー	45	53	55	(3.0%)	55	50	67	(34.1%)	▼10	3	▼13	(赤字化)
ロシア	112	70	67	(▼4.6%)	270	170	208	(22.3%)	▼158	▼100	▼141	(赤字拡大)
クウェート	26	52	30	(▼42.2%)	126	29	21	(▼28.4%)	▼100	23	9	(▼60.2%)
ナイジェリア	65	22	27	(23.8%)	117	71	56	(▼20.3%)	▼52	▼49	▼30	(赤字縮小)
イタリア	165	183	232	(26.4%)	387	500	547	(9.5%)	▼221	▼316	▼316	(赤字縮小)
南アフリカ	73	50	55	(9.4%)	85	78	85	(9.2%)	▼12	▼27	▼30	(赤字拡大)
アフガニスタン	14	9	12	(31.6%)	0	0	0	(99.7%)	14	9	12	(30.6%)
ヨルダン	21	20	16	(▼18.2%)	12	17	18	(7.5%)	9	3	▼2	(赤字化)
ドミニカ共和国	72	78	86	(9.9%)	43	47	53	(11.8%)	29	30	33	(6.8%)
台湾	256	258	302	(17.4%)	379	425	458	(7.7%)	▼123	▼167	▼155	(赤字縮小)
フランス	320	336	363	(8.2%)	453	489	525	(7.4%)	▼133	▼153	▼162	(赤字拡大)
コロンビア	186	133	150	(13.0%)	216	136	138	(1.7%)	▼30	▼3	12	(黒字化)
タイ	118	108	126	(16.2%)	262	312	319	(2.3%)	▼143	▼204	▼193	(赤字縮小)
スペイン	102	110	130	(17.8%)	117	157	172	(10.1%)	▼15	▼46	▼43	(赤字縮小)
スイス	270	217	222	(2.5%)	283	360	411	(14.3%)	▼13	▼143	▼189	(赤字拡大)
ニュージーランド	32	39	41	(3.6%)	35	42	42	(0.9%)	▼3	▼2	▼1	(赤字縮小)
ウクライナ	19	18	25	(35.0%)	10	10	14	(32.9%)	9	8	11	(37.6%)
ペルー	101	87	96	(10.9%)	81	73	79	(8.2%)	19	14	18	(24.8%)
インド	219	257	331	(28.9%)	418	486	544	(11.9%)	▼200	▼229	▼213	(赤字縮小)
イスラエル	137	125	137	(9.3%)	227	219	218	(▼0.8%)	▼89	▼94	▼80	(赤字縮小)
オマーン	15	21	24	(15.5%)	10	11	13	(19.8%)	5	10	11	(11.0%)
スウェーデン	43	37	45	(20.2%)	92	107	114	(6.2%)	▼48	▼70	▼69	(赤字縮小)
パナマ	108	64	69	(6.8%)	4	4	5	(4.4%)	103	60	64	(7.0%)
