

Mizuho Short Industry Focus Vol. 240

# トランプ2.0の北米自動車産業への影響

～注目トピックの政策方向性とBEV化・サプライチェーンへの影響～

みずほ銀行

産業調査部

2025年1月17日

ともに挑む。ともに実る。



[アンケートにご協力をお願いします](#)



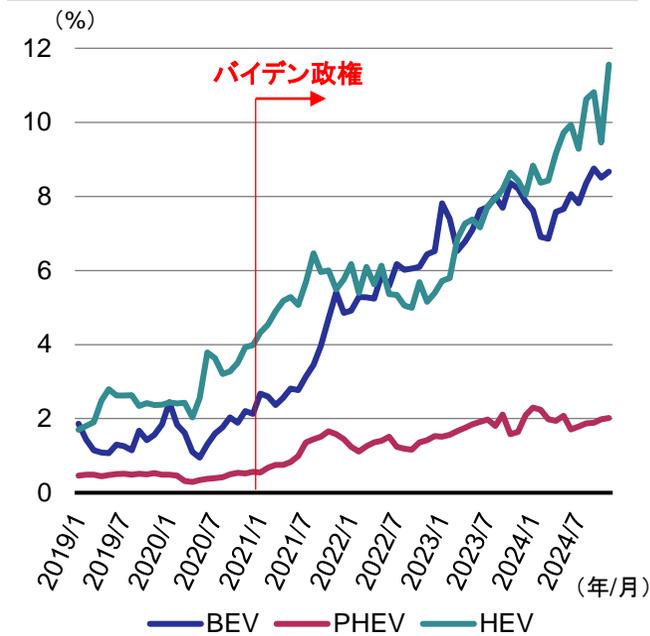
- ✓ BEV: Battery Electric Vehicle。電気自動車
- ✓ CAFE: Corporate Average Fuel Economy。企業別平均燃費
- ✓ EPA: Environmental Protection Agency。米環境保護庁
- ✓ EV: Electric Vehicle。電気自動車。本稿ではBEV、PHEV、FCEVを指す
- ✓ FCEV: Fuel Cell Electric Vehicle。燃料電池車。FCV
- ✓ GHG: Greenhouse Gas。温室効果ガス
- ✓ HEV: Hybrid Electric Vehicle。ハイブリッド車。HV
- ✓ ICE: Internal Combustion Engine。内燃機関。エンジン
- ✓ IIJA: Infrastructure Investment and Jobs Act。インフラ投資雇用法。バイデン政権の下で2021年11月に成立
- ✓ IRA: Inflation Reduction Act。インフレ抑制法。バイデン政権の下で2022年8月に成立
- ✓ MSRP: Manufacturer's Suggested Retail Price。メーカー希望小売価格
- ✓ MY: Model Year。モデルイヤー
- ✓ PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle。プラグインハイブリッド車。PHV
- ✓ USMCA: United States-Mexico-Canada Agreement。米国・メキシコ・カナダ間の貿易協定
- ✓ ZEV: Zero Emission Vehicle。本稿ではBEV、FCEVを指す

- 2025年1月20日にトランプ新政権が誕生する。バイデン政権下では自動車産業において、EV販売比率の上昇や自動車サプライチェーンにおけるメキシコの存在感の高まり、米国の人手不足解消への不法移民の貢献などがみられた。トランプ新政権の政策によってこれらの潮流にどういった変化が起きるのかに関心が集まる中で、本稿では注目される4つのトピックごとにトランプ新政権の政策方向性と、BEV化動向や自動車サプライチェーンなどへの影響を分析した。
  1. インフレ抑制法(IRA)については、トランプ氏は選挙期間中に批判的な発言を繰り返していたものの、IRAは共和党州・接戦州にも大きなメリットをもたらしており、これらの州で選出された共和党議員からの反発も予想されるため法律全体の廃止には至らないだろう。一方で、EV販売時の税額控除はトランプ氏や共和党の反対も根強く、雇用の創出にも直結しないことから修正の対象となりやすく、対象が絞られる方向に向かう可能性は高い。伸びがやや鈍化しているEV販売には更なる逆風となる。
  2. 自動車排ガス規制についても、トランプ氏は修正を公約に掲げている。修正は大統領権限で行えるため実際に行われる可能性が高いが、修正には時間がかかり、前回政権時と同様のペースであれば2029MYからの新規制適用となる。次の大統領選挙後の政策揺り戻しの可能性も踏まえると、完成車メーカー各社のEV戦略の大きな変更にはつながらない可能性がある。
  3. 関税政策については、トランプ氏は全世界からの輸入品への10~20%の普遍的な基本関税賦課や、カナダ・メキシコへの25%の関税賦課などを打ち出している。実際に賦課されれば、米系完成車メーカーも含めて自動車産業への影響は甚大となる。今後の実際の関税賦課状況に加え、2026年に予定されるUSMCAの見直しの方向性なども踏まえ、米国向け製品の最適な生産地を検討していく必要がある。
  4. 移民政策については、トランプ氏は不法移民に厳格な政策を掲げているが、実現可能性が不透明な政策も多い。特に、すでに米国内にいる不法移民の強制送還は影響が大きいと見られ、実施規模が注目される。移民減少により人手不足が深刻化すれば、米国での製造オペレーションはより困難となるだろう。他国への生産移管などでの対応にも関税などの問題がある中、ギガキャスティングなどの新技術による生産工程の変革で人手不足に対応していくことも必要になるだろう。
- トランプ新政権においては前回政権時と同様に政策の不確実性が高まるとみられる。多くの政策案がトランプ氏のSNSなどから発信されることも予想されるが、個々の政策を「議会・裁判所の壁などを踏まえて実際にできることは何か」、「政策を実行した際に影響が出るまでにかかる期間はどれくらいか」、「影響が続く期間はどれくらいか」といった観点で評価した上で、自社などへの影響を分析し、対応要否を検討することが重要であろう。

# はじめに ～バイデン政権下での北米自動車産業の変化～

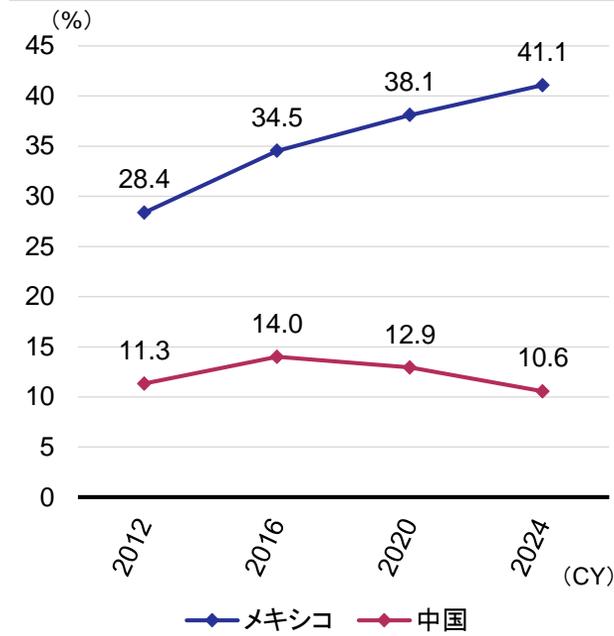
- これまでのバイデン政権を振り返ると、EV販売比率の上昇や自動車サプライチェーンにおけるメキシコの存在感の上昇、米国の人手不足解消への不法移民の貢献などが北米自動車産業においてみられた
- 本稿においては、トランプ新政権の政策によって、これらの潮流にどういった変化が起きるかについて分析を行う

## 米国の電動車販売比率



- ・ バイデン政権による厳しい燃費規制の導入とIRA・IIJAによるEVへの政策支援により、EV販売比率は上昇
- ・ 完成車メーカーなどによるEV・電池工場の米国内投資も大きく増加

## 米国の自動車部品の輸入国比率



- ・ バイデン政権はトランプ前政権の対中追加関税などの政策を引き継ぎ、一部はさらに強化
- ・ ニアショアリングの潮流なども受け、自動車サプライチェーンにおける中国依存度が低下し、メキシコの存在感が上昇

## 米国の製造業の求人率と月間不法移民数



- ・ コロナ禍を受けた早期退職者の増加などにより、米国では深刻な人手不足が発生
- ・ 移民に寛容なバイデン政権の姿勢もあり、コロナ後に不法移民は大きく増加。人手不足の一部は不法移民が埋める形で解消

(注)HSコード8708を採用。2024年は6月までのデータ  
 (出所)Global Trade Atlasより、みずほ銀行産業調査部作成

(注)不法移民数はCBPIに遭遇し、拘束された移民の数  
 (出所)米労働省、米税関・国境警備局(CBP)より、みずほ銀行産業調査部作成

(出所)マークライnズより、みずほ銀行産業調査部作成

# インフレ抑制法などのEV関連政策の行方や、関税・移民政策の影響に注目が集まる

- トランプ新政権の政策の中で自動車産業に影響を与えるものとしては、EV販売の拡大に貢献してきたインフレ抑制法(IRA)の修正や自動車排ガス規制の修正、また関税政策や移民政策の影響に注目が集まる
- 以降、各トピックごとに予想されるトランプ新政権の政策方向性と影響について分析を行う

