

Mizuho Short Industry Focus Vol.267

USMCA見直し協議とメキシコの優位性変化が自動車サプライチェーンに与える影響

みずほ銀行

産業調査部

2026年3月31日

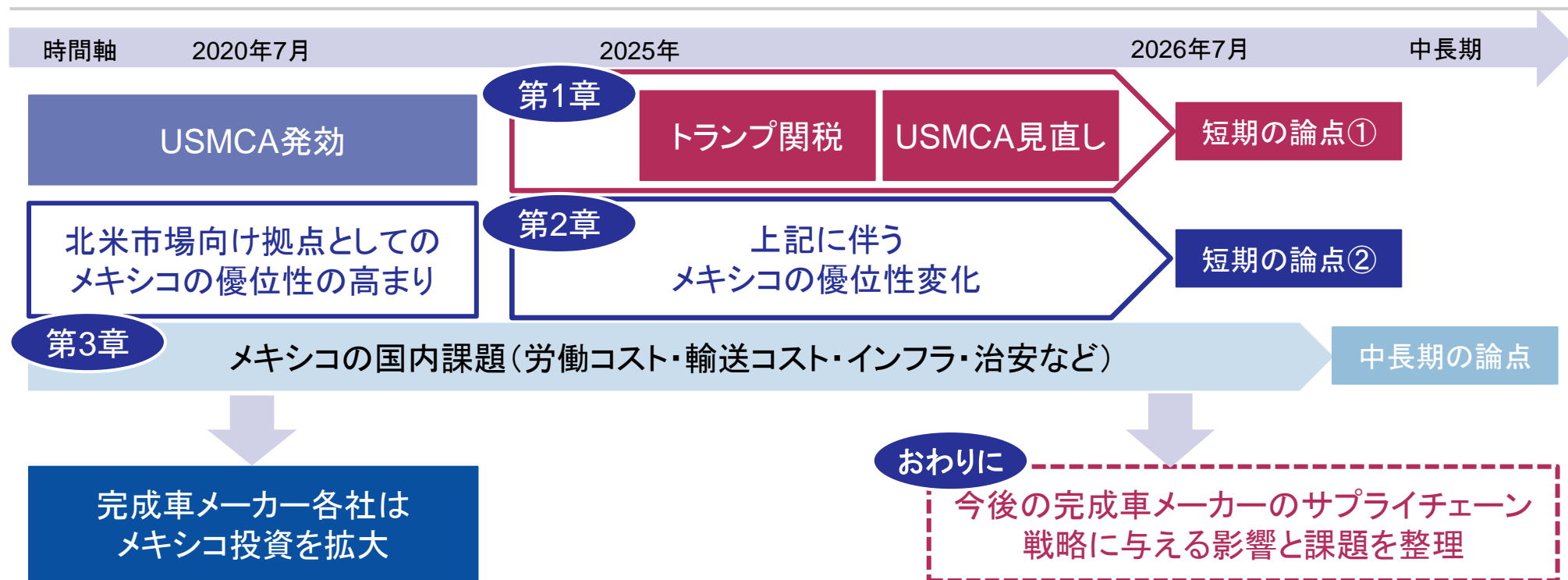
ともに挑む。ともに実る。



本稿の構成

- 本稿では米国・メキシコ・カナダ協定 (USMCA) 見直しの論点・展望を示した上で、短期的なメキシコの優位性変化を分析。更に、中長期的な観点から、メキシコの諸課題も踏まえ、完成車メーカーのサプライチェーン戦略に与える影響と課題を整理
 - 第1章 2026年USMCA見直し交渉の論点と展望 P2
 - 第2章 USMCA見直しを踏まえたメキシコの優位性変化 P17
 - 第3章 メキシコの諸課題が自動車サプライチェーンに与える影響 P22
 - おわりに P31

本稿で取り扱うテーマ



(出所)みずほ銀行産業調査部作成

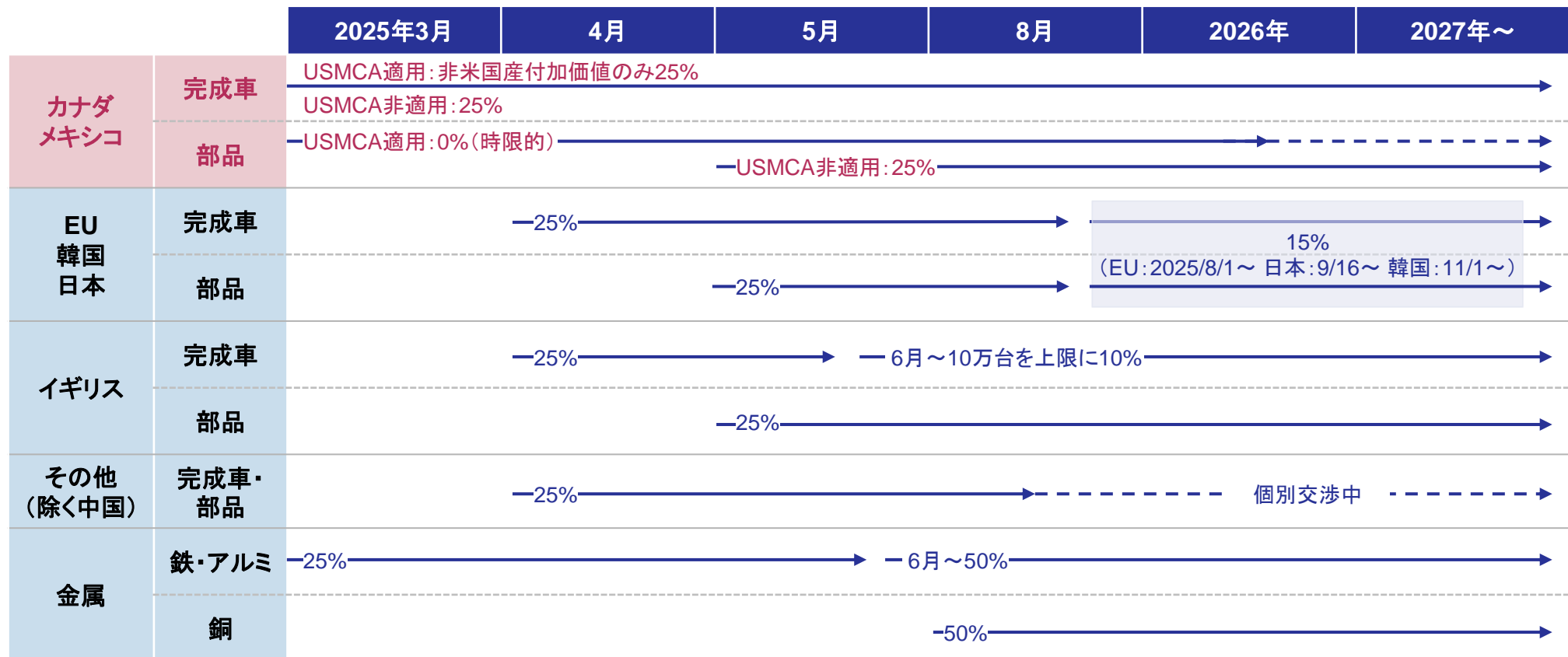
第1章 2026年USMCA見直し交渉の論点と展望



米国による自動車・部品関税は概ね15～25%に収れん。加墨はUSMCAの適用可否が関税率を左右

- トランプ政権が2025年4月以降発動した自動車・部品関税について、個別交渉を経て概ね15～25%に収れんする方向性
- 米国市場への生産拠点であるカナダ・メキシコはUSMCAの適用可否が関税率を左右
 - 完成車については、USMCA適用であれば非米国産付加価値のみ25%関税が賦課
 - 自動車部品については、時限的にUSMCA適用分については0%とする措置が導入

米国自動車・部品等関税の動向(主要国・地域別)

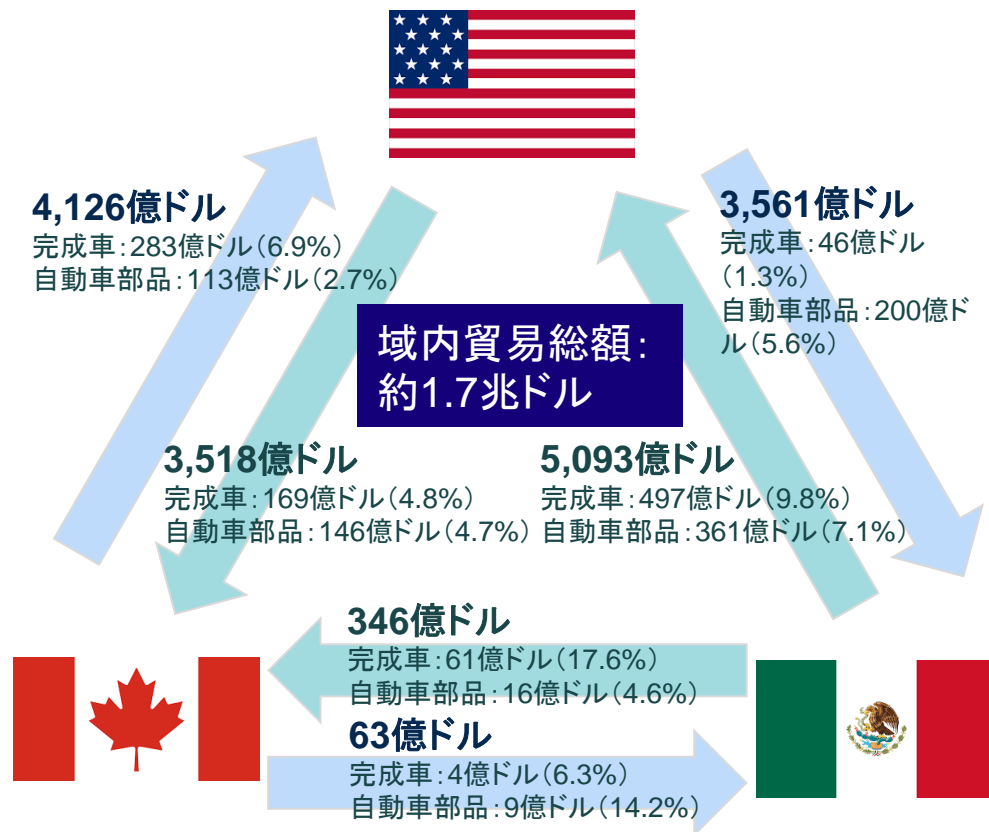


(注) 対中国関税は1962年通商拡大法232条関税(25%)に国際緊急経済権限法(IEEPA)関税(10%)が上乗せされていたが、2026年2月20日の米最高裁による違法判決によって後者は失効(出所)公開情報より、みずほ銀行産業調査部作成

USMCAは米墨加の自動車産業にとって不可欠に

- 2020年7月1日、北米自由貿易協定 (NAFTA) の後継としてUSMCAが発効
 - USMCAではNAFTAよりも厳格な原産地規則や労働規定が設けられるなど、域内生産をより重視する内容に
- 2024年時点でUSMCA域内の貿易総額は約1.7兆ドル。完成車、自動車部品などの取引が上位を占める
 - 3カ国の自動車産業が域内貿易によって最適な分業を実現する上でUSMCAは必要不可欠に

USMCA域内の貿易関係(2024年)



(注) 括弧内は各輸出入取引に占めるシェアを示す
 (出所) 米国商務省、カナダ統計局より、みずほ銀行産業調査部作成

米墨・米加貿易総額(輸出入合計)上位品目(2024年)