シンガポール	307	298	331	(11.4%)	178	194	273	(40.5%)	129	104	59	(▼43.2%)
ポーランド	39	45	54	(19.6%)	49	71	80	(13.1%)	▼10	▼26	▼26	(赤字拡大)
リトアニア	9	6	7	(16.2%)	15	14	13	(▼9.5%)	▼7	▼8	▼6	(赤字縮小)
カンボジア	2	4	4	(11.7%)	28	31	38	(24.9%)	▼25	▼27	▼34	(赤字拡大)
レバノン	10	12	13	(5.5%)	1	1	1	(▼15.3%)	9	11	12	(7.9%)
ジョージア	6	4	5	(24.8%)	2	1	2	(45.4%)	4	3	3	(14.2%)
グアテマラ	55	70	66	(▼4.7%)	42	40	42	(4.8%)	14	30	24	(▼17.6%)
トルコ	121	98	102	(4.5%)	67	94	103	(9.7%)	54	3	▼1	(赤字化)
アルゼンチン	102	95	99	(4.3%)	46	48	49	(2.0%)	56	47	51	(6.5%)
カタール	50	31	44	(41.8%)	14	12	16	(30.8%)	36	19	29	(48.8%)
イラク	20	12	13	(9.7%)	133	107	119	(10.5%)	▼113	▼95	▼106	(赤字拡大)
エジプト	52	40	51	(26.9%)	16	16	25	(51.8%)	36	23	26	(9.6%)
ベナン	6	3	3	(1.5%)	0	0	0	(7.7%)	6	2	2	(1.0%)
ガーナ	11	9	8	(▼10.5%)	4	7	6	(▼22.4%)	7	1	2	(55.8%)
コスタリカ	72	62	63	(1.8%)	119	46	49	(6.9%)	▼47	17	15	(▼12.2%)
フィンランド	24	15	19	(22.5%)	47	59	72	(21.6%)	▼23	▼44	▼53	(赤字拡大)
ハンガリー	17	19	18	(▼7.3%)	38	51	51	(▼0.1%)	▼20	▼32	▼33	(赤字拡大)
エクアドル	73	48	58	(20.6%)	115	64	67	(5.6%)	▼42	▼16	▼10	(赤字縮小)
香港	425	400	375	(▼6.4%)	56	76	63	(▼16.5%)	368	325	311	(▼4.1%)
ホンジュラス	53	51	56	(10.2%)	45	46	47	(2.7%)	7	5	9	(78.9%)
バーレーン	10	9	20	(2.2倍)	6	10	10	(▼0.6%)	4	▼1	10	(黒字化)
オーストリア	36	43	36	(▼16.3%)	98	117	135	(15.1%)	▼62	▼75	▼99	(赤字拡大)
フィリピン	84	85	87	(2.8%)	93	116	126	(8.3%)	▼9	▼32	▼39	(赤字拡大)
米国輸出入合計	15,789	15,467	16,641	(7.6%)	22,669	23,429	25,427	(8.5%)	▼6,880	▼7,962	▼8,787	(赤字拡大)