## 自動車産業に影響のあるトランプ氏の主な政策

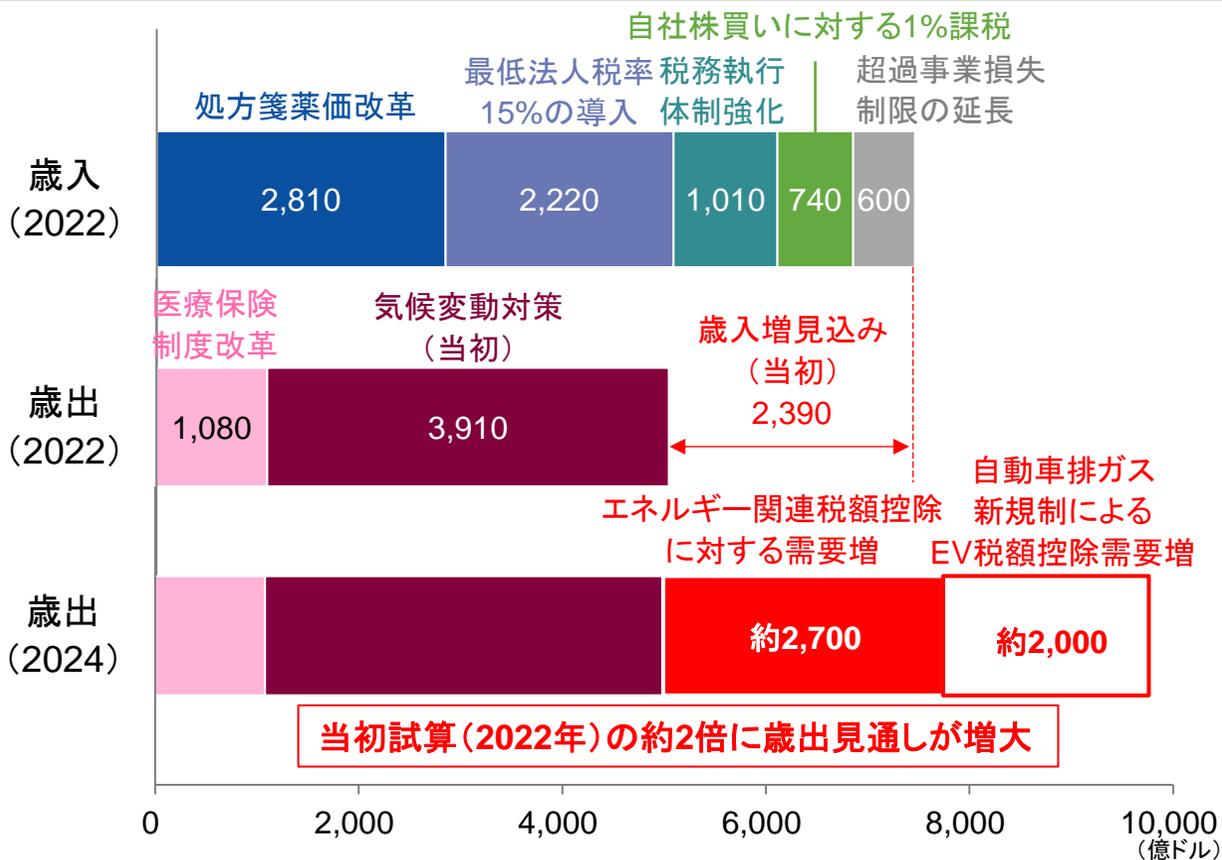
トピック	主な政策
P6~10 インフレ抑制法(IRA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>IRAの最大7,500ドルの新車EV販売時税額控除などを撤廃する可能性</li> <li>IRAの未使用予算の取り消し</li> <li>社会主義的グリーン・ニューディール政策の廃止</li> </ul>
P11~13 連邦排ガス規制・カリフォルニア州ZEV規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>バイデン政権の自動車GHG(温室効果ガス)規制、CAFE(企業平均燃費)規制の撤廃</li> <li>州独自でZEV規制などを設定することのできるカリフォルニア州の権限(Waiver)の撤廃</li> </ul>
P14~17 関税政策	<ul style="list-style-type: none"> <li>ほぼすべての外国製品を対象とした普遍的な基本関税(10~20%)の導入</li> <li>外国が米国に課す関税が米国が課す関税よりも高い場合、同率まで関税を引き上げる相互貿易法の創設</li> <li>対中輸入関税の60%超への引き上げ、中国の最恵国待遇の撤廃</li> <li>メキシコからの輸入車に200%の関税を賦課</li> <li>メキシコ・カナダからの全輸入品に25%の関税、中国からの輸入に10%の追加関税を賦課</li> </ul>
P18~19 移民政策	<ul style="list-style-type: none"> <li>大統領就任初日に国境を閉鎖し、何百万もの不法低賃金労働者の流入を阻止</li> <li>国境の壁の建設</li> <li>米国史上最大の強制送還の開始</li> <li>不法移民の子供への米国市民権付与などの停止</li> </ul>
その他の政策	<ul style="list-style-type: none"> <li>オートローン金利を全額税額控除の対象とする。対象は米国生産車に限る</li> <li>バイデン政権のAIに関する大統領令の撤回</li> <li>1年~1年半以内にエネルギーコストを半分にする</li> <li>自動運転規制の緩和</li> </ul>

(出所) 共和党政策綱領、Agenda47、各種報道より、みずほ銀行産業調査部作成

# 【インフレ抑制法(IRA)】トランプ2.0でのインフレ抑制法の取り扱いは注目も、大幅な修正は困難か

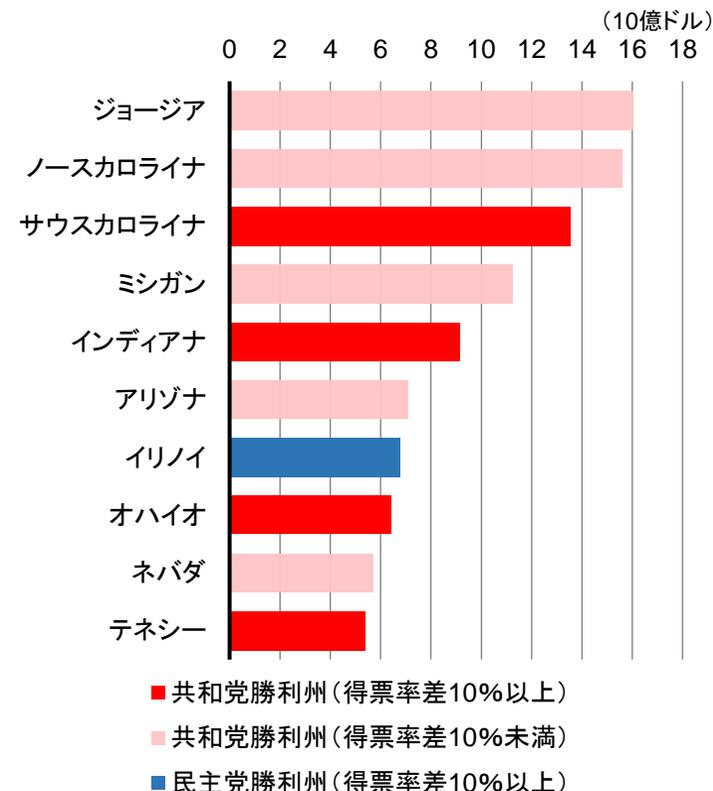
- IRAは当初試算の約2倍に歳出見通しが拡大しており、トランプ氏は選挙期間中にIRAに批判的な発言を繰り返している。2025年末期限のトランプ減税延長による財政赤字拡大を軽減するためにIRAが縮小されるシナリオが有力
- 一方で、IRAは共和党州・接戦州にも大きなメリットをもたらしており、これらの州で選出された共和党議員からの反発も予想されるため、法律全体の廃止などの大きな修正にはならない見込み

IRAの歳出・歳入の見通し(2022、2024年時点)



(出所)米議会予算局、責任ある連邦予算委員会、両院合同税制委員会より、みずほリサーチ&テクノロジーズ、みずほ銀行産業調査部作成

州別のIRA関連投資額



(注)2024年大統領選における、トランプ氏(共和党)とハリス氏(民主党)の得票率差

(出所)Jack Conness (<https://www.jackconness.com/ira-chips-investments>)、AP通信より、みずほ銀行産業調査部作成

# EV販売時税額控除は修正の対象となりやすい

- IRAの中でも、EV販売時税額控除(以下、EV税額控除)はトランプ氏と共和党の反対が根強い項目であることなどから削減の対象にしやすいと思われる
- 一方で、これまでも共和党政権で支援が行われてきた技術や、共和党州に投資・雇用を生み出すもの、米国内のサプライチェーン強靱化・国内回帰に資するものなどは影響が少ないとみる

## IRAの税額控除の主な項目別修正可能性

修正可能性	項目 (該当条項)	IRA成立当初 利用見通し額 (億ドル)	トランプ氏・共和党 議員からの支持	米国での雇用創出 への貢献	サプライチェーン 強靱化への貢献
高	EV販売 (30D,25E,45W)	75(30D)、 13(25E)、 36(45W)	批判多い		
中	再エネなどのクリーン発電 (45,45Y,48,48E)	511(45)、112(45Y)、 140(48)、509(48E)	トランプ氏は 風力発電には批判的	需要側への支援の ため影響は間接的	需要側への支援の ため影響は間接的
	住宅向け省エネ・再エネ (25C,25Dなど)	125(25C)、 220(25D)	住宅コスト上昇懸念 /民主党州の住民 への恩恵多い		
低	電池や太陽光パネルなどの クリーンエネルギー関連製造 (45X,48C)	306(45X)、 100(48C)	反対は少ない	投資増加に寄与し 雇用創出に 大きく貢献	重要物資の米国内 生産拡大に寄与
	クリーン水素(45V)	132	過去の共和党政権でも支 援のあった分野		
	バイオ・再生可能ディーゼル などのクリーンな輸送用燃料 (40A,45Z)	56(40A)、 29(45Z)			
	原子力発電(45U)	300			
CCUS(45Q)	32				