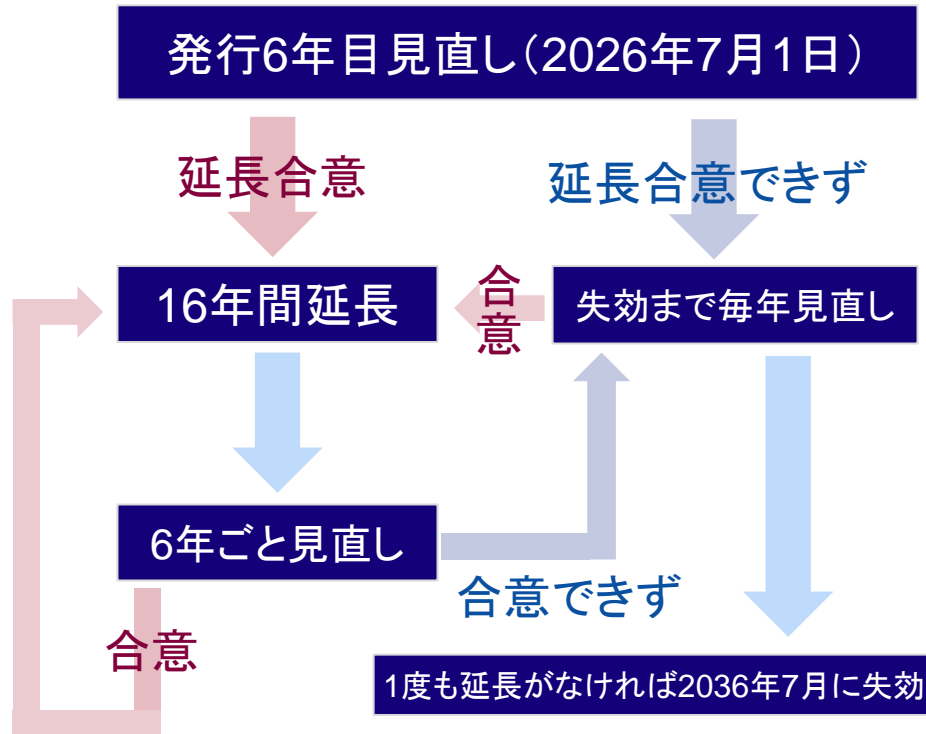
品目	億ドル	品目	億ドル
原油	1,097	自動車部品	562
完成車	451	完成車	543
自動車部品	260	コンピュータ	531
石油製品(除く原油)	252	トラック	391
トラック	230	石油製品(除く原油)	377
液化ガス・天然ガス	94	電線・ケーブル	206
航空機・宇宙船	89	医療機器	167
医薬品	84	電話機・通信機器	154
アルミニウム(未加工)	81	コンピュータ周辺機器	149
ガスタービン	74	集積回路	130

(出所) 米国商務省、カナダ統計局より、みずほ銀行産業調査部作成

2026年7月1日にUSMCA見直し協議が開催予定。合意できなければ失効まで毎年見直しの可能性も

- USMCA発効6周年となる2026年7月1日に見直し協議(共同レビュー)が開催予定。延長が合意されれば16年延長となるが、合意されなければ2036年に自動失効となる。また、2026年に合意できなければ、失効まで毎年協議が開催される見込み
- 米国政府高官や議員は米国製部品の比率引き上げや、中国の迂回輸出防止の必要性に言及
 - 見直し交渉に先立ち、メキシコは対中・アジア関税を導入。カナダは中国と接近する動きも

USMCAの今後の見直しプロセス



(※) 締約国は書面通知により6カ月後の脱退が可能

(出所) JETRO資料、米国通商代表部(USTR)より、みずほ銀行産業調査部作成

USMCAを巡る各国の動き

米国	<p>米国製部品の比率引き上げ、中国の迂回輸出防止</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ USTR高官「目的は米国・メキシコ・カナダの供給網を強化し、<u>中国の迂回輸出を防ぐこと</u>」(2025/9/11) ➢ USTRグリア代表「USMCAからの離脱は常にあり得る」(2025/12/6) ➢ パーニー・モレノ上院議員(オハイオ州)「米国政府の立場から、<u>国内での最終組立を増やすことが最優先課題</u>であり、必ず実現する。USMCAの見直しで、米国での最終組立の要求が強まるのは必然」(2026/1/15)
カナダ	<p>中国との貿易関係強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ カーニー首相は中国の習近平国家主席と会談、<u>関係強化の共同声明を発表</u>。年4万9千台を上限として中国製EVの関税引き下げを表明(2026/1/16) ➢ ラトニック米商務長官は、カナダの中国への傾斜がUSMCA見直し交渉で議題に上る可能性を示唆(2026/1/22)
メキシコ	<p>対中・アジア関税の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 2026年1月から中国など自由貿易協定(FTA)非締結国からの自動車やその他の製品に対して<u>最大50%の関税を課す法案を可決</u>(2025/12/10) ➢ USTRは12月の議会報告でメキシコの関税導入を「<u>米国の懸念に対処するための具体的措置</u>」の1つとして評価(2025/12/17)

(出所) 各種報道より、みずほ銀行産業調査部作成

論点① 原産地規則の厳格化

- USMCA見直しでは、既存の域内付加価値率の引き上げに加え、完成車・部品などにおける米国内付加価値率の新たな設定を米国が要求する可能性
- 現状でメキシコ生産車における米国部品比率は最大35%
 - 米国内付加価値率の水準次第では原産地規則達成が困難化するおそれも

現状のUSMCA(2020年7月1日発行)の自動車原産地規制

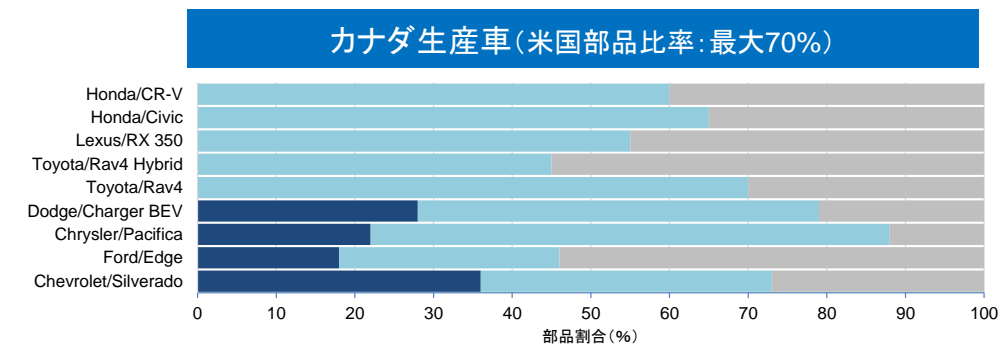
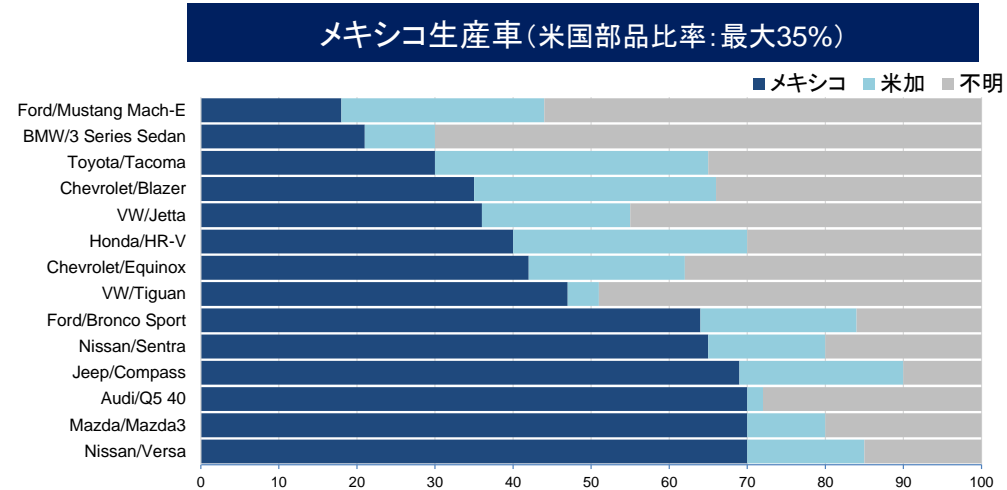
完成車		域内付加価値率75.0% (NAFTA:62.5%、2020年から2023年にかけて段階的に引き上げ)
	賃金条項	部品を含む付加価値の 40~45%を時給16ドル以上の地域(北米)で生産する
	鉄鋼・アルミ	鉄鋼・アルミの70%を域内で調達する (企業G単位で複数工場の比率を平均化可能)
	スーパーコア部品	基幹部品7種 がそれぞれ、もしくは合算で下記①と同じ域内調達率を満たす
部品	①基幹部品	75.0%
	②主要部品	70.0%
	③補完部品	65.0%

(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) USTRより、みずほ銀行産業調査部作成

主なメキシコ・カナダ生産車のメキシコ・米国カナダ部品割合



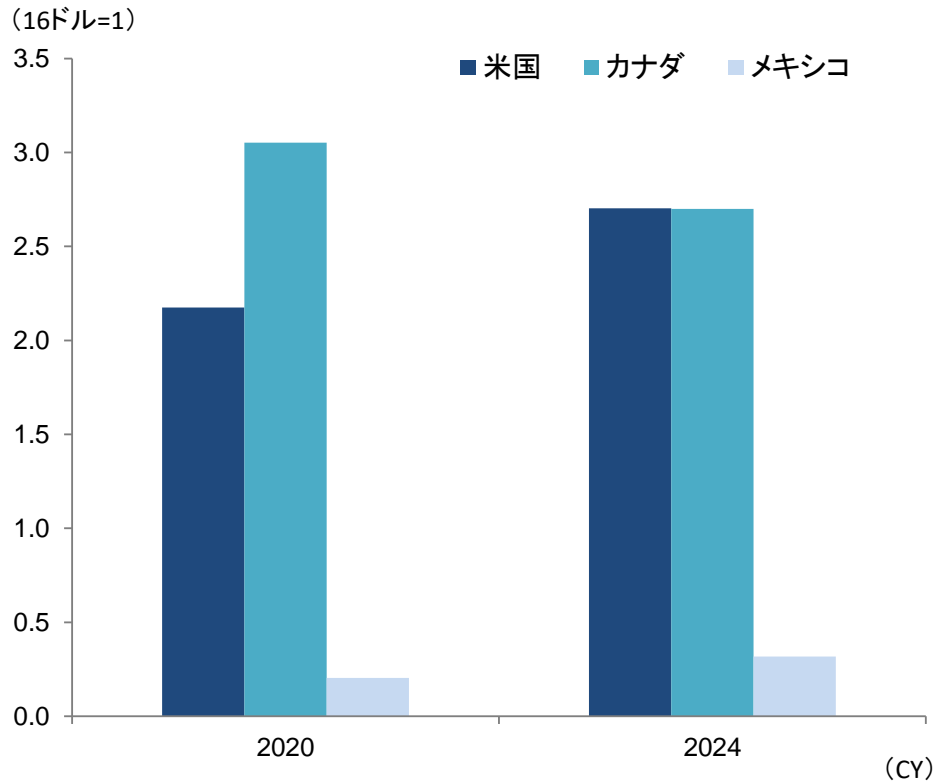
(注) 米国運輸省道路交通安全局の米国ラベリング法に基づくレポート(2024MY)から、主なメキシコ・カナダ生産車を抽出

(出所) 米国運輸省道路交通安全局より、みずほ銀行産業調査部作成

論点② 労働問題への対策強化

- USMCAでは車両の付加価値の40～45%を時給16ドル以上の北米の工場・施設で生産すると規定(賃金条項)
 - 米国・カナダ両国の賃金は既に賃金条項が定める水準の2～3倍であり、実質的にはメキシコに対する制約
 - 米国は安価な労働力でメキシコがコスト競争力を高めることを引き続き問題視。賃金条項の厳格な履行を求める見込み
 - 労働環境の改善強化なども争点にあがるとみられ、バイデン政権時代には2024年12月25日までにRRMを31回発動

完成車労働者の賃金と賃金条項水準(16ドル)の比較



事業所特定の迅速な労働問題対応メカニズム(RRM)の発動事例

バイデン政権時代の取り組み・達成事項(USTRによる発表)

- 約30,000人の労働者が直接的な恩恵を享受
- 500万ドル以上の未払い賃金や補償金の支払い
- 不当解雇された労働者の復職
- 独立労働組合の選出と交渉による賃上げ
- 労働者の権利に関する研修や施設の改善