注)1億ドル未満は「0」、取引がない場合は「-」と表記。

(米商務省資料等より作成)

【米国、自動車関連製品の仕向国/仕入れ先別輸出入額と貿易収支(HSコード87、2013/2017/2018年)】

(単位:億ドル)

国	輸出(HSコード87)					輸入(HSコード87)					収支(HSコード87)			
	2013年	2017年	2018年	(前年比)	構成比 (対全体)	2013年	2017年	2018年	(前年比)	構成比 (対全体)	2013年	2017年	2018年	(前年比)
カナダ	517	514	521	(1.3%)	17.4%	557	559	533	(▼4.8%)	16.7%	▼40	▼45	▼12	(赤字縮小)
メキシコ	216	211	222	(4.8%)	8.4%	596	836	933	(11.5%)	26.9%	▼379	▼625	▼711	(赤字拡大)
中国	103	132	94	(▼28.7%)	7.8%	98	147	169	(15.5%)	3.1%	5	▼15	▼75	(赤字拡大)
ドイツ	61	73	72	(▼1.2%)	12.5%	328	270	254	(▼6.0%)	20.2%	▼268	▼198	▼182	(赤字縮小)
豪州	35	32	35	(7.9%)	13.9%	3	3	2	(▼44.5%)	1.7%	32	29	33	(13.4%)
英国	21	28	26	(▼4.9%)	4.0%	62	96	109	(12.7%)	17.9%	▼41	▼69	▼82	(赤字拡大)
アラブ首長国連邦	35	23	26	(16.3%)	13.5%	0	0	0	(73.9%)	0.3%	35	23	26	(16.1%)
韓国	13	21	22	(6.8%)	4.0%	165	201	185	(▼8.2%)	24.9%	▼153	▼180	▼162	(赤字縮小)
サウジアラビア	58	26	21	(▼17.6%)	15.6%	0	0	0	(▼56.4%)	0.0%	58	26	21	(▼17.6%)
日本	16	14	17	(24.9%)	2.3%	498	506	513	(1.4%)	36.0%	▼482	▼493	▼496	(赤字拡大)
オランダ	7	12	16	(24.9%)	3.1%	1	7	8	(19.9%)	3.2%	6	6	8	(30.6%)
ベルギー	9	15	15	(▼2.8%)	4.7%	14	7	6	(▼12.0%)	3.5%	▼4	8	9	(5.0%)
チリ	15	9	11	(21.0%)	7.4%	0	0	0	(91.7%)	0.1%	14	9	11	(20.4%)
ブラジル	13	19	11	(▼42.2%)	2.8%	4	7	10	(32.0%)	3.2%	8	12	1	(▼90.0%)
ノルウェー	3	5	9	(73.7%)	16.7%	0	0	0	(20.7%)	0.7%	2	5	9	(77.8%)
ロシア	20	6	9	(36.1%)	13.0%	0	0	0	(▼11.7%)	0.0%	20	6	9	(36.9%)
クウェート	11	8	9	(14.5%)	29.0%	0	0	0	(6.6倍)	0.0%	11	8	9	(14.5%)
ナイジェリア	13	5	9	(82.0%)	32.0%	-	0	0	(▼96.4%)	0.0%	13	5	9	(82.0%)
イタリア	5	7	8	(9.7%)	3.4%	28	60	58	(▼3.5%)	10.5%	▼22	▼53	▼50	(赤字縮小)
南アフリカ	10	6	7	(25.7%)	12.5%	23	11	6	(▼51.9%)	6.5%	▼12	▼6	1	(黒字化)
アフガニスタン	2	6	6	(12.5%)	52.3%	-	0	0	(▼54.8%)	0.0%	2	6	6	(12.5%)
ヨルダン	7	5	6	(16.6%)	34.6%	0	0	0	(4.5倍)	0.2%	7	5	6	(16.0%)
ドミニカ共和国	3	5	5	(14.5%)	6.4%	0	0	0	(16.7%)	0.4%	3	5	5	(14.5%)
台湾	4	4	5	(36.0%)	1.8%	24	26	28	(7.5%)	6.1%	▼20	▼22	▼23	(赤字拡大)
フランス	6	5	5	(7.7%)	1.4%	9	7	6	(▼17.3%)	1.2%	▼3	▼3	▼1	(赤字縮小)
コロンビア	8	4	5	(27.9%)	3.4%	0	0	0	(5.7%)	0.1%	7	4	5	(28.8%)
タイ	3	6	5	(▼11.5%)	3.9%	6	10	10	(1.4%)	3.2%	▼3	▼5	▼5	(赤字拡大)
スペイン	3	3	5	(42.2%)	3.7%	3	15	15	(▼2.7%)	8.5%	▼0	▼12	▼10	(赤字縮小)