(注) 利用見通し額は米議会予算局の2022年9月公表資料(Estimated Budgetary Effects of Public Law 117-169)に基づく。足下では利用見通し額が見通し時点よりも大きく上振れしているものも存在(出所)米議会予算局、経済産業省、米国議会より、みずほ銀行産業調査部作成

# 法律の修正には時間がかかるものの、行政権限の範囲内の運用変更は比較的早い可能性

- IRAの具体的修正点は不詳も、EV税額控除の対象を絞る方向の修正となることは確実。法律の修正には議会を通す必要があり時間がかかるも、トランプ新政権は発足後すぐに行政権限の範囲内でIRAの運用を変更すると考えられる
- 税額控除縮小によりEVの価格競争力が低下すれば、HEVの重要性が上昇し、一部日系完成車メーカーには追い風に

## IRAのEV税額控除の修正方向性

### <IRAの法律修正イメージ(これまで提出されている主な法案と報道)>

法案	American Subsidies for American Autos Act	<ul style="list-style-type: none"><li>• 共和党の有力議員、ルビオ上院議員が2024年3月に提出</li><li>• 新車・中古車・商用車EV税額控除などについて、USMCAの原産地規制を満たすことを要件に追加</li></ul>
法案	Build it in America Act	<ul style="list-style-type: none"><li>• 下院歳入委員会スミス委員長(共和党)が2023年6月に提出</li><li>• 新車EV税額控除の金額を電池容量に基づく形に修正。電池部素材の原産地の条件をIRAよりも基準引き上げ</li><li>• 中古車EV税額控除と商用車EV税額控除を廃止</li></ul>
報道	Reuters (2024年12月16日)	<ul style="list-style-type: none"><li>• 政権移行チームはEV税額控除を全面的に廃止する計画との報道</li><li>• EV税額控除や充電ステーションへの支援の予算を、中国の関与しない重要鉱物の確保などに振り向ける方針</li></ul>

### <政権の運用で変わる可能性のある部分の例>

個人向けリースの取り扱い	<ul style="list-style-type: none"><li>• バイデン政権は商用車EV税額控除に個人向けリースも含まれると解釈。商用車EV税額控除には最終組立地、電池部素材の原産地などの条件がないため、多くの完成車メーカーが利用</li></ul>
重要鉱物の原産性の基準	<ul style="list-style-type: none"><li>• バイデン政権は採掘もしくは精製の50%以上の付加価値が北米もしくはFTA締結国で発生していれば適格な重要鉱物とみなし、要件を広めに解釈</li></ul>
FTA締結国の定義	<ul style="list-style-type: none"><li>• IRAの法律内にはFTA締結国についての定義が書かれていないため、バイデン政権は重要鉱物協定を結んだ国も含まれると解釈。これにより2023年3月に日米重要鉱物協定を結んだ日本も対象に</li></ul>
FEOC(Foreign Entity of Concern)の定義	<ul style="list-style-type: none"><li>• バイデン政権は対象国政府の管轄下もしくは対象国政府等が25%以上の持分等保有の場合をFEOCと定義</li><li>• 電池構成部材のうち、黒鉛などを“Non-traceable battery materials”とし、2026年までFEOC要件の対象外に</li></ul>

**法律修正は2025年末ごろ、運用変更はそれよりも早く影響が出る可能性。EV税額控除の縮小によりEVの価格競争力が低下すれば、価格・利便性と環境性能を踏まえたHEVの重要性が上昇し、一部の日系完成車メーカーには追い風に**

(注)上記で挙げた法案はいずれも成立しておらず、あくまでIRA修正の1つの可能性として提示

(出所) Reuters、各種公開資料より、みずほ銀行産業調査部作成

## (ご参考)IRAのEV税額控除の概要

- 2022年8月に成立したIRAには最大7,500ドルの新車EV税額控除の拡充などが含まれ、EV販売の大きな後押しに
  - ― ただし、新車EV税額控除には最終組立地や電池の部材・重要鉱物の調達先国を限定する条項が存在し、対象車種は一部にとどまる。一方で個人向けリースも含まれる商用車EV税額控除にはそのような条項がないため多くの完成車メーカーが利用。一部からは規制の抜け穴であるとの批判も存在

### IRAのEV税額控除の概要

<b>新車EV 税額控除 (30D)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 新車EVを購入した際に最大7,500ドルの税額控除の付与</li><li>• 対象となるためには最終組立が北米内であることが必要</li><li>• 半額の3,750ドルの税額控除を得るためには、電池に使う重要鉱物の40%(価値ベース)を米国もしくは米国とFTAのある国(オーストラリア、カナダ、メキシコ、チリなど20カ国。FTAはないが日本も含まれる)で生産、加工されたもの、あるいは北米でリサイクルされたものでなければならない。条件は2024年以降徐々に厳格化(2023年:40%、2024年:50%、2025年:60%、2026年:70%、2027年以降:80%)</li><li>• もう半額の3,750ドルの税額控除を得るためには、電池部材の50%(価値ベース)を北米内で製造あるいは組み立てられたものにする必要。条件は2024年以降徐々に厳格化(2023年:50%、2024年:60%、2025年:60%、2026年:70%、2027年:80%、2028年:90%、2029年以降:100%)</li><li>• Foreign Entity of Concern(FEoC)からの電池の重要鉱物、部材を使うEVは税額控除から排除(重要鉱物については2025年から、部材については2024年から適用)</li><li>• 既存の税額控除にあったメーカーごとの20万台の上限は撤廃</li><li>• 価格の上限の設定:バン、SUV、ピックアップトラックはMSRP80,000ドル、セダンなどはMSRP55,000ドルまで</li><li>• 所得の上限の設定:300,000ドル(配偶者との合算で申告する場合)、225,000ドル(世帯主)、150,000ドル(どちらにも当てはまらない場合)</li><li>• 2024年からEV購入者が購入時に税額控除をディーラーに譲渡し、支払価格を減額できる仕組みを導入</li></ul>
<b>中古車EV 税額控除 (25E)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 中古車EVを購入した際に最大4,000ドル(4,000ドルか売買価格の30%のいずれか低い額)の税額控除の付与</li><li>• 価格の上限の設定:25,000ドル以下</li><li>• 所得の上限の設定:150,000ドル(配偶者との合算で申告する場合)、112,000ドル(世帯主)、75,000ドル(どちらにも当てはまらない場合)</li><li>• 最終組立地や電池の部材・重要鉱物の調達先国を限定する条項などはない</li><li>• 2024年からEV購入者が購入時に税額控除をディーラーに譲渡し、支払価格を減額できる仕組みを導入</li></ul>
<b>商用車EV 税額控除 (45W)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 商用車EVを購入した際に税額控除を付与。個人向けのリース販売も含まれる<ul style="list-style-type: none"><li>✓ 車両総重量14,000ポンド未満は7,500ドルまで、それ以外は40,000ドルまで。上限の範囲内で、販売価格の30%か増加コスト分(同等のICE車との価格差)のいずれか低い額で決定</li></ul></li><li>• 最終組立地や電池の部材・重要鉱物の調達先国を限定する条項などはない</li></ul>

(出所)米国議会、各種報道より、みずほ銀行産業調査部作成

# IRAによるEV購入支援が撤廃もしくは縮小されれば、州ごとの支援がより重要に

- IRAのEV税額控除が撤廃もしくは縮小されれば、州ごとの補助金規模の差がBEV化の進展に大きく影響する展開に
  - 民主党州を中心にIRAの税額控除とは別に補助金を出しており、IRAと合わせると1万ドル以上の購入支援に
  - カリフォルニア州はIRAの7,500ドルのEV税額控除がなくなれば、独自に同額の補助を行う方針を2024年11月に発表。市場の競争を促進するためとして、シェアの高いTeslaは対象には含めない模様

## 新車EV向け補助金大きい主な州の補助内容

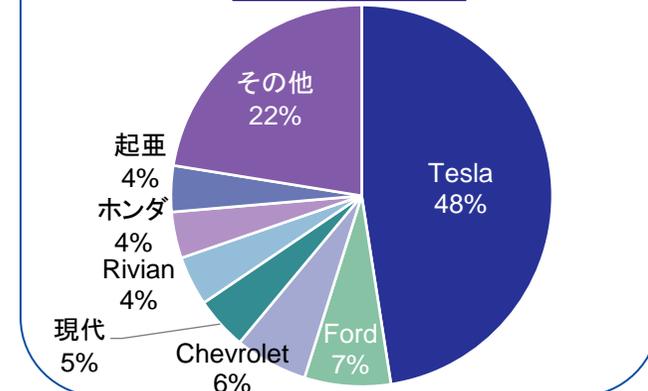
州	最大補助金額	PHEVの取り扱い	所得条件 (低所得者優遇)	MSRP条件 (高級車排除)	その他条件
カリフォルニア	12,000ドル	対象	あり	あり	居住地条件、適格な現在の車の破棄条件
ワシントン	9,000ドル	対象外	あり	あり	リース期間条件
オレゴン	7,500ドル	対象	あり	あり	電池容量条件
コロラド	7,500ドル	対象	なし	あり	リース期間条件
マサチューセッツ	6,000ドル	対象外	あり	あり	適格な現在の車の売却条件
メリーランド	3,000ドル	対象外	なし	あり	-
デラウェア	2,500ドル	対象	なし	あり	リース期間条件

(注1) 補助金には税額控除を含む。最大補助金額はすべての条件を充足した際の補助金額  
 (注2) 州の補助金には予算の制約があるため、すでに今年度の申込を受け付けていない州もある  
 (出所) 各種報道、各州公表資料より、みずほ銀行産業調査部作成

## カリフォルニアの新たなEV補助金案(2024年11月)

- トランプ新政権がIRAのEV税額控除を撤廃した場合、2023年に終了していたClean Vehicle Rebate Programを再開する形で **カリフォルニア州独自に同額の控除を行う** 計画をニューサム知事が発表
- 市場の競争を促進するためとして、市場シェアの高い **Teslaは対象には含めない模様** (詳細は州議員と交渉中)