対象企業 米国政府からメキシコ政府への要請内容

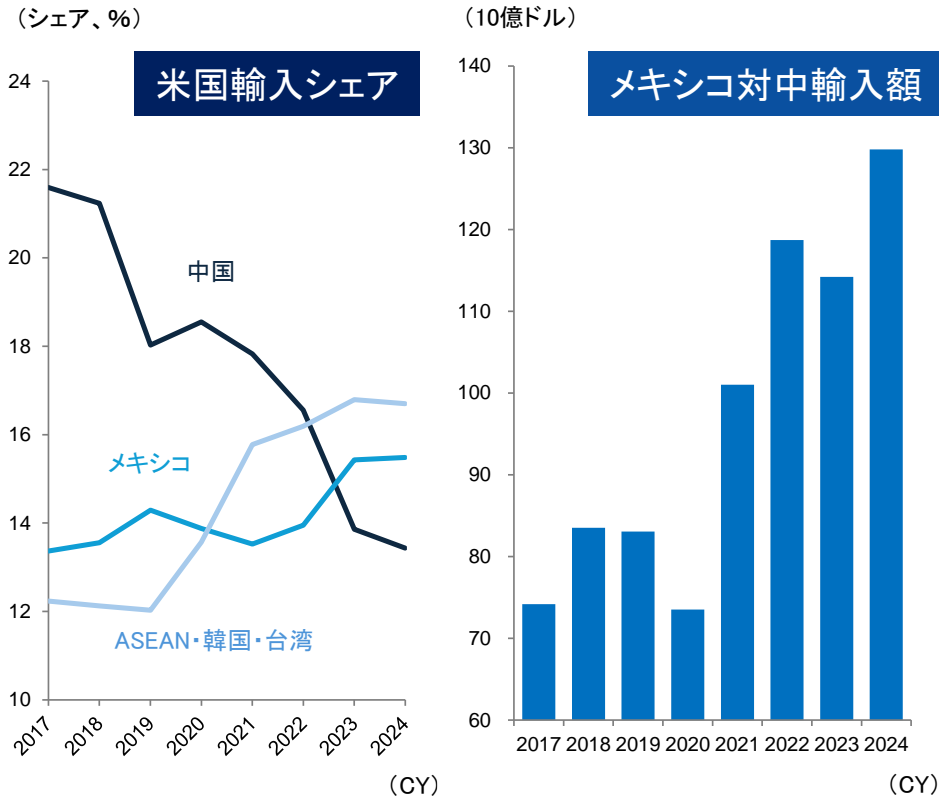
完成車メーカー	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 工場で労働者の結社の自由と団体交渉権が侵害されている可能性に対し、米国政府が調査を要請 ➢ 労働組合は新たな協約を交渉・締結
自動車部品	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 会社から独立した労組結成を求めた労働者が、会社から解雇されたことに対し、米国政府が対応を要請 ➢ 工場は解雇者に退職金・未払い賃金の支払いを実施
食品製造メーカー	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 労働組合施設への立ち入り拒否や組合代表の選出プロセスに企業が介入したことに対し、米国政府が是正を要請 ➢ 企業は組合活動への干渉を控えることを約束

(出所) USTRより、みずほ銀行産業調査部作成

論点③ 中国の迂回輸出への対応

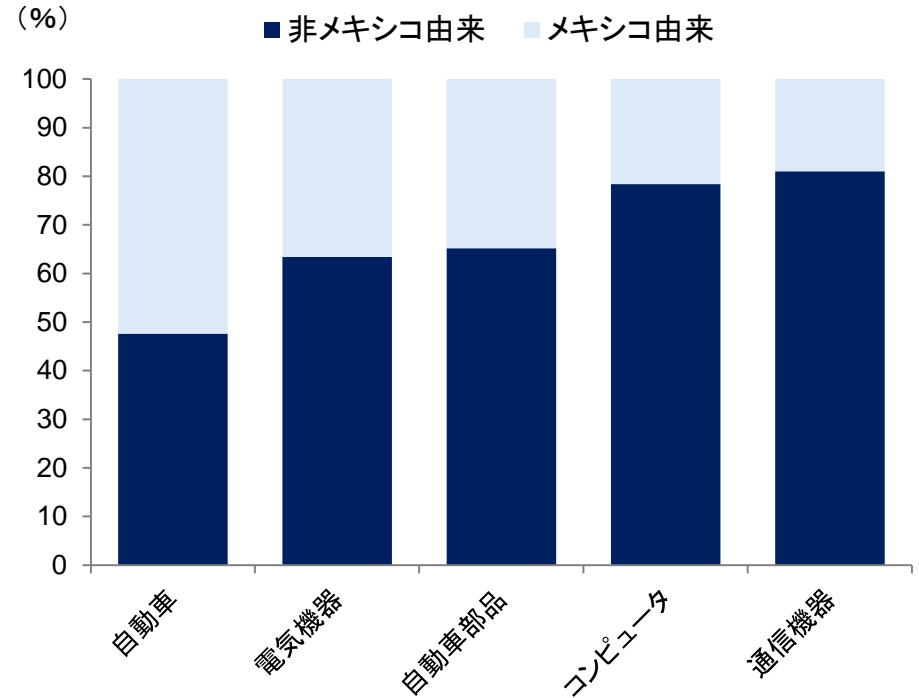
- 米中貿易摩擦以降、米国の対中輸入シェアは大幅に低下し、メキシコやASEAN諸国等からの輸入シェアが上昇
 - USMCA発効以降、メキシコの対中輸入額は+76%
- 米国政府はメキシコを経由した中国の迂回輸出を問題視しており、USMCA交渉でも主要な議題に含まれる見込み
 - スマートフォンなどの通信機器、コンピュータ、自動車部品などのメキシコからの全輸出(付加価値)に含まれる非メキシコ由来の割合は50~80%と高水準

米国の輸入シェアとメキシコの対中輸入額



(出所)ダラス連銀より、みずほ銀行産業調査部作成

メキシコの全輸出(付加価値)に含まれる非メキシコ由来の割合(2023年)



(出所)ダラス連銀より、みずほ銀行産業調査部作成

米国政府はUSMCAが米国の自動車部品・鉄鋼産業に恩恵をもたらしたと認識

- USTRによる2025年7月の定期報告では、2020～2024年のUSMCAによる米国への経済効果を試算
 - 完成車メーカーにはUSMCA域外からの調達先の切り替えに伴うコスト上昇によってマイナス影響をもたらしたとする一方、自動車部品・鉄鋼産業の雇用・生産・投資の増加に寄与

原産地規則による米国への経済効果についてのUSTRの見解

	評価
完成車	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 原産地規則によってUSMCA域内に部品・素材の調達先を切り替えた結果、コストが上昇 ✓ 加墨からの完成車輸入は減少、非USMCA国からの輸入は増加 ✓ 雇用・生産・設備投資・在庫・利益は減少 ✓ 米国での平均車両価格はわずかに上昇 ✓ 部品産業の雇用・生産・収益増加が、完成車産業のマイナスを相殺
部品	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 非USMCA諸国からの輸入は減少 ✓ 米部品メーカーの雇用・生産・売上・投資は増加
鉄鋼	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 非USMCA諸国からの輸入は減少 ✓ 米国の鉄鋼メーカーの雇用・生産は増加
米国経済	<ul style="list-style-type: none"> ✓ GDPおよび総雇用への影響はごくわずか

(出所)USTRより、みずほ銀行産業調査部作成

原産地規則によるネットの経済効果(USTRによる試算値、2025年7月時点)

	完成車	部品	鉄鋼
調達先の変更件数	-	68件	21件
非USMCA諸国からの輸入数	+14,314台	▲2,039,512点	▲978,279トン
雇用	▲302人	+5,387人	+2,463人
賃金	▲24百万ドル	+336百万ドル	-
設備投資	▲16百万ドル	+94百万ドル	-
売上高	▲251百万ドル	+3,419百万ドル	-
生産	▲15,037台	+1,132,435点	+800,993トン

(出所)USTRより、みずほ銀行産業調査部作成

USTRは課題が解決された場合のみUSMCA延長を推奨する方針を表明

- USTRグリア代表は議会に対し、USMCAの見直し方針を報告(2025/12/16、17)
 - USMCAは一定の成功を収めたと評価しつつも、形式的な承認は国益に叶わないほど重大な欠陥があると指摘。課題が解決された場合にのみ延長を推奨するとの方針を表明
 - 具体的な課題として「米国への迂回輸出」「非自動車工業製品の原産地規則を強化」などを列挙

USTRグリア代表による議会報告での冒頭陳述(12月16~17日)

主な内容(抜粋)	
国内の意見	<ul style="list-style-type: none">➢ 多くの利害関係者はUSMCAへの支持を表明し、協定の延長を明示的に求めた者も多かった。他方で、ほぼすべての利害関係者が何らかの協定の改善を求めてもいた。➢ ブルーグリーン・アライアンスは、自動車の原産地規則の強化などを主張。➢ 全米製造業同盟は、外国企業がメキシコで米国関税の回避、通商執行措置の迂回などを行っていることへの懸念を表明。
これまでの評価	<ul style="list-style-type: none">➢ USMCAは一定の成功を収めた。➢ しかし同時に、米国の製造能力強化と良質な雇用創出という目標は完全には達成されておらず、ほぼすべての利害関係者が改善を求めている。➢ USMCAを無条件の成功と評価することはできない。➢ 我々はすでにいくつかの不足に対処する措置を講じており、その一例が自動車に関する232条措置である。
今後の方針	<ul style="list-style-type: none">➢ USMCAが米国、さらには北米にとって価値を有するとしても、その欠陥は協定を形式的に承認することが国益に叶わないほど重大である。➢ USTRは、大統領の選択肢を確保し、特定された問題を解決するために強固な交渉を行うが、解決が達成された場合にのみ延長を推奨する。

(出所)USTRより、みずほ銀行産業調査部作成

USTRが挙げたUSMCAの課題と対応の例

<メキシコの課題>

- ✓ 第三国産の部品や素材の使用を促進し、米国のサプライチェーンを弱体化させる政策
- ✓ 労働法執行の状況
- ✓ 国境を越える米国輸出にかかるコストを引き上げるメキシコの通関仲介業者に対する制限

<カナダの課題>

- ✓ オンタリオ、ケベック、ブリティッシュコロンビアにおける差別的な調達措置
- ✓ 米国の輸入品を扱う事業者に対する複雑な通関登録手続

<両国の課題への対応>

- ✓ **非自動車工業製品の原産地規則を強化**し、当該製品の貿易利益が締約国に実質的に帰属することを確保していることへの対応
- ✓ 関税、輸出管理、投資審査に関する**経済安全保障の整合性を強化**
- ✓ 規制やその他の条件の差を利用して、米国の生産をメキシコやカナダへ移転する行為に対して**罰則を課す**仕組みを作る
- ✓ 両国の強制労働による輸入禁止措置の実施を改善

(出所)USTRより、みずほ銀行産業調査部作成

完成車メーカー各社はUSMCAの継続と見直しプロセスの迅速化、対加墨関税の撤廃を要請

- 大手完成車メーカー各社はUSMCA見直しに向けた意見をUSTRに提出
 - USMCAの継続が不可欠であることや、見直しプロセスの迅速化、対加墨関税の撤廃を要請

完成車メーカー各社による意見の内容

Ford	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 改訂版USMCAが発効した後、USMCAの有効性と北米自動車産業の競争力を維持するために、すべての国家安全保障関税は北米以外の国にのみ適用されるべき
Stellantis	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 北米以外で生産された車両は、部品原産地に関する規則に従うべきで、USMCAで課せられた規則を反映するか、実質的に一致させる必要がある ➢ メキシコ・カナダ生産のUSMCAに準拠した乗用車に対する関税は撤廃すべき
Tesla	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 米国は、前進力を維持し、競争力を強化するために、三国間協定であるUSMCAの継続を支持すべき ➢ 三カ国が業界認定の北米充電基準を単一のEV基準として採用し、自動車の安全基準の整合をはかる必要
Toyota	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 貿易協定と労働規則に準拠する自動車・部品の国境を越えた貿易を認め、USMCAを継続することが不可欠
Honda	<ul style="list-style-type: none"> ➢ USMCAの見直しプロセスの迅速化と、北米貿易正常化に向けた即時措置の検討を要請 ➢ 中国からの迂回輸出に対抗するには、統一された態勢の方がはるかに効果的
Hyundai	<ul style="list-style-type: none"> ➢ USMCAを巡る不確実性で投資判断が遅滞 ➢ USMCAの延長が早期に承認されれば、直ちに200億ドルを超える新たな米国投資が実現するだろう ➢ このまま曖昧な状況が続くと、雇用創出、立地選定、技術開発も停滞する

(出所)各種報道より、みずほ銀行産業調査部作成

USMCA見直しでは原産地規則・労働問題・中国対策などが主要な論点に

- USMCA見直しでは、原産地規則・労働問題・中国対策などの各論点に対し、米国からの要求が見込まれる
- 今後トランプ政権は更なる関税賦課や脱退も交渉カードとしつつ、米国にとってより有利な条件を要求してくる可能性が高い
 - 特に蓋然性が高いシナリオとして、合意できず毎年見直し、加墨が譲歩して条件付きで合意、などが想定される
 - 2026年1月以降は米国とカナダの足並みが揃っておらず、二国間協定の可能性も

USMCAの見直しで想定される主な論点と米国の要求(見込み)