スイス	3	4	4	(24.1%)	2.0%	1	1	1	(▼7.9%)	0.2%	2	3	4	(33.6%)
ニュージーランド	2	4	4	(16.5%)	11.0%	0	0	0	(11.7%)	0.1%	2	4	4	(16.6%)
ウクライナ	3	3	4	(32.6%)	16.3%	0	0	0	(2.2倍)	0.4%	3	3	4	(31.9%)
ペルー	5	4	4	(5.4%)	4.0%	0	1	1	(6.4%)	0.8%	5	3	3	(5.2%)
インド	2	3	4	(10.2%)	1.1%	9	14	28	(2.0倍)	5.2%	▼8	▼11	▼24	(赤字拡大)
イスラエル	4	4	4	(▼10.2%)	2.7%	1	1	1	(▼34.5%)	0.3%	3	3	3	(▼1.5%)
オマーン	4	3	3	(12.5%)	14.0%	0	0	0	(4.8倍)	0.1%	4	3	3	(12.1%)
スウェーデン	2	3	3	(16.6%)	7.0%	11	23	24	(1.4%)	20.6%	▼8	▼20	▼20	(赤字縮小)
パナマ	3	3	3	(14.8%)	4.4%	0	0	0	(▼48.9%)	0.1%	3	3	3	(14.9%)
シンガポール	3	2	3	(57.1%)	0.9%	0	0	0	(7.5%)	0.1%	2	2	3	(69.0%)
ポーランド	2	3	3	(▼1.5%)	5.4%	2	3	3	(3.6%)	4.0%	0	▼0	▼0	(赤字拡大)
リトアニア	3	2	3	(32.8%)	41.1%	0	0	0	(95.3%)	0.1%	3	2	3	(32.6%)
カンボジア	2	3	3	(14.0%)	64.9%	0	0	0	(▼15.5%)	0.5%	1	2	3	(17.2%)
レバノン	4	3	3	(▼6.7%)	21.8%	0	0	0	(8.9倍)	0.1%	4	3	3	(▼6.7%)
ジョージア	3	2	3	(52.7%)	58.7%	0	0	0	(▼98.4%)	0.0%	3	2	3	(54.1%)
グアテマラ	2	3	3	(▼5.5%)	4.0%	0	0	0	(97.5%)	0.0%	2	3	3	(▼5.6%)
トルコ	2	2	3	(10.6%)	2.5%	8	14	11	(▼19.1%)	10.6%	▼6	▼11	▼8	(赤字縮小)
アルゼンチン	3	3	3	(▼21.9%)	2.6%	0	1	1	(39.9%)	1.6%	3	3	2	(▼34.9%)
カタール	5	2	3	(14.6%)	5.7%	0	0	0	(4.8倍)	0.0%	5	2	3	(14.6%)
イラク	2	2	2	(▼16.8%)	15.7%	-	-	-	(-)	-	2	2	2	(▼16.8%)
エジプト	3	1	2	(55.0%)	4.0%	0	0	0	(▼33.5%)	0.1%	3	1	2	(58.0%)
ベナン	5	2	2	(8.4%)	74.0%	-	-	-	(-)	-	5	2	2	(8.4%)
ガーナ	3	2	2	(▼10.9%)	22.2%	0	0	0	(▼48.4%)	0.0%	3	2	2	(▼10.8%)
コスタリカ	1	2	2	(▼13.7%)	2.6%	0	0	0	(1.5%)	0.7%	1	2	1	(▼16.8%)
フィンランド	4	1	2	(2.6倍)	8.7%	0	12	18	(45.6%)	24.7%	3	▼12	▼16	(赤字拡大)
ハンガリー	1	2	2	(6.4%)	9.3%	5	14	10	(▼23.5%)	20.5%	▼4	▼12	▼9	(赤字縮小)
エクアドル	3	1	2	(38.1%)	2.8%	0	0	0	(▼63.8%)	0.0%	3	1	2	(38.5%)
香港	4	5	1	(▼68.6%)	0.4%	0	0	0	(▼9.7%)	0.4%	4	4	1	(▼73.0%)
ホンジュラス	1	1	1	(3.5%)	2.5%	1	1	1	(19.2%)	1.7%	0	1	1	(▼11.4%)
バーレーン	3	1	1	(11.0%)	6.7%	0	0	0	(▼74.0%)	0.0%	3	1	1	(11.1%)
オーストリア	1	1	1	(15.1%)	3.3%	11	8	16	(2.0倍)	12.2%	▼10	▼7	▼15	(赤字拡大)
フィリピン	1	1	1	(▼0.1%)	1.2%	0	0	0	(2.3%)	0.3%	1	1	1	(▼1.8%)
輸出入(HS:87)	1,336	1,301	1,306	(0.4%)	7.8%	2,491	2,899	3,006	(3.7%)	11.8%	▼1,155	▼1,598	▼1,701	(赤字拡大)

注)HSコード87(鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び付属品)は多数の自動車関連製品が含まれる。1億ドル未満は「0」、取引がない場合は「-」と表記。

(米国内務省資料等より作成)