### 全米ブランド別BEV販売シェア (2024年7~9月)

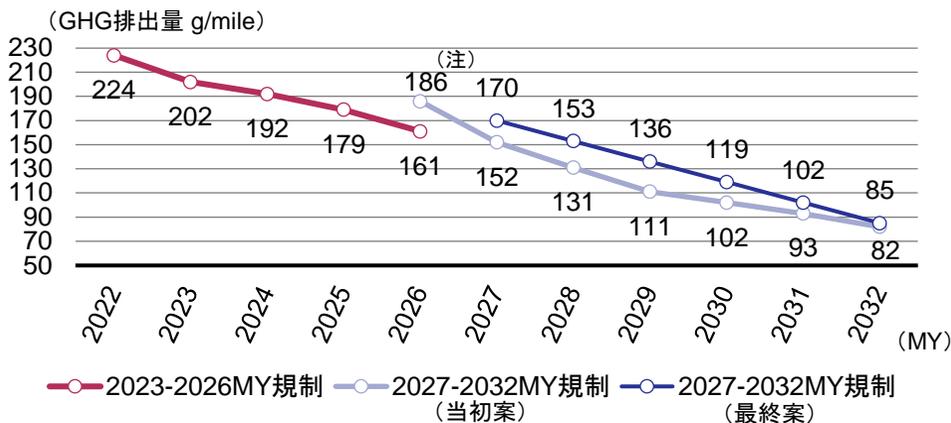


(出所) 各種報道、カリフォルニア州、マークラインズより、みずほ銀行産業調査部作成

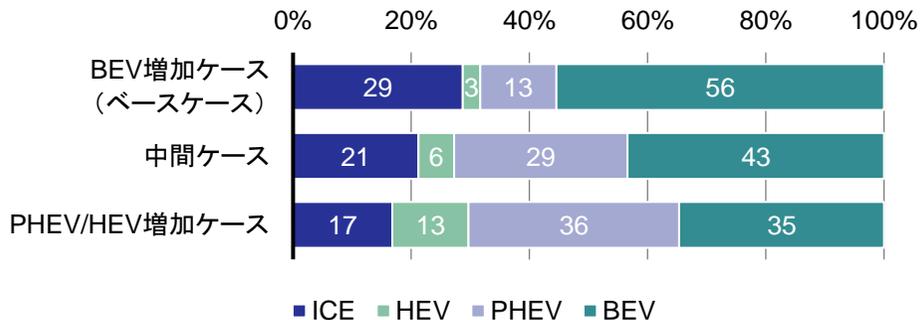
# 【連邦排ガス規制・カリフォルニア州ZEV規制】バイデン政権の規制を修正方針も、新規制の適用時期は不明

- トランプ氏はバイデン政権の排ガス(GHG)・燃費(CAFE)規制の修正を公約に掲げる。一方で、トランプ前政権では規制最終案発表までに3年以上要しており、同様のペースであれば新規制は2029MYからの適用になり影響は低減
- 次の2028年大統領選挙後の政策揺り戻しの可能性も踏まえると、完成車メーカー各社のEV戦略の大きな変更にはつながらないとみる

## バイデン政権による排ガス規制の強化

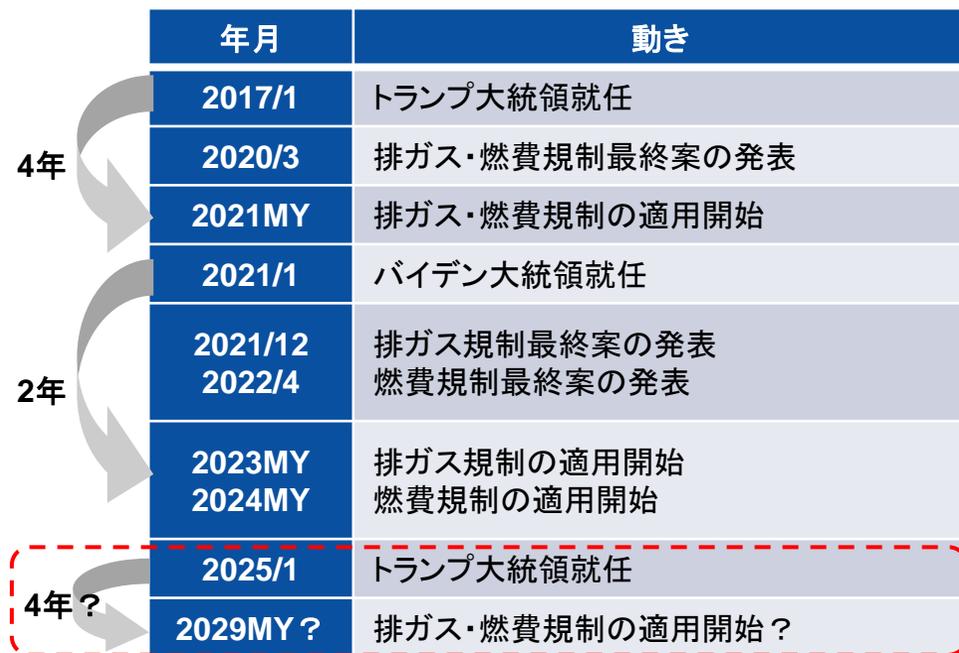


## 2032MY (最終案) における規制達成可能な3つのシナリオ



(注) 2027-2032MY規制 (当初案) の2026MYの数値は、2027MY以降と比較可能にするために2023-2026MY規制に修正を加えた調整後の数値  
 (出所) 米環境省より、みずほ銀行産業調査部作成

## 排ガス・燃費規制のこれまでの変遷



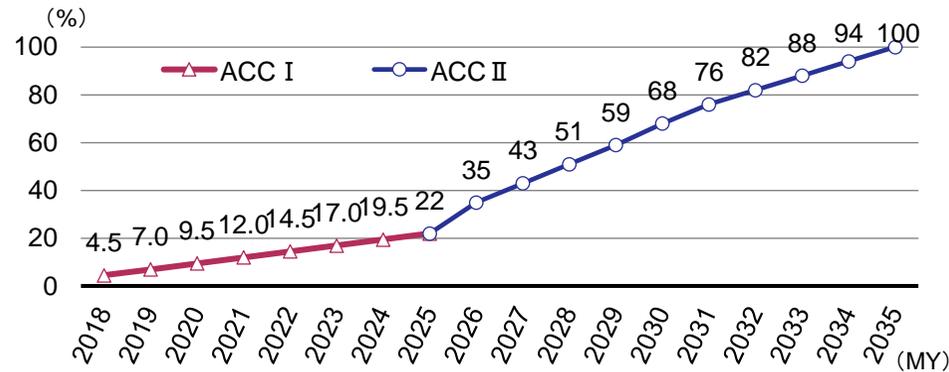
**前回政権時と同様ペースであれば、2029MYからの新規制適用に。次の大統領後の政策揺り戻しの可能性もあり、完成車メーカー各社のEV戦略の大きな変更にはつながらないとみる**

(注) MY (モデルイヤー) は暦年とは異なる  
 (出所) 米環境省、米運輸省より、みずほ銀行産業調査部作成

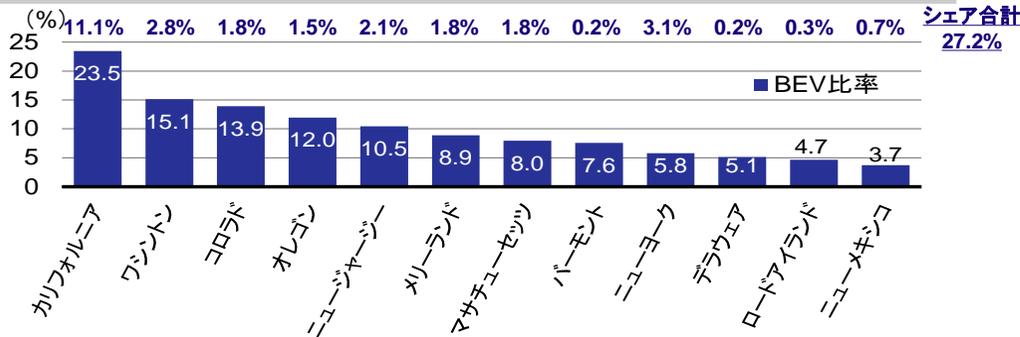
# 前回政権時と同じくカリフォルニア州の独自環境規制権限をはく奪か

- カリフォルニア州は2020年9月に2035MYのガソリン車販売禁止を表明し、2022年8月には2026MY以降のZEV規制 (ACC II) を決定。ACC II についてはニューヨーク、ワシントン、コロラド、オレゴンなど11州とワシントンDCが追随を表明
- トランプ氏はカリフォルニア州の自動車環境規制を独自に定める権限 (Waiver) を再び廃止する見込み。それに対しカリフォルニア州などは、自主的な完成車メーカーとの取り決めや補助金によってZEV化を推進するとみられる

## Advanced Clean Cars II (ACC II) のZEV要求割合



## ACC II 追随州の自動車保有台数全米シェアとBEV比率



(注1) ACC II のZEV要求割合には、BEV・FCEVのほか、20%までPHEVを含めることができる  
 (注2) ACC II の追随州には2032MYまでの部分的な採択の州も含む  
 (注3) 自動車保有台数全米シェアは2022年、BEV比率は2024年4~6月の数値  
 (出所) カリフォルニア州、米運輸省、Alliance For Automotive Innovationより、みずほ銀行産業調査部作成