①原産地規則の厳格化

- 完成車・部品の域内付加価値比率引き上げ
- 鉄鋼・アルミなどの分野での域内含有比率引き上げ
- 米国産の含有率の最低基準設定

②労働問題への対策強化

- 賃金条項の厳格な履行
- 迅速な労働問題対応メカニズム(RRM)など強制労働対策の強化

③中国の迂回輸出への対応

- 中国からの輸入・資本規制の強化
- 対中関税の引き上げ要請

(出所)JETRO資料、各種報道より、みずほ銀行産業調査部作成

USMCAを巡る今後のシナリオの例

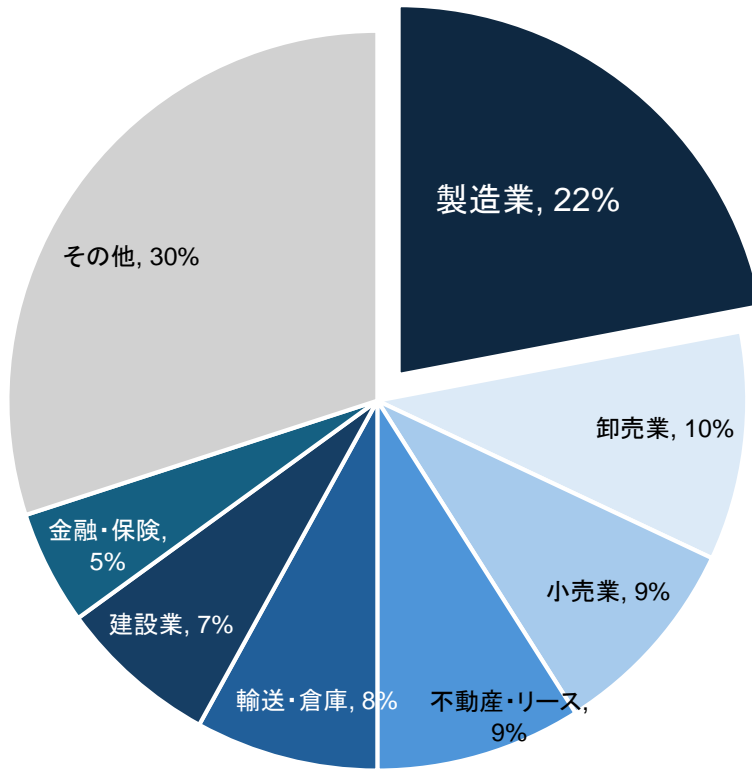
シナリオ	内容
合意できず、毎年見直し	<ul style="list-style-type: none">➢ <u>2036年の失効までは現行の協定内容が維持されるため、直ちの合意は必須ではなく、特に蓋然性が高いシナリオの1つ</u>➢ ただし、加墨が2029年の新政権誕生を待つ戦略をとった場合、米政権との間で対立激化も
延長合意(加墨譲歩)	<ul style="list-style-type: none">➢ <u>加墨にとってはUSMCAは不可欠であり、ある程度の不利な条件を呑んでも合意せざるを得ないこともあり、蓋然性が高いシナリオの1つ</u>➢ 加墨は左記の論点に加え、不法移民対策、薬物対策など広範な米国の要求を受け入れ
二国間協定	<ul style="list-style-type: none">➢ <u>米墨加での二国間協定に向けた交渉が進行し、USMCAは事実上失効</u>➢ カナダとの交渉が難航すれば<u>米墨間のみで協定締結となる可能性も</u>
米国が脱退	<ul style="list-style-type: none">➢ <u>6カ月前の書面通知によって脱退が可能</u>➢ 実際に脱退はせずとも交渉カードとして利用する可能性は大
延長合意	<ul style="list-style-type: none">➢ <u>USTRがUSMCAの課題解決を重視していることを勘案すれば、単純延長での合意は可能性小</u>

(出所)みずほ銀行産業調査部作成

(参考)メキシコ経済は自動車産業をはじめとした製造業・対米輸出に依存。USMCAは経済の生命線に

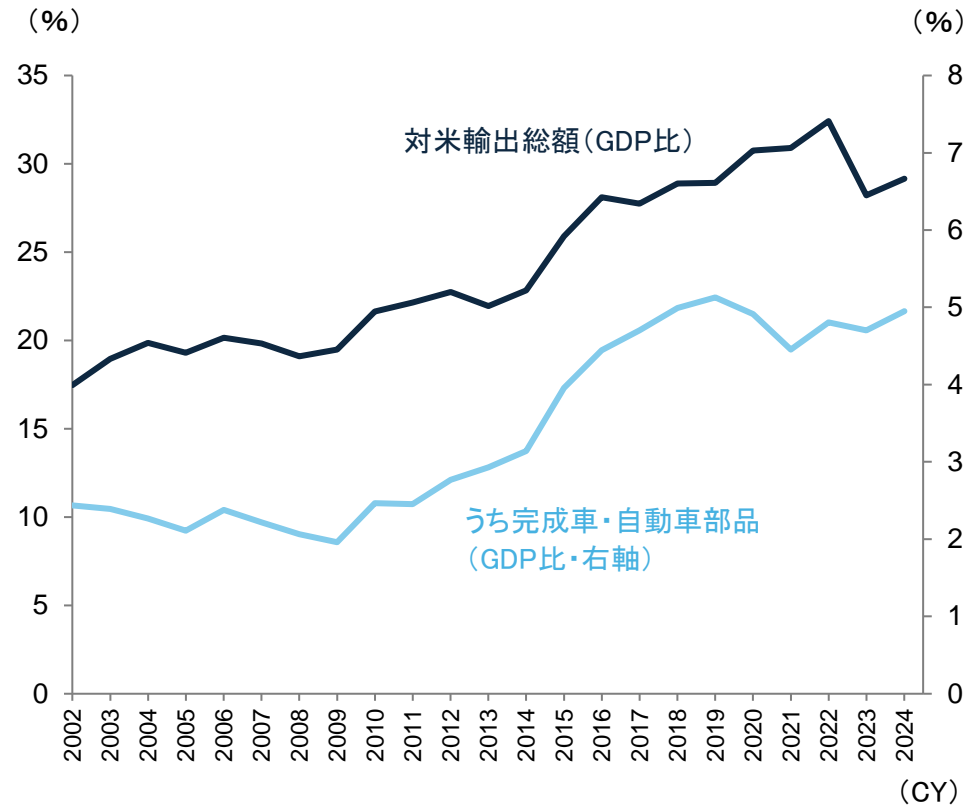
- メキシコはGDPの約2割を製造業セクターが占める
 - 対米輸出総額は増加基調にあり、2024年にはGDP対比で約30%の規模に。完成車・自動車部品に限れば同5%
 - 製造業・対米輸出に依存した経済構造であり、無関税で米国市場にアクセス可能なUSMCAはメキシコにとって不可欠に

メキシコのGDP構成比率(2025年)



(出所)メキシコ経済省より、みずほ銀行産業調査部作成

メキシコの対米輸出

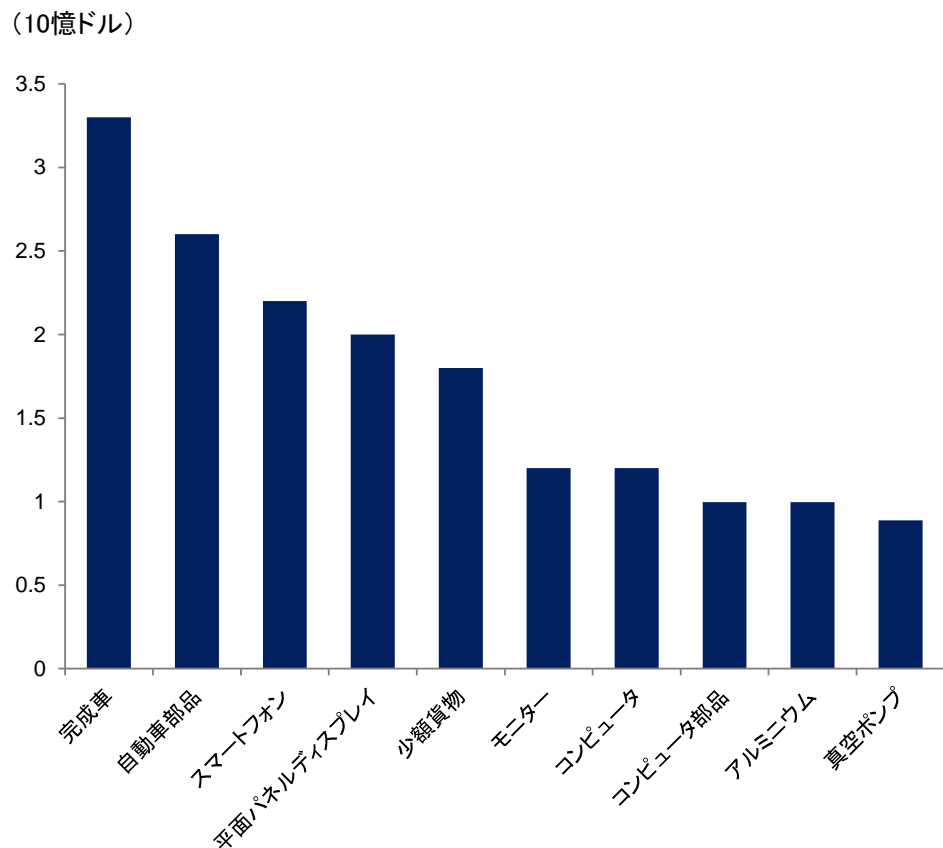


(出所)メキシコ経済省、米国商務省より、みずほ銀行産業調査部作成

(参考)メキシコは迂回輸出対策を念頭に2026年1月より対中・アジア関税を引き上げ

- メキシコ議会は2025年12月、主に中国を念頭に、自由貿易協定を結んでいない国からの1,400品目を超える輸入品について、関税を最大50%に引き上げる法案を承認
 - 2026年1月から関税措置が発動。完成車は50%、自動車部品の多くは最大で35%の税率が課せられることに

メキシコの対中国輸入上位10品目(2025年1月～7月)



(出所) Bloombergより、みずほ銀行産業調査部作成

既存関税率と2026年1月以降の新関税率

品目	既存税率	新税率(上限)
自動車部品	0～35%	多くが35%
完成車	15%, 20%	50%
衣料品	10～35%	35%, 50%
プラスチック	0～35%	10～35%
鉄鋼製品	0～50%	20～50%
家電	0～35%	35%
玩具	0～15%	35%
繊維	0～35%	10～50%
家具	0～35%	35%
履物	0～35%	35%
革製品	0%, 20%	35%
紙製品	0～35%	15～50%
二輪車	0%, 15%	35%
アルミ	0～5%	35%
トレーラー	0%	35%
ガラス	0～35%	35%, 50%
香料・化粧品	10%, 15%	35%, 50%

(出所)メキシコ経済省、Bloombergより、みずほ銀行産業調査部作成

(参考) 対中関税を受けても中資系はメキシコ市場への積極的な関与方針を維持

- 対中関税導入を受けても、中資系完成車メーカー・サプライヤーはメキシコ市場への積極的な関与方針を維持
- 関税回避のためにブラジルをメキシコ輸出の拠点・迂回地とする動きも
 - 長城汽車はブラジル工場での生産の倍増を表明。ブラジルからメキシコに完成車と部品を供給する方針との現地報道も

中資系完成車メーカーの動向

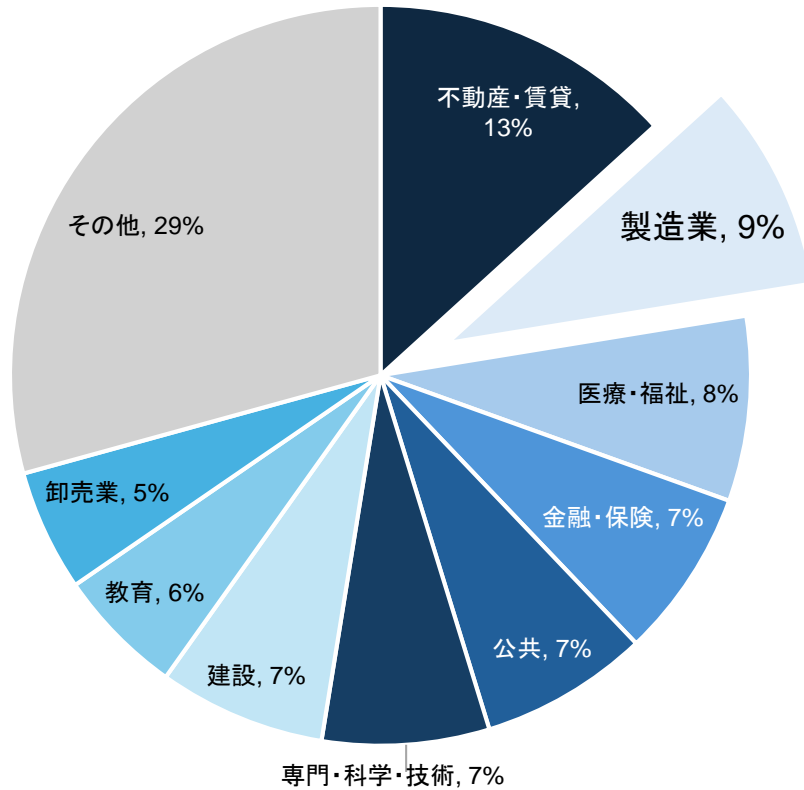
企業	日付	内容
常誠車業江蘇	2025年 7月22日	アグアスカリエンテス市南部の工業団地に9億3,000万ペソ(約73億円)を投じる 新工場の建設開始を発表
上海汽車	8月26日	子会社の英スポーツカーブランドMGが メキシコでの組立工場開設を計画
奇瑞集団	9月14日	メキシコ市場への 長期的な関与を強調
長城汽車	9月17日	提案された措置が影響を及ぼす可能性を認めつつ、メキシコは引き続き同社の成長戦略における 優先すべき市場であると強調
	11月17日	ブラジルのイラセマポリス工場での生産を倍増させる方針であると表明
	11月24日	ブラジルの工場からメキシコに完成車と部品を供給する方針との現地報道
比亞迪(BYD)	7月3日	メキシコで新工場の建設候補地として3カ所を検討していたが中断
	10月27日	アグアスカリエンテス州にあるCOMPAS工場(日産とメルセデス・ベンツの合弁)の買収に関心と現地メディア報道
東風汽車	11月13日	メキシコ政府の新たな関税措置の実施に関わらず、 メキシコ事業を継続
陝西汽車控股集团	11月13日	子会社トラックメーカーのShacmanが、スペインの物流・組立会社Seséとの提携の下、新たなトラック組立工場をプエブラ州に設立すると発表

(出所)各種報道より、みずほ銀行産業調査部作成

(参考)カナダ経済も製造業・対米輸出への依存度は相応

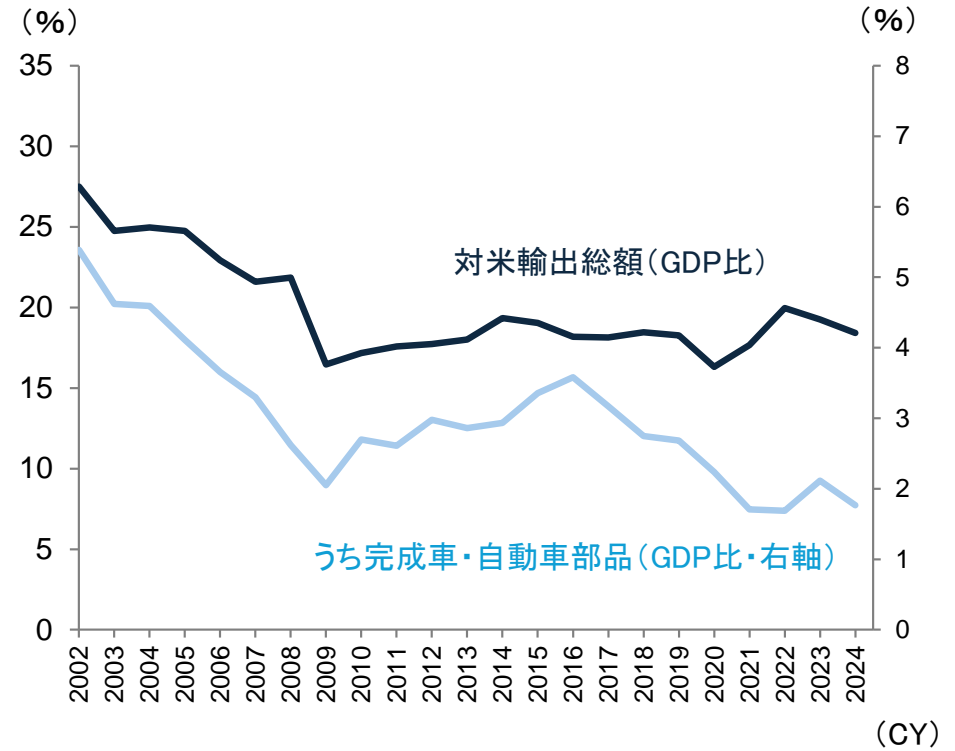
- カナダはGDPの約1割を製造業セクターが占める
- 対米輸出総額は横ばい圏にあるものの、2024年にはGDP対比で約20%、完成車・自動車部品に限れば同2%
 - 製造業・対米輸出の依存度は相応にあり、USMCA見直しの影響は無視できず

カナダのGDP構成比率(2024年)



(出所)カナダ統計局より、みずほ銀行産業調査部作成

カナダの対米輸出



(出所)カナダ統計局、米国商務省より、みずほ銀行産業調査部作成

第2章 USMCA見直しを踏まえたメキシコの優位性変化

USMCA発効以降、完成車メーカー各社はメキシコ投資を拡大

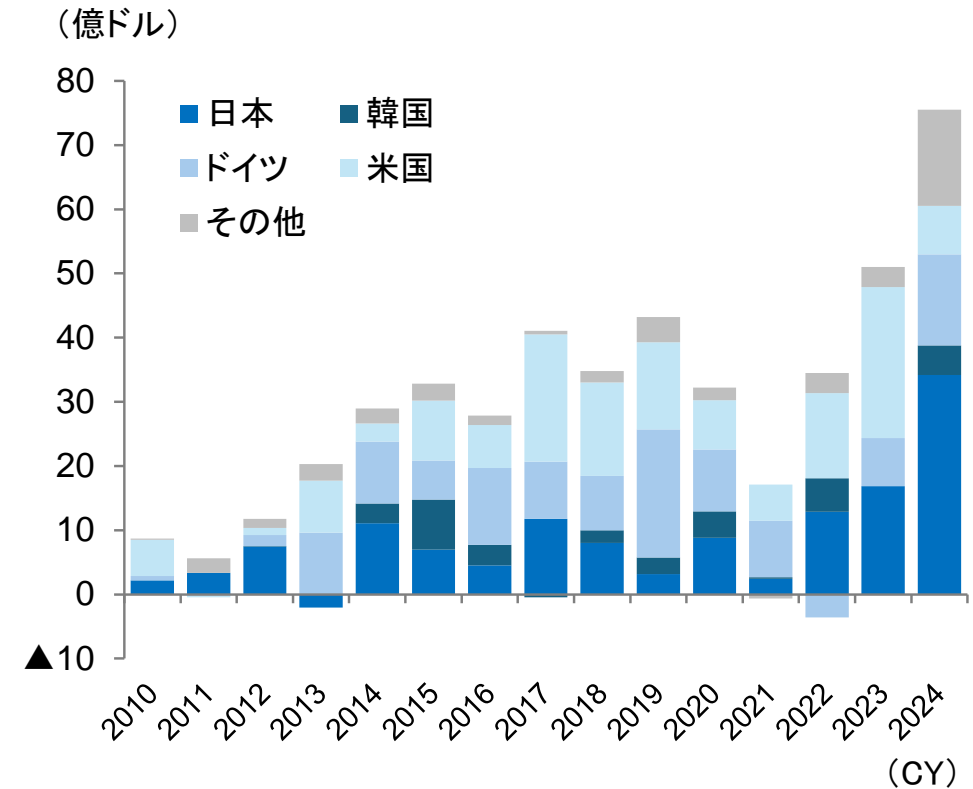
- USMCAの発効以降、メキシコは北米市場向け生産拠点としての重要性を高めており、完成車メーカー各社はメキシコへの投資を拡大
 - 完成車製造業の対メキシコ直接投資額は、2024年は計75億ドルに増加、うち日本企業は約35億ドル

近時の完成車メーカーによるメキシコ投資動向

企業名	時期	金額	内容
GM	2026/1	10億ドル	<ul style="list-style-type: none"> メキシコへの長期的投資にコミット
Toyota	2024/11	14.5億ドル	<ul style="list-style-type: none"> 新世代「タコマ」「タコマHEV」の生産向け追加投資 バハ・カリフォルニア州およびグアナフアト州工場で1,600人の新規雇用を創出
Ford	2024/9	2.7億ドル	<ul style="list-style-type: none"> 「マスタングMach-E」向けの一次ドライブユニット生産向けのイプラアト工場改修投資
Audi	2024/6	10.8億ドル	<ul style="list-style-type: none"> メキシコ・プエブラ州で電気自動車プロジェクトに投資
VW	2024/2	10億ドル	<ul style="list-style-type: none"> メキシコ中部プエブラ州での事業強化を目的とした追加投資
Tesla	2023/3	100億ドル	<ul style="list-style-type: none"> モンテレイでのメキシコギガファクトリー建設 2024年大統領選中に凍結を発表

(出所)各種報道より、みずほ銀行産業調査部作成

対メキシコ直接投資額(完成車メーカー)