## トランプ前政権以降のカリフォルニアの燃費規制権限についての変遷

2018/8	トランプ政権はカリフォルニア州に与えてきた自動車環境規制に関する独自権限 (Waiver) の廃止案を発表
2019/7	Ford、ホンダ、BMW、VWの4社はカリフォルニア州と合意し、既存の排ガス基準 (2022~2025 MYまで年4.7%減) より緩い、法的拘束力を持たない基準 (2022~2026 MYまで年3.7%減) を採用することを約束
2019/9	EPAが「One National Program」を発表し、Waiverを正式に取り消し (2019/11に発効)。翌日にカリフォルニア州などは連邦政府を提訴
2021/1	バイデン大統領は「One National Program」の見直しを命じる大統領令に署名
2022/3	EPAはカリフォルニア州のWaiverを再び認めることを発表
2024/3	Stellantisはカリフォルニア州と合意し、連邦政府、裁判所等によってカリフォルニア州が規制権限を失ったとしても2030年までZEV規制を順守することを約束

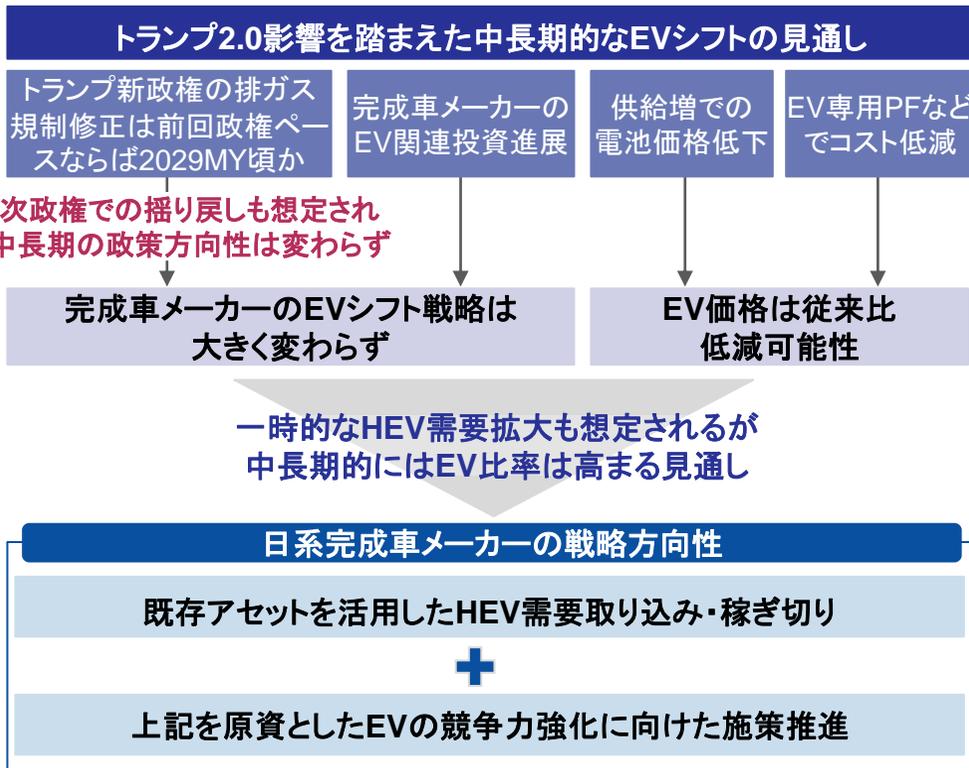
**Waiverが廃止されればカリフォルニア州は提訴に動くとともに、自主的な完成車メーカーとの取り決め拡大や補助金によってZEV化を引き続き推進するとみられる**

(出所) 各種報道、JETROより、みずほ銀行産業調査部作成

# 中長期的なEV化に備え、日系完成車メーカーはEVの競争力強化に継続的に取り組む必要

- トランプ新政権においても完成車メーカーのEVシフト戦略は大きく変化しない可能性に加え、電池の調達環境の改善やEV生産コスト削減施策などによるEV価格低減可能性を踏まえると、米国市場のEV比率は中長期的に高まる見通し
  - 日系完成車メーカーは、足下のHEV需要による収益を効果的に活用し、EVの競争力強化に継続的に取り組む必要
- 具体的には、EVバリューチェーンビジネスの取り込みや競争力ある電池の安定調達体制の確保などが求められる
  - 同時に、内燃機関関連事業については需要先細りを見据え、ソフトランディングへの備えを進めることが重要

## 米国市場の中長期的なEVシフト見通しと日系完成車メーカーの戦略方向性



(出所)みずほ銀行産業調査部作成

## 中長期的なEVシフトに向けて日系完成車メーカーに求められる打ち手

<b>EV関連</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 競争力あるEVの投入、モデル数拡充</li> <li>■ EVを活用したエネルギーマネジメントや新車販売以外のサブスク、シェアリングなどのバリューチェーンビジネス取り込み・強化</li> <li>■ EVに適した生産プロセス導入などによるコスト削減の推進</li> </ul>
<b>電池関連</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 厳しい対中政策を踏まえた、脱中国サプライチェーン構築対応</li> <li>■ 電池メーカーとの連携や内製事業の強化などを通じた、競争力ある電池の安定調達体制整備</li> </ul>
<b>内燃機関関連</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 内燃機関関連の需要先細りを見据え、ソフトランディングに向けた事業の見直し検討</li> <li>■ 供給サプライヤーの減少が想定される内燃機関関連部品の安定調達やコスト上昇抑制に向けた対応</li> </ul>

日系完成車メーカーは、足下のHEV需要でキャッシュを創出できる強みを生かし、中長期的なEVシフトに向けた取り組みを進める必要

(出所)みずほ銀行産業調査部作成

## 【関税政策】関税が実際に賦課されれば半恒久的なものとしてサプライチェーン再編に取り組む必要

- トランプ氏は全世界からの輸入品に対する普遍的関税に加え、大統領当選後にはメキシコ・カナダへの25%の関税賦課の方針を発表。完成車・自動車部品は米国の貿易赤字が大きく、国内雇用確保の観点からも主要な関税賦課のターゲットに
- 関税賦課が行われた際には、適用除外措置の利用可能性などを模索するとともに、トランプ前政権の対中追加関税がバイデン政権下で撤回されなかったことを踏まえ、完成車・自動車部品メーカーは関税を半恒久的なものとしてサプライチェーン再編に取り組むことが必要に

### トランプ氏の関税関連の政策と完成車・自動車部品の貿易収支

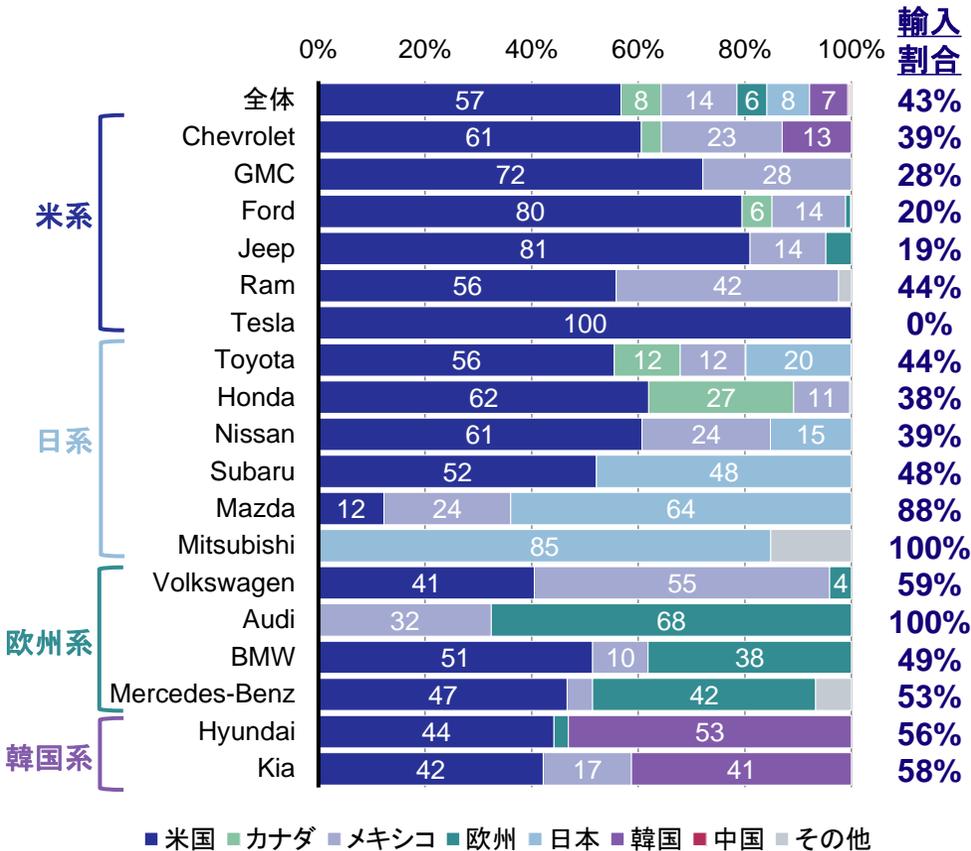
国・地域	各国・地域に関連する主な政策	完成車輸入	完成車輸出	自動車部品輸入	自動車部品輸出
世界	<ul style="list-style-type: none"> <li>10～20%の普遍的関税</li> </ul>	674万台	156万台	1,943億ドル	385億ドル
カナダ	<ul style="list-style-type: none"> <li>10～20%の普遍的関税</li> <li>移民や違法薬物の流入を理由に全ての輸入品に25%の関税を賦課</li> </ul>	117万台	80万台	200億ドル	117億ドル
メキシコ	<ul style="list-style-type: none"> <li>10～20%の普遍的関税</li> <li>メキシコからの輸入車に200%の関税を賦課</li> <li>移民や違法薬物の流入を理由に全ての輸入品に25%の関税を賦課</li> </ul>	222万台	13万台	784億ドル	139億ドル
欧州	<ul style="list-style-type: none"> <li>10～20%の普遍的関税</li> </ul>	88万台	19万台	248億ドル	45億ドル
日本	<ul style="list-style-type: none"> <li>10～20%の普遍的関税</li> </ul>	124万台	2万台	154億ドル	8億ドル
韓国	<ul style="list-style-type: none"> <li>10～20%の普遍的関税</li> </ul>	112万台	5万台	135億ドル	3億ドル
中国	<ul style="list-style-type: none"> <li>10～20%の普遍的関税</li> <li>60%超への関税引き上げ</li> <li>最恵国待遇の撤廃</li> <li>10%の関税を現状の関税に追加賦課</li> </ul>	5万台	13万台	179億ドル	13億ドル

(注) 下線部は大統領当選後に発表された政策。完成車輸出入台数、自動車部品輸出入額は2023年の数値。自動車部品の定義は米商務省資料を参考とした(出所) S&P Global Mobility、Global Trade Atlas、米商務省、各種報道より、みずほ銀行産業調査部作成

# 米系完成車メーカーも含め関税の影響は甚大

- 各完成車メーカーは多くの完成車を世界から輸入し米国で販売。どこの国からの輸入に関税が賦課されるかによるが、関税賦課の影響は米系完成車メーカーも含めて大きい
- 米国は完成車だけでなく、多くの部品も輸入していることから、関税が賦課されれば米国での生産コストが大きく上昇。特にメキシコは最大の自動車部品輸入元であり、多くの米国生産車でメキシコ製部品を使用しており関税賦課影響は甚大

主なブランドの生産国別販売割合 (2023年)



メキシコ製部品を多く利用する主な米国生産車の例

ブランド	モデル	セグメント	米国販売台数 (千台)	米加部品割合 (%)	メキシコ部品割合 (%)
Chevrolet	Silverado	ピックアップ	543	37	36
	Traverse	SUV (Class D)	124	31	35
	Colorado	ピックアップ	71	51	19
	Express	バン	41	54	22
Buick	Enclave	SUV (Class D)	39	31	35
Cadillac	Escalade	SUV (Class E)	42	37	36
Ford	Escape	SUV (Class C)	141	32	25
	Expedition	SUV (Class E)	73	25	15
Tesla	Model Y (Long Range)	SUV (Class D)	386	70	20
	Model 3 (Long Range)	Class D	228	35	20
Nissan	Altima	Class D	128	50	15
Mazda	CX-50	SUV (Class D)	45	50	30
VW	Atlas	SUV (Class D)	96	50	32
	ID.4 (RWD 62kWh)	SUV (Class C)	38	71	16

(注1) 米道路交通安全局の米国ラベリング法に基づくレポート(2024MY)から、メキシコ部品割合が分かる米国生産車で、販売台数が比較的多いものを抽出した。販売台数は2023年実績  
 (注2) Tesla Model Y、Tesla Model 3、VW ID.4の販売台数はすべてのグレードを含む数値  
 (出所) 米道路交通安全局、マークライنزより、みずほ銀行産業調査部作成

(出所) S&P Global Mobilityより、みずほ銀行産業調査部作成

# USMCAの見直しにおいては原産地規制の更なる強化や中資系メーカーへの規制の可能性

- USMCAは2026年7月に条文で定められた見直しタイミングを迎える。トランプ氏は米国生産が有利となるように、更に厳しい原産地規制などをカナダ・メキシコに要求するとみられる
- また、中資系メーカーはメキシコへの投資を近年加速させており、中資系メーカーのメキシコ製完成車・自動車部品にUSMCAで何かしらの規制をかけるかも論点に

## 現状のUSMCAの自動車原産地規制

完成車		75.0% (NAFTAでは62.5%であった域内調達率が段階的に引き上げ)
	賃金条項	部品を含む付加価値の40~45%を時給16ドル以上の拠点で生産する
	鉄鋼・アルミ	鉄鋼・アルミの70%を域内で調達する(企業Gベースで国を跨いで合算)
	スーパーコア部品	基幹部品7種がそれぞれ、もしくは合算で下記①と同じ域内調達率を満たす
部品	①基幹部品	75.0%
	②主要部品	70.0%
	③補完部品	65.0%

**すでに厳しい原産地規制を更に強化する可能性があり、USMCAを活用した無関税での輸出はより困難に**

(注1) 部品については、純費用方式: [(製品の純費用-非原産材料価額)/製品の純費用]と取引価格方式: [(製品の取引価額-非原産材料価額)/製品の取引価額]の規定があり、上記閾値は、純費用方式のもの。賃金条項については、研究開発や主要部品の製造を米国で行うことで条件を緩和することも可能

(注2) 基幹部品7種: エンジン、トランスミッション、ボディ・シャーシ、車軸、サスペンション、ステアリング、先端バッテリー

(出所) 米通商代表部より、みずほ銀行産業調査部作成

## 中資系完成車メーカーの主なメキシコ進出計画

メーカー	報道・発表内容等
上海汽車	<ul style="list-style-type: none"> <li>2024年11月、メキシコでの新工場建設に10.5億ドルを投資すると発表。年間生産能力は10万台</li> </ul>
長安汽車	<ul style="list-style-type: none"> <li>2024年9月、メキシコ経済開発省はサン・ルイス・ポトシ州が長安汽車の新工場の候補地であることを発表</li> <li>総投資額は30億ドルに達する見込み</li> </ul>
BYD	<ul style="list-style-type: none"> <li>2024年2月、米州事業CEOが年間生産能力15万台の工場建設用地をメキシコで探しているとコメント</li> </ul>
長城汽車	<ul style="list-style-type: none"> <li>2023年12月、ヌエボ・レオン州は知事が長城汽車の代表団と会談したと発表。EV工場の建設を検討している模様</li> </ul>
奇瑞汽車	<ul style="list-style-type: none"> <li>2023年3月、奇瑞汽車傘下のJetourは2024年までにICE車とEVの生産工場を設置すると発表</li> <li>投資額は30億ドル近くで、アグアスカリエンテス州やバヒオ地域が候補の模様</li> </ul>

**USMCAにおいて中資系メーカーのメキシコ製完成車・自動車部品に何らかの規制が設けられる可能性。IRAのFEoCルールの導入や、EVIにIRAの新車EV税額控除と同様の条件が課される可能性も**

(出所) 各種報道より、みずほ銀行産業調査部作成

# メキシコの生産優位性にどのような影響があるかに注目

- バイデン政権下ではニアショアリングの潮流が強まる一方で米国内の人手不足も深刻化し、USMCAの活用、特にメキシコ活用の重要性が上昇。多くの日本企業もメキシコ活用を進めてきた
- トランプ政権の政策によってこの潮流に変化が起きるかは注目。関税や移民抑制、米国内生産促進政策などの影響度のバランスを注視する必要。メキシコのコスト優位性が低下すればメキシコ活用を進めてきた日本企業の北米戦略は見直しへ

## バイデン政権下でのサプライチェーン関連の政策・イベント

政策・イベント	内容	米国向け製品の生産優位性への影響		
		米国	メキシコ カナダ	アジア
IRA・Chips Actなどの国内産業支援策	<ul style="list-style-type: none"> <li>米国内生産へ多額の補助金を拠出し、米国への生産回帰を強力に支援</li> <li>IRAのEV税額控除ではUSMCA内からの電池部素材調達を促進</li> </ul>	◎	△	×
中国への追加関税の維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>バイデン政権はトランプ前政権が課した対中追加関税を維持</li> <li>2024年9月にはEV・電池などへの追加関税を引き上げ</li> </ul>	○	○	× (中国のみ)
ニアショアリングの潮流	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ後のサプライチェーンの混乱からニアショアリングの重要性が上昇</li> </ul>	◎	○	×
米国の人手不足の深刻化	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ後に人手不足が深刻化。賃金上昇により生産コストは上昇し、離職率上昇により生産性も低下</li> </ul>	×	○	○

ニアショアリングの必要性と米国内での人手不足などを総合的に踏まえ、USMCA活用、特にメキシコ活用の重要性がバイデン政権下で上昇

(出所)みずほ銀行産業調査部作成

## 米墨での生産優位性に影響を与えるトランプ氏の政策

米国での生産が有利となる要因	メキシコでの生産が有利となる要因
メキシコへの関税賦課/USMCAの見直し	移民抑制による米国内生産コスト(労務費)の上昇
米国内生産を促進する政策支援の強化	関税による米国内生産コスト(設備投資費用、部素材調達費用)の上昇
政府調達などにおけるバイアメリカン政策の強化	インフレ長期化による米金利高止まり・ドル高

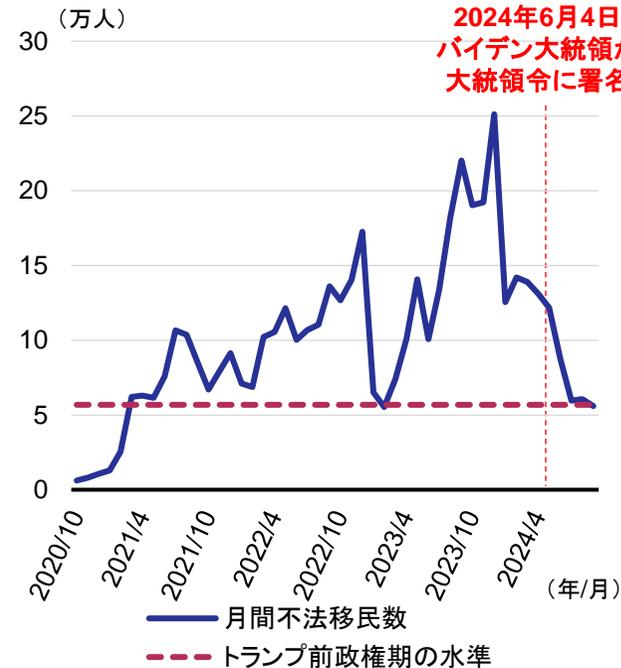
米墨での生産優位性に影響を与えるトランプ政権の政策を注視していく必要。メキシコのコスト優位性が低下すれば、メキシコ投資計画の見直しや米国拠点の強化が必要になる可能性