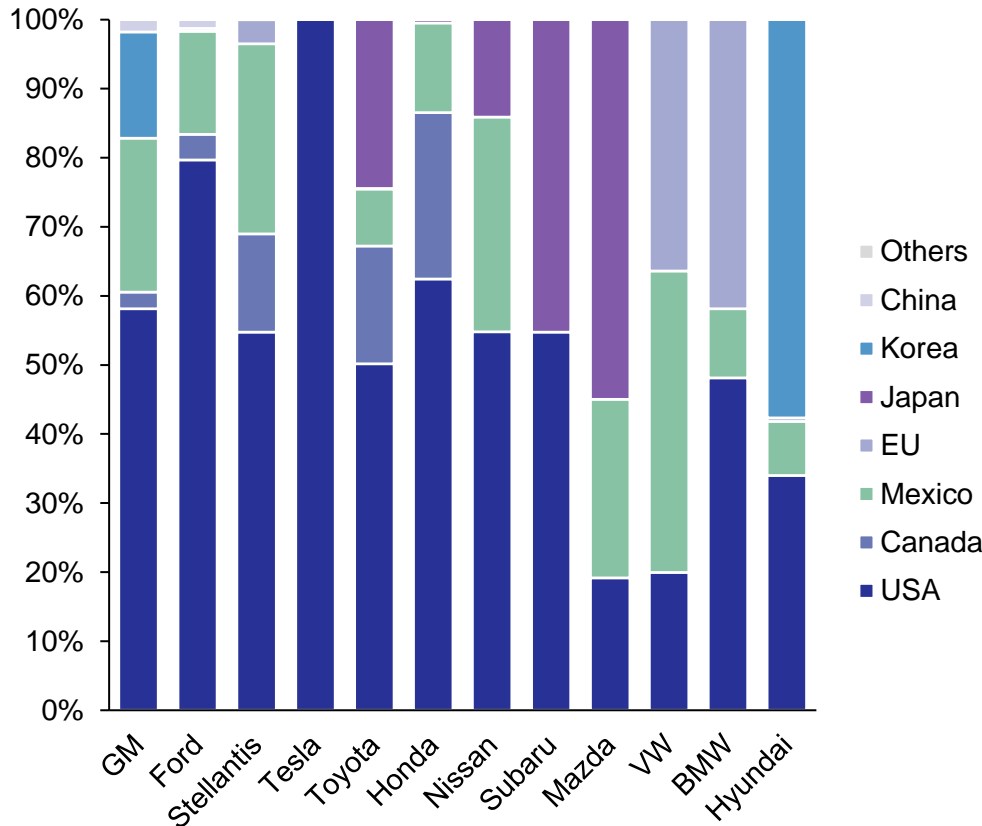


(出所)メキシコ経済省外資局より、みずほ銀行産業調査部作成

メキシコは米系・非米系完成車メーカーいずれにとっても重要な生産・部品調達拠点

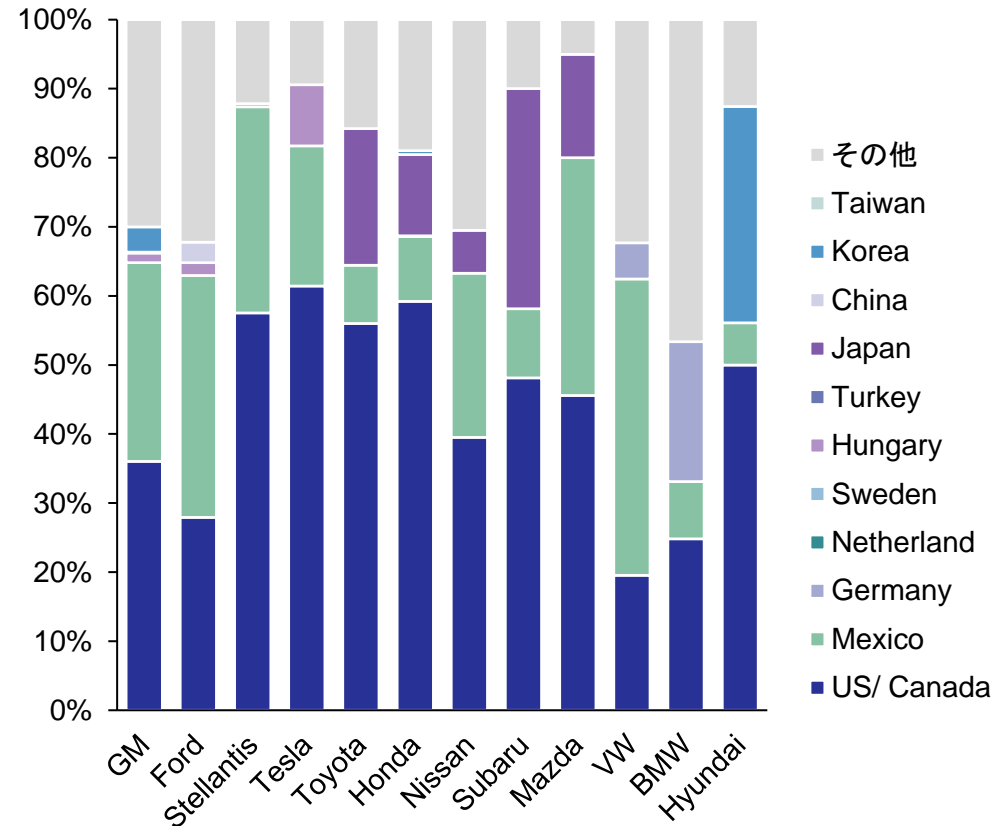
- メキシコは米系・非米系完成車メーカーいずれにとってもサプライチェーン上の重要拠点
 - 米系、日系、欧州系完成車メーカーの米国販売車両の2～4割がメキシコ産
 - 部品については、一部の日系・欧州系に加え、米国生産比率が高い米系も相応の割合をメキシコから調達

完成車メーカー別米国販売車両に占める生産国割合(2024CY)



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

完成車メーカー別北米生産車両の部品原産地(2024MY)



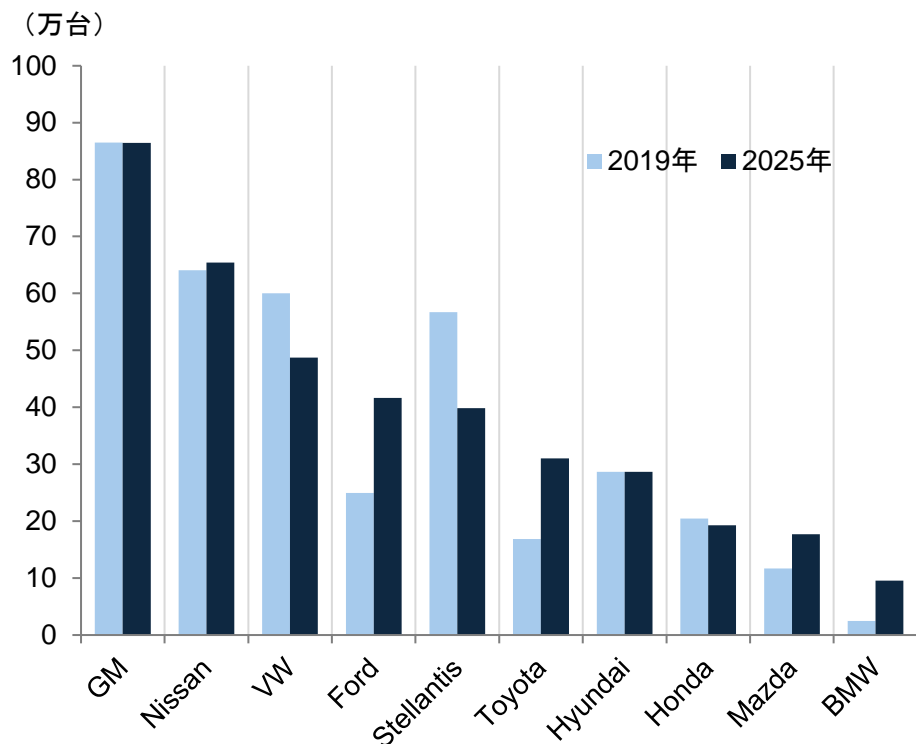
(注) みずほ銀行産業調査部推計値

(出所) 米国運輸省道路交通安全局等より、みずほ銀行産業調査部作成

現時点では米国への生産移管の動きは一部にとどまる

- 関税導入に加え、USMCA見直しに伴う原産地規則の厳格化が見込まれる中でも、メキシコ生産に注力してきた完成車メーカーにサプライチェーン再編の大きな動きは見られず
 - 米系完成車メーカーは一部車種の米国への生産移管やメキシコ生産車の値上げを発表
 - 現時点で日系完成車メーカーにはメキシコから米国への生産移管の目立った動きはなく、各社様子見の姿勢

完成車メーカー各社のメキシコでの完成車生産台数



(注) 2025年はS&P Global Mobilityによる推計値含む
(出所) S&P Global Mobilityより、みずほ銀行産業調査部作成

北米サプライチェーンを巡る完成車メーカー各社の動向

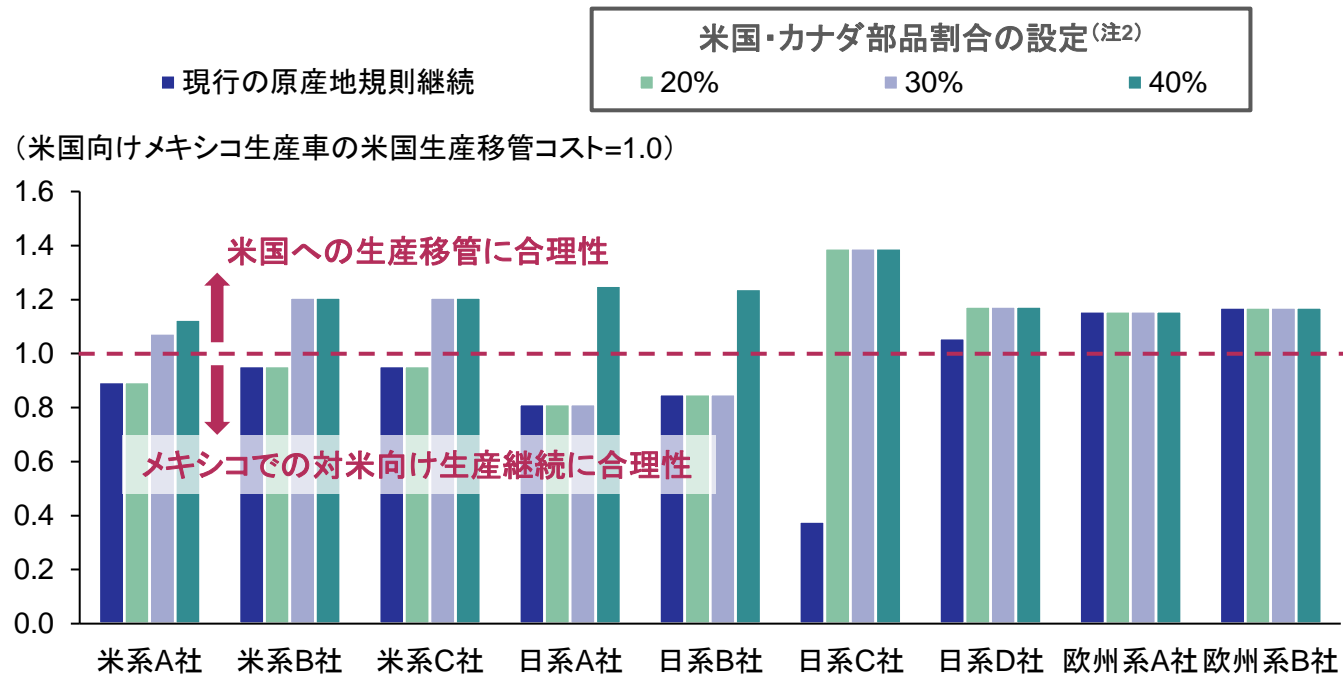
	内容
Ford	<ul style="list-style-type: none"> ➢ メキシコ生産の一部車種について、米ディーラー卸売価格を最大2,000ドル値上げ(2025/5/2) ➢ ファーリーCEOは「カナダ・メキシコ・米国を一体となった製造システムとして捉えている」とコメント(2026/1/13)
GM	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 米国内での生産拡大のため、今後2年間で国内3工場に合計40億ドルを投資すると発表(2025/6/10) ➢ シボレー2車種の生産をメキシコから米国に移管。工場の閉鎖やレイオフは予定せず(2025/6/10)
Stellantis	<ul style="list-style-type: none"> ➢ メキシコSaltillo工場でピックアップトラック「ラム1500ライトデューティ」の生産を再開・拡大(2025/10/12)
Toyota	<ul style="list-style-type: none"> ➢ カナダ・日本で生産を計画していた新型RAV4を米国でも生産できるように対応する可能性(2025/4/21)
Honda	<ul style="list-style-type: none"> ➢ メキシコ・カナダから米国への生産移管の可能性を伝える報道を否定。同日にグアナフアト州セラヤ工場でアキュラ「ADX」の生産開始を発表(2025/4/16)
Hyundai	<ul style="list-style-type: none"> ➢ SUV「ツーソン」の一部生産をメキシコから米国に移管(ただし、カナダ向け生産分を米国からメキシコに移管)(2025/4/24)

(出所) 各種報道より、みずほ銀行産業調査部作成

USMCAの原産地規則厳格化により、米国への生産移管に一定の経済合理性が生じる可能性

- 米国関税継続を前提に、USMCA原産地規則における米国・カナダ部品割合の設定によるメキシコ→米国輸出コストを試算
 - 現行の原産地規則継続または米国・カナダ部品割合の設定水準が比較的低い場合は、現状のサプライチェーン維持が合理的な完成車メーカーが過半
 - 米国・カナダ部品割合が高い水準で設定された場合、主要完成車メーカーの多くが米国生産移管検討を迫られる可能性

主要完成車メーカーのシナリオ別メキシコ→米国向け輸出コスト比較(米国生産移管コスト=1.0として指数化)



試算の前提・ロジック

<前提>

- 米国による自動車・自動車部品関税は継続
- 米国への生産移管の場合でも、モデル別の部品調達先は不変

<ロジック>

- 米国向けメキシコ生産車の米国生産移管コスト
 - 直接コスト: 台当たりの構造物投資・土地取得代・労働コスト・輸送コストの増分を織り込み
 - 間接コスト: メキシコから調達する部品の3割がUSMCA適用外と仮定
- 輸出コスト
 - USMCA適用車両: 車両価格の内、米国(注2)付加価値割合を除いて関税賦課
 - USMCA非適用車両: 車両価格に対して自動車関税を賦課

- ✓ 現行USMCAの原産地規則または米加部品割合を30%に設定した場合でも、一部日系完成車メーカーにとっては、メキシコでの対米向け生産継続に合理性
- ✓ 米加部品割合が40%と高い水準で設定された場合、主要完成車メーカーの多くは生産移管に合理性