(出所)みずほ銀行産業調査部作成

# 【移民政策】実行可能性が不透明な政策が多いが、特に米国内にいる不法移民の強制送還の規模に注目

- バイデン政権の寛容な移民受け入れ姿勢もあり、2021年以降、米国に入国する不法移民が大きく増加。トランプ氏は不法移民に対し厳格な政策を実行する方針を掲げるが、実行可能性が不透明な政策が多い
- バイデン大統領が不法移民の入国を制限する大統領令に署名して以降、不法移民数は減少傾向であり、更なる減少余地は限定的。大規模実施の可能性は高くはないが、すでに米国内にいる不法移民の強制送還の実施規模が注目ポイントに

## 月間不法移民数の推移



(注1) 不法移民数はCBPに遭遇し、拘束された移民の数  
 (注2) バイデン大統領は2024年6月4日、南部国境での不法移民との遭遇件数が一定数を超えた場合に難民申請の受理を一時的に停止する大統領令に署名  
 (注3) トランプ前政権期の水準はFY2017～FY2019の平均。南部国境での不法移民数から米国全体の数値を推計  
 (出所) 米税関・国境警備局 (CBP)、米議会調査局、ホワイトハウスより、みずほ銀行産業調査部作成

## トランプ氏が掲げる主な不法移民関連政策と実行可能性

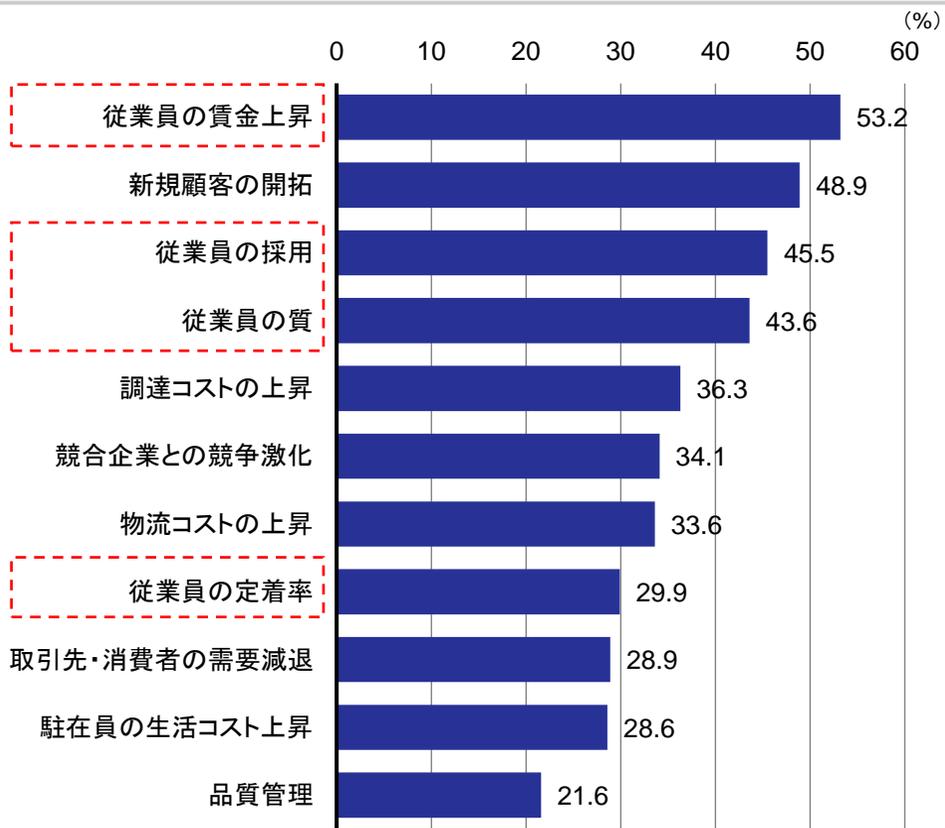
政策	実行可能性の評価
難民審査待ち移民のメキシコ側での待機	<ul style="list-style-type: none"> <li>トランプ前政権では連邦地裁が差し止め判決を出すも、<b>最高裁は控訴中の実施を許可</b>。最終的にバイデン政権が停止するまで継続</li> <li>ただし、<b>メキシコ側の受入体制整備の必要やメキシコの反発により、大規模な実施は困難</b></li> </ul> <p>△～○</p>
国境の壁建設	<ul style="list-style-type: none"> <li>予算制約、土地収用が課題となり、<b>トランプ前政権ではわずかな新設のみ</b>にとどまる(ほとんどが既存の壁の置き換え)</li> </ul> <p>△</p>
強制送還の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>トランプ前政権時でも強制送還数はほとんど増加せず</b></li> <li>大量の強制送還を行うための<b>人員と資金には議会承認が必要</b>も、承認のハードルは高い</li> </ul> <p>△</p>
衛生上の理由で不法移民を国外退去させる措置(タイトル42)の復活	<ul style="list-style-type: none"> <li>トランプ前政権では新型コロナウイルスを理由にタイトル42を開始</li> <li><b>新型コロナウイルスの緊急事態は既に終了しており、復活は法的な問題に直面</b>する可能性</li> </ul> <p>×～△</p>
不法移民の難民申請の制限	<ul style="list-style-type: none"> <li>トランプ前政権が大統領令を出すも、<b>連邦地裁が一時的差し止めを命令。最高裁もトランプ政権の訴えを退ける</b></li> </ul> <p>×</p>
米国以前に通過した国で難民申請を行わなかった者の難民申請の禁止	<ul style="list-style-type: none"> <li>トランプ前政権で最高裁は審理中の実施は認めたものの、<b>最終的に連邦裁判所により差し止め</b></li> </ul> <p>×</p>

(出所) 各種報道より、みずほ銀行産業調査部作成

# 移民の減少は米国生産の更なる困難化をもたらす

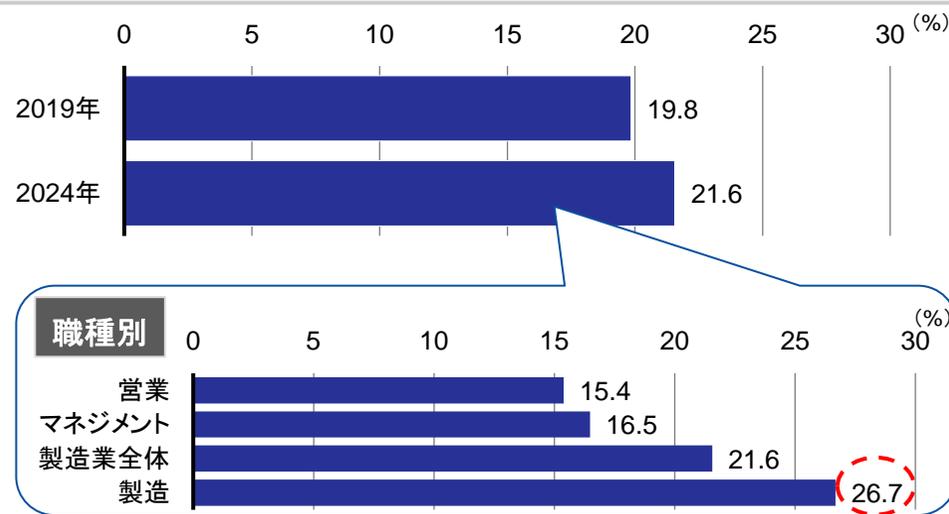
- 自動車産業含め多くの在米日系企業が足下でも人手不足・賃金上昇に悩む状況。製造業においては労働者の2割程度を移民に頼っており、特に生産面での依存度が高い
- 移民の減少により人手不足がより深刻化すれば更なる自動化投資、メキシコ・日本への生産移管などの対応を検討する必要があるが、どの打ち手にも課題がある中、ギガキャスティングなどの新技術による生産工程の変革が必要になる可能性

在米日系企業の経営上の課題(複数回答)



(出所)JETRO「2024年度海外進出日系企業実態調査北米編」より、みずほ銀行産業調査部作成

製造業における外国生まれの労働者の割合



**移民減は米国での製造オペレーションの困難化に直結。更なる自動化投資、メキシコ・日本への生産移管などを検討していく必要があるが、自動化の限界や投資負担、関税引き上げ可能性などの課題があり、新技術による生産工程の変革も検討する必要**

(注1) 2019年1~12月および2024年1~11月のCurrent Population Surveyの平均値  
 (注2) 外国生まれの労働者には不法移民以外の移民等も含まれる  
 (注3) メキシコへの生産移管についての課題・打ち手などについては、大澤秀暁(2023)「日系自動車部品サプライヤーのメキシコ活用の方向性について」『Mizuho Industry Focus Vol.240』(2023年9月19日)をご参照  
 (出所)米労働省より、みずほ銀行産業調査部作成

# トランプ2.0の北米自動車産業への影響まとめ

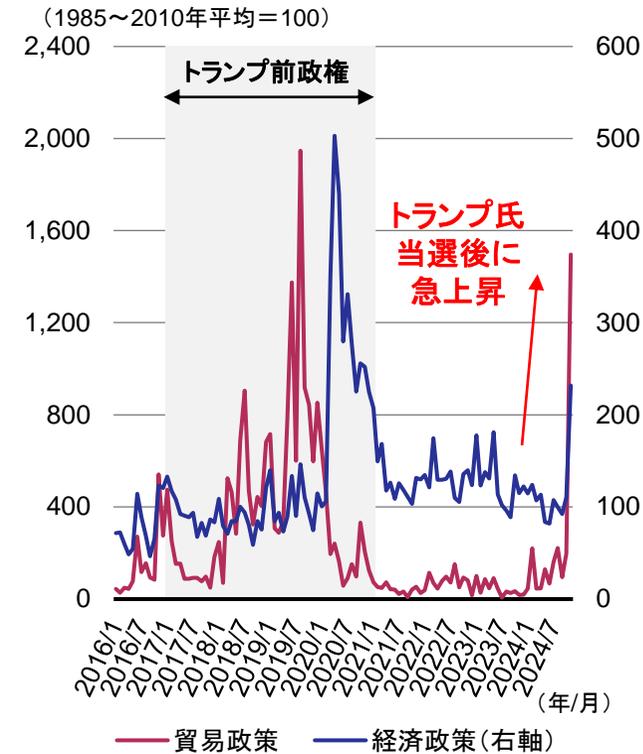
	インフレ抑制法 (IRA)	連邦排ガス規制・カリフォルニア州ZEV規制	関税政策	移民政策
政策方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大7,500ドルのEV税額控除の撤廃もしくは縮小</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バイデン政権の<u>厳しい排ガス規制の緩和</u></li> <li>カリフォルニア州の<u>Waiverの廃止</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>普遍的<u>基本関税 (10~20%)</u>、<u>メキシコ・カナダへの25%の関税</u>、<u>中国への60%超の関税</u>など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>不法移民の流入阻止</u></li> <li>米国内に滞在する<u>不法移民の大規模強制送還</u>の開始</li> </ul>
影響時期	<ul style="list-style-type: none"> <li>法律の修正には議会を通す必要があり、影響開始は<u>2026年以降</u>に</li> <li>行政権限内の運用変更は比較的早く、<u>2025年前半</u>から</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>排ガス規制は<u>前回政権時と同様ペースであれば、2029MYからの適用</u>に</li> <li>Waiver廃止は訴訟となる見込みで、<u>影響時期は不透明</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>早ければ<u>大統領就任後すぐ</u>に関税引き上げへ</li> <li>USMCAの内容変更は<u>2026年以降</u>に</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>不法移民の流入阻止は<u>大統領就任後すぐ</u>に一部実行</li> <li>強制送還には人員と資金が必要であり、大規模送還が行われる場合<u>2026年以降</u>か</li> </ul>
ネガティブ影響の大きい完成車メーカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>BEVの価格競争力低下により、BEV化で先行する<u>欧米系メーカー</u>にはネガティブの影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>GHG排出枠(クレジット)などの売却で利益をあげる<u>BEV専業メーカー</u>などにはネガティブの影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>輸入販売の多いメーカー</u>や、USMCAの見直し内容次第で<u>メキシコ・カナダを多く活用するメーカー</u>に影響</li> <li><u>中資系メーカー</u>の米国市場進出は更に困難に</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人手不足、賃金上昇により米国での生産コストが上昇し、<u>相対的に米国生産の多いメーカー</u>に影響</li> </ul>
ポジティブ影響の大きい完成車メーカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>HEV需要が相対的に高まれば、HEVに強みを持つ<u>日系メーカー</u>などに追い風</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BEV化の取り組みがやや遅れている<u>日系メーカー</u>などには時間的余裕ができることに</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>相対的に影響が少ないメーカーはあるものの、ポジティブ影響のあるメーカーは<u>なし</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>相対的に影響が少ないメーカーはあるものの、ポジティブ影響のあるメーカーは<u>なし</u></li> </ul>
アナリストの注目ポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>IRAの法律修正の規模</u>。特にEV税額控除の縮小程度、電池などの生産税額控除の修正有無などに注目</li> <li>行政権限内の運用変更の程度とスピード感。特に<u>個人向けリースの商用車EV税額控除からの除外が行われるか</u></li> <li>EV税額控除縮小による、消費者のEV需要への影響度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>連邦排ガス規制の策定にかかるスピードと適用開始時期</u></li> <li><u>Waiver撤廃についての訴訟の行方</u></li> <li>連邦政府がカリフォルニアのWaiver撤廃に動く中で、カリフォルニアよりもZEV化が遅れる<u>カリフォルニア以外のACC II 追随州が今後も追随を継続するか</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>米国向け製品生産におけるメキシコの優位性への影響</u></li> <li><u>日本・欧州からの完成車・自動車部品への関税賦課有無</u></li> <li><u>USMCAでの中資系メーカーの製品の規制方向性</u></li> <li>個別企業・製品の適用除外などの影響緩和措置の有無</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バイデン大統領の2024年6月の大統領令以降、不法移民数は減少しており更なる減少余地は限定的。大規模実施の可能性は高くはないものの、<u>すでに米国内に滞在する不法移民の強制送還の実施規模に注目</u></li> </ul>

(出所)みずほ銀行産業調査部作成

# おわりに ～トランプ新政権の不確実性を乗り越えるために必要な政策影響の考え方・分析のフローとは～

- トランプ氏当選後に政策不確実性指数は急上昇。前回政権時と同じく、SNSなどで突発的に政策を発表することなどが頻発し、不確実性の高い環境が常態化する可能性。1つ1つの政策に都度過剰に反応することなく、内容を分析することが必要
- トランプ氏の政策には議会・裁判所の壁などにより実行可能性の低い政策も多い。影響を分析する上では、トランプ氏の「やりたいこと」から「できること」を見定め、政策影響が出るまでの時間軸なども考慮し、自社などへの影響を考えることが重要
  - 一方でこれまでの前例を覆す方法で政策を実行する可能性もあり、実行可能性の過小評価も禁物

## 政策不確実性指数



(注) 不確実性を示す用語を含む貿易政策・経済政策についての新聞記事数を指数化  
 (出所) Economic Policy Uncertaintyより、みずほ銀行産業調査部作成

## 自社・産業への影響の考え方・分析のフロー



自社・産業への影響を考える際のポイント	自動車排ガス規制の例
トランプ氏が「やりたいこと」	<b>自動車排ガス規制廃止</b>
議会・裁判所(注)などを踏まえて、「実際にできること」	「廃止」には議会の承認が必要であり、実現可能性は低い。 <b>大統領権限でできるのは排ガス規制の「緩和」のみ</b>
影響が出るまでに <b>かかる期間</b>	規制案策定とパブコメ、最終案発表などを経て <b>規制を適用開始するまでに3～4年の時間がかかる可能性</b>
影響が <b>続く期間</b>	トランプ前政権の規制は2年でバイデン政権の新規制に上書き修正された。同様に、 <b>次の2028年大統領選後の政策揺り戻しの可能性あり</b>
<b>自社・産業への影響</b>	新規制の適用開始は3～4年後であり、かつ次の大統領での揺り戻し可能性もあることを踏まえると、 <b>完成車メーカー各社のEV戦略の大きな変更にはつながらない可能性</b>

(注) 連邦最高裁はトランプ前政権で3名の保守派判事が指名されたことで、保守派6名、リベラル派3名の構成になっており、判事の構成が均衡していたトランプ前政権発足時とは構成が変化していることにも留意が必要  
 (出所) みずほ銀行産業調査部作成

## 参考文献

- みずほ銀行・みずほリサーチ&テクノロジーズ(2024)「米大統領選を受けた経済・産業への影響(改訂版)～国民の「内向き化」が招く米国第一主義の帰結とは?～」『MIZUHO Research & Analysis Vol.31』(2024年11月28日)
- みずほ銀行(2024)「日本・日本産業の勝ち筋 ～「失われたx年」に終止符を打つために～」『みずほ産業調査 Vol.75』(2024年3月1日)
- 大澤秀暁(2024a)「米国におけるBEVの動向 —BEV販売が直面している壁とOEMの短中期的な打ち手—」『Mizuho Short Industry Focus Vol.222』(2024年3月12日)
- 大澤秀暁(2024b)「トランプ氏再選時の環境・エネルギー政策 —バイデン政権のインフレ抑制法は一部修正へ—」『Mizuho RT EXPRESS』(2024年10月17日)
- 大澤秀暁(2024c)「トランプ2.0の移民政策 —移民減少は在米日系企業の収益を圧迫—」『みずほインサイト』(2024年7月16日)
- 大澤秀暁(2023)「日系自動車部品サプライヤーのメキシコ活用の方向性について」『Mizuho Industry Focus Vol.240』(2023年9月19日)
- 佐藤淳・大澤秀暁(2023)「日系自動車部品メーカーからの注目が高まるメキシコ～注目の背景と進出の際の留意点について～」『Mizuho Global News 2023 Winter Vol.123』

産業調査部

米州調査チーム

大澤 秀暁

hideaki.ohsawa@mizuhogroup.com

[アンケートにご協力をお願いします](#)



Mizuho Short Industry Focus／240

2025年1月17日発行

© 2025 株式会社みずほ銀行

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、弊行が信頼に足り且つ正確であると判断した情報に基づき作成されておりますが、弊行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、貴社ご自身の判断にてなされますよう、また必要な場合は、弁護士、会計士、税理士等にご相談のうえお取扱い下さいますようお願い申し上げます。  
本資料の一部または全部を、①複写、写真複写、あるいはその他如何なる手段において複製すること、②弊行の書面による許可なくして再配布することを禁じます。

編集／発行 みずほ銀行産業調査部

東京都千代田区丸の内1-3-3 ird.info@mizuho-bk.co.jp