(注1) みずほ銀行産業調査部推計値。2024年のメキシコ→米国輸出台数を基に試算

(注2) 米国運輸省道路交通安全局データは米国・カナダ合算で部品割合を開示しているため、本試算では両国合算の部品割合を使用

(出所) 米国運輸省道路交通安全局等より、みずほ銀行産業調査部作成

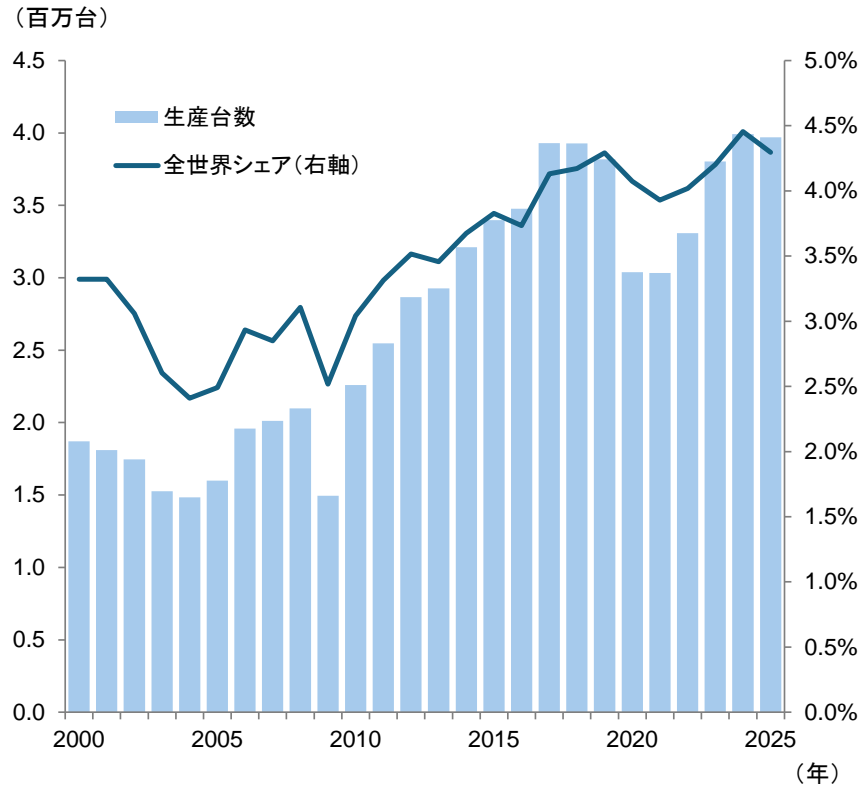
第3章 メキシコの諸課題が自動車サプライチェーンに与える影響

メキシコはグローバルな自動車生産拠点としての地位を確立

■ 現時点でメキシコはグローバルな自動車生産拠点としての地位を確立

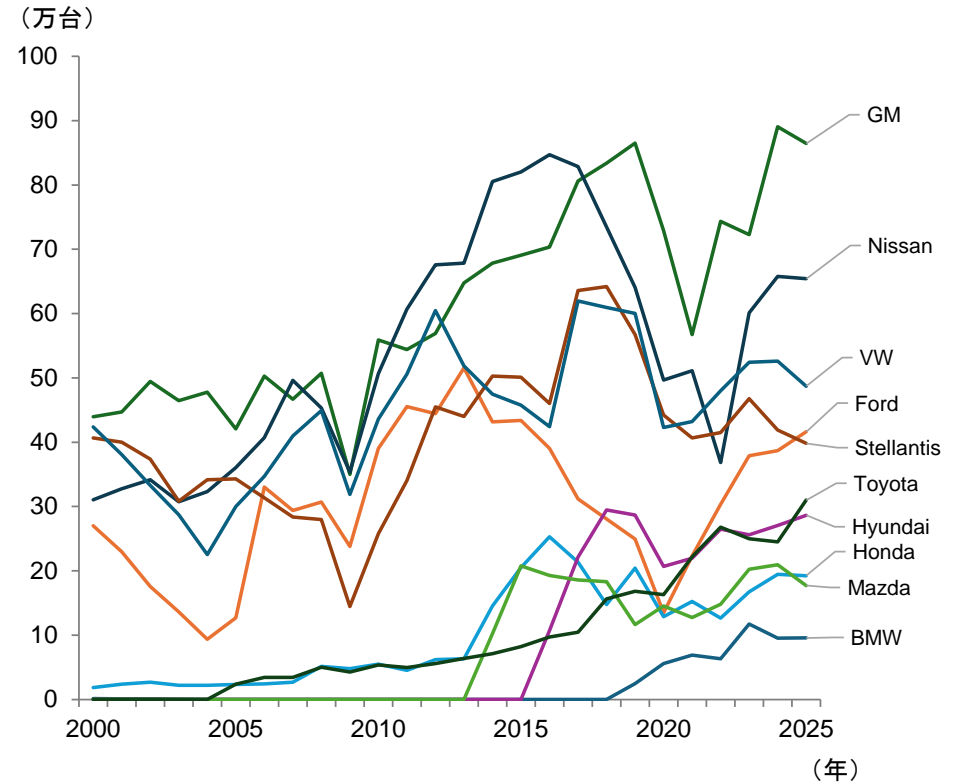
- 直近の完成車生産台数は400万台弱、世界シェアは4%超の水準で推移
- メーカー別の生産台数では、2025年はGM(85.7万台)、日産(65.9万台)、フォルクスワーゲン(48.2万台)、フォード(41.7万台)、ステランティス(39.6万台)、トヨタ(31.0万台)

メキシコの完成車生産台数と世界シェア見通し



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

メキシコの完成車生産台数(メーカー別)

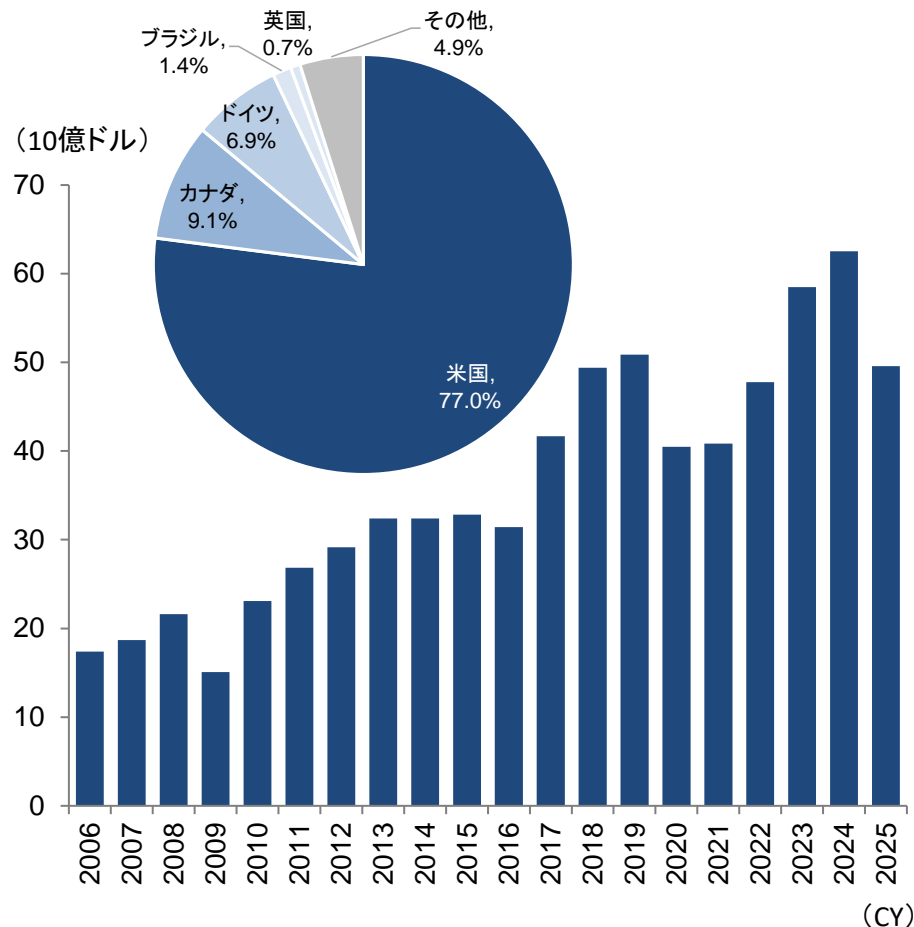


(出所) S&P Global Mobilityより、みずほ銀行産業調査部作成

メキシコ自動車産業は輸出面で米国に強く依存

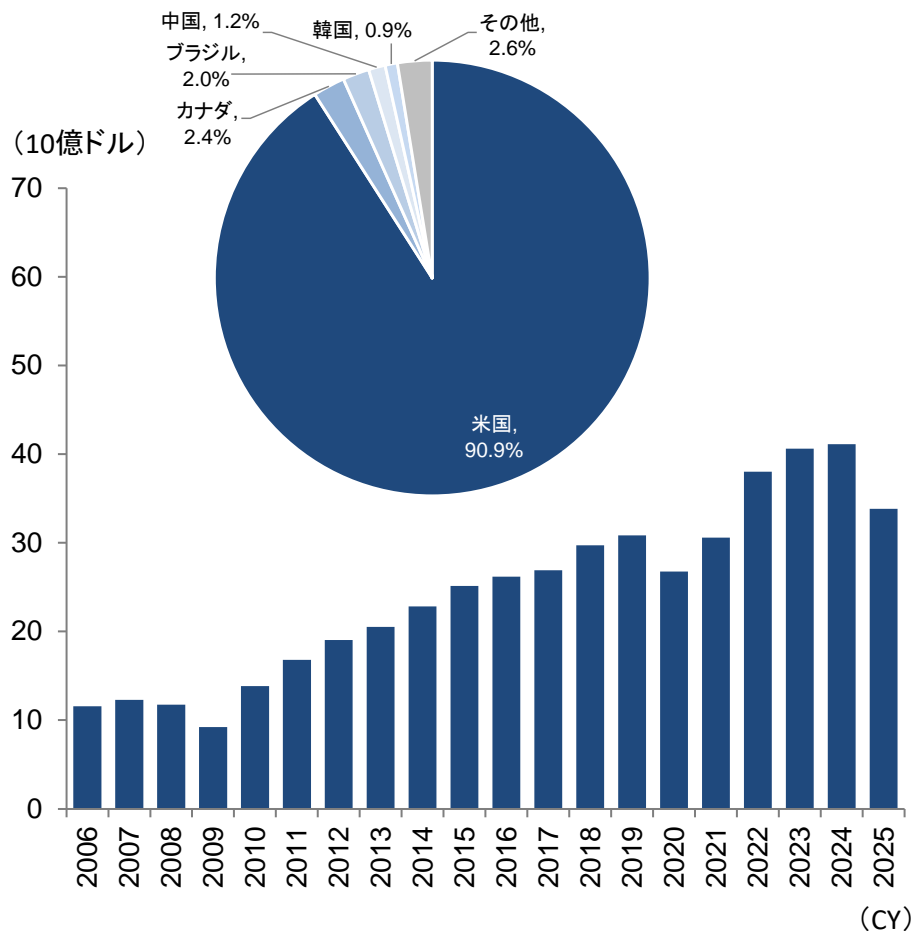
- メキシコの完成車輸出はUSMCA発効以降、増加基調が続いており、8割弱を米国向けが占める
- 部品については輸入の半分は米国からとなっており、輸出の9割程度が米国向けの状況

完成車の輸出額／国別シェア(2024年)



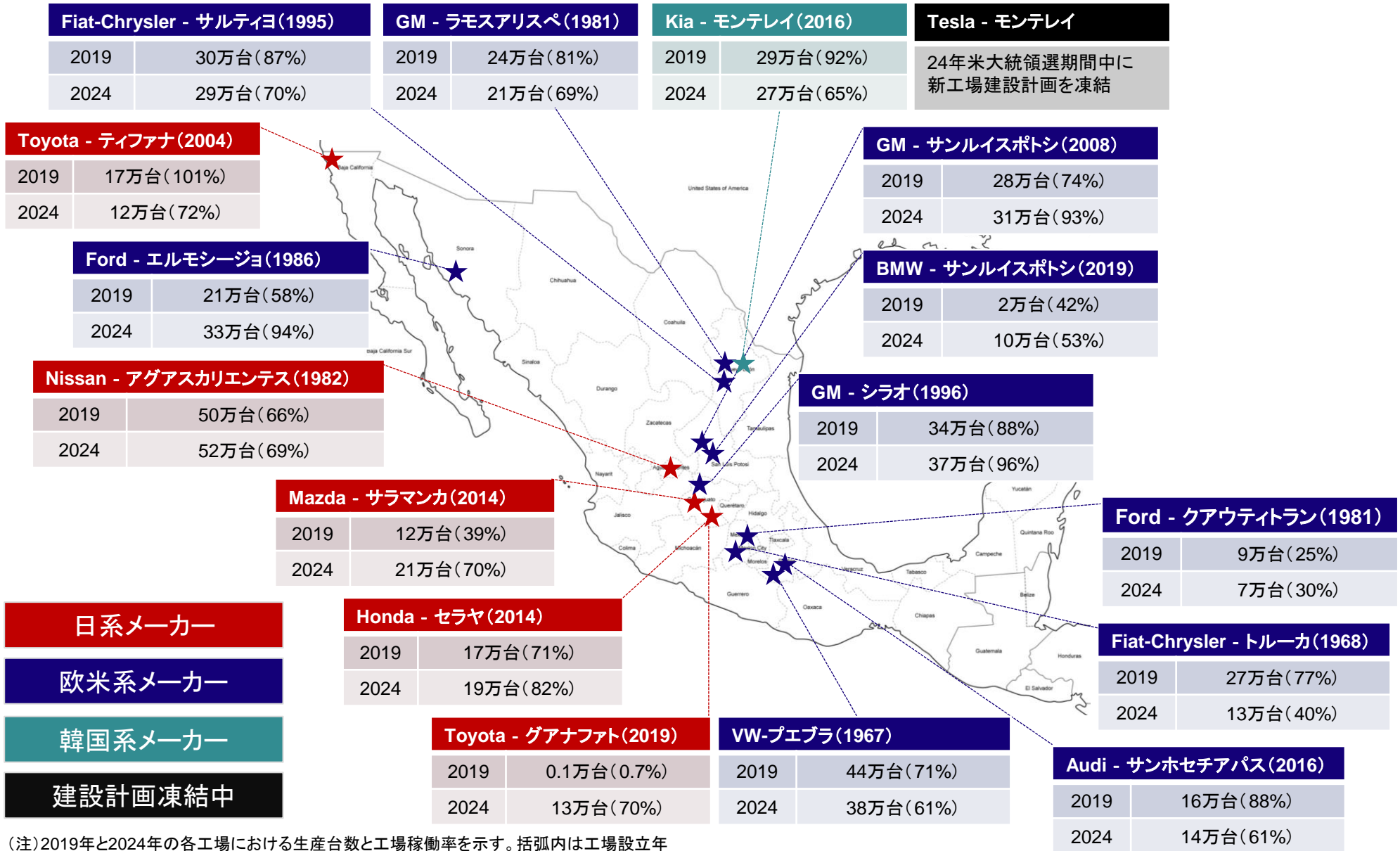
(注)2025年は10月まで実績を年率換算
(出所)メキシコ経済省より、みずほ銀行産業調査部作成

自動車部品の輸出額／国別シェア(2024年)



(注)2025年は10月まで実績を年率換算
(出所)メキシコ経済省より、みずほ銀行産業調査部作成

(参考) 完成車メーカーの工場は一部地域に集積

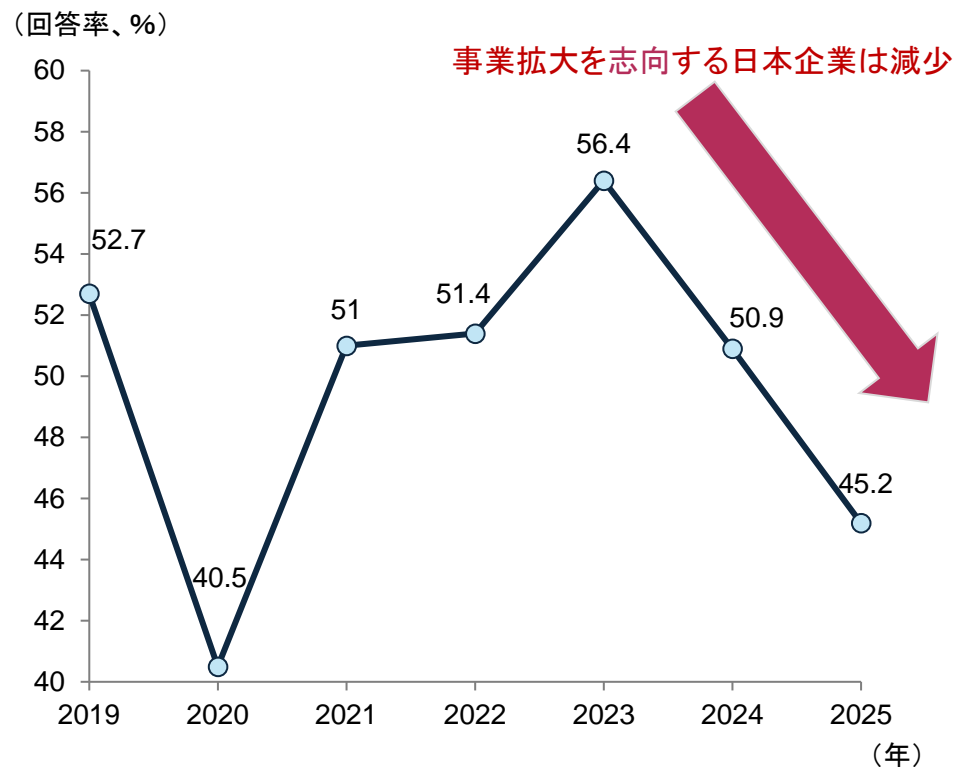


(注) 2019年と2024年の各工場における生産台数と工場稼働率を示す。括弧内は工場設立年(出所)各種公開情報より、みずほ銀行産業調査部作成

今後メキシコでの事業拡大を志向する日本企業は減少。外部要因に加え、メキシコの国内課題も背景に

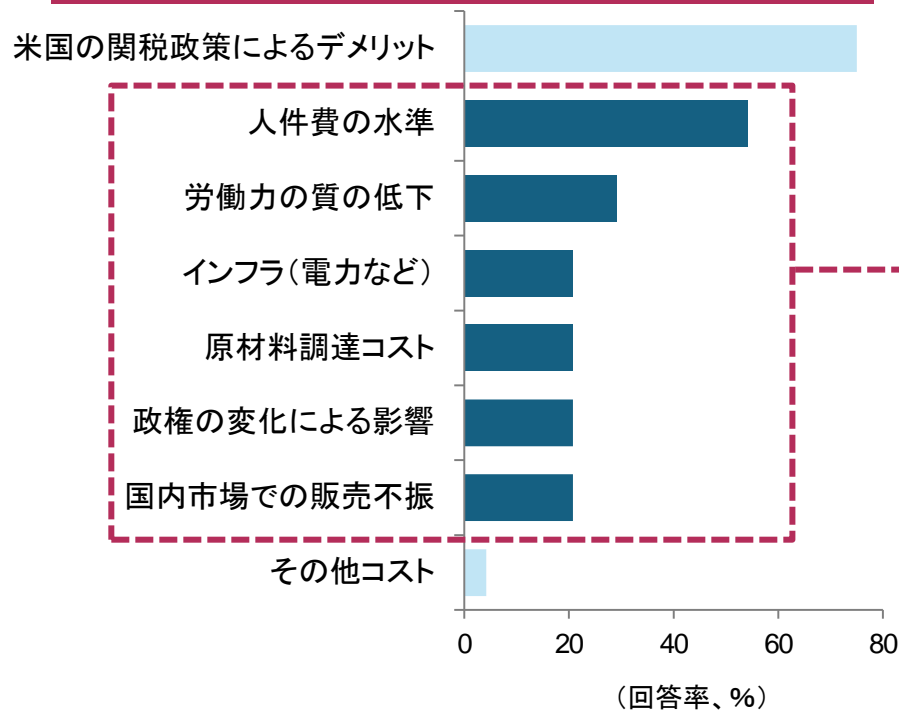
- 日本企業はこれまでメキシコへの進出を続けてきたが、2024～2025年にかけては事業拡大を志向する企業は減少
- JETROの調査によれば、米国の関税政策影響は大きな要因とみられるが、人件費、労働力の質、インフラ、原材料の調達コストなど、メキシコ国内の構造的な課題も背景となっている可能性

「1～2年後にメキシコでの事業を拡大する」と回答した日本企業の割合



メキシコへの評価が低下した理由

国内の構造的課題に起因する理由も相応の割合を占める



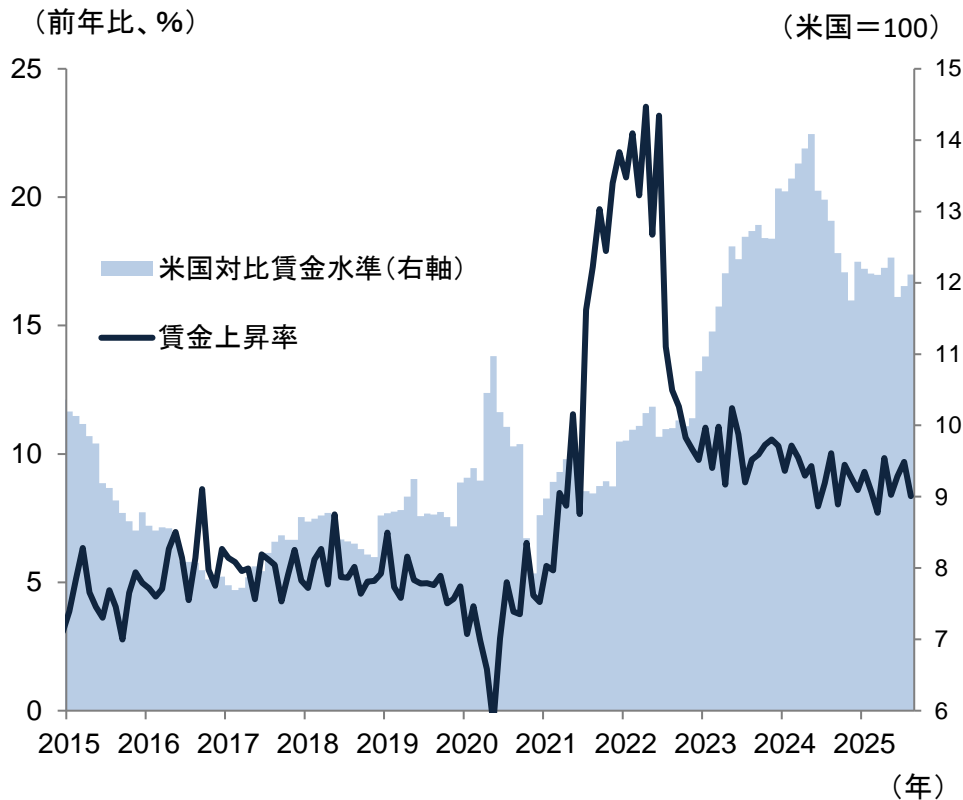
(出所)JETRO「2025年度 海外進出日系企業実態調査(中南米編)」より、みずほ銀行産業調査部作成

(出所)JETRO「2025年度 海外進出日系企業実態調査(中南米編)」より、みずほ銀行産業調査部作成

メキシコの製造業の賃金は上昇基調、人材確保も困難に

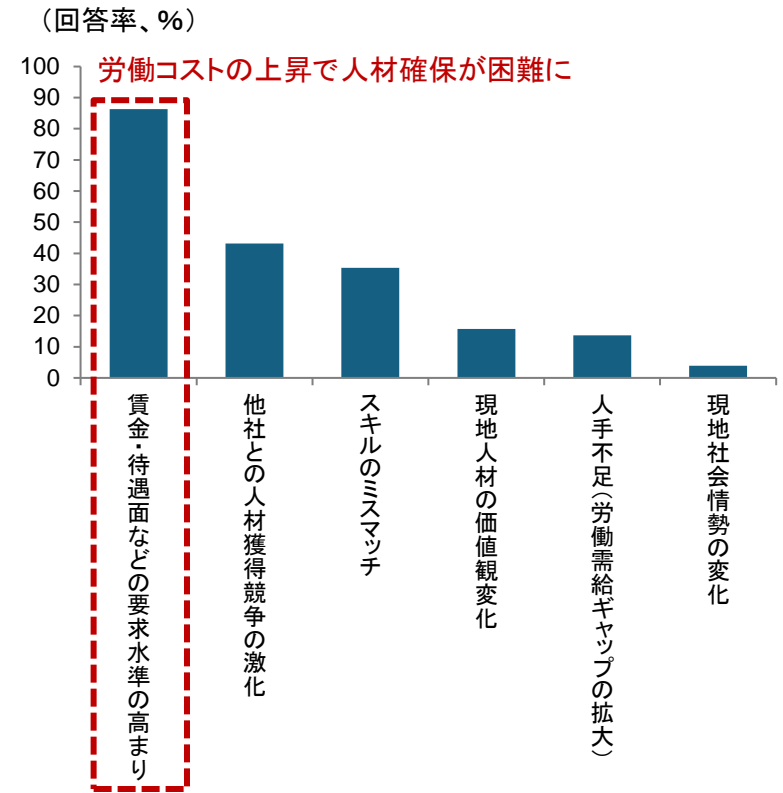
- メキシコの製造業労働者の総賃金の上昇率(前年比)はUSMCA締結前と比べ一層高水準に
 - 輸送用機器製造業の賃金については、依然として米国との差は大きいものの、USMCA前と比べて縮小
 - 足下では米国の12%程度の水準で推移。直近1年は横ばい傾向
- 日本企業は労働コストの上昇による人材確保の困難化を指摘

メキシコの賃金上昇率と米国対比水準



(注)伸び率は製造業の総賃金、米国対比水準は輸送用機器製造業の時間当たり賃金
 (出所)米国労働省、セントルイス連銀、メキシコ経済省より、みずほ銀行産業調査部作成

人材確保を巡る状況悪化の理由(日本企業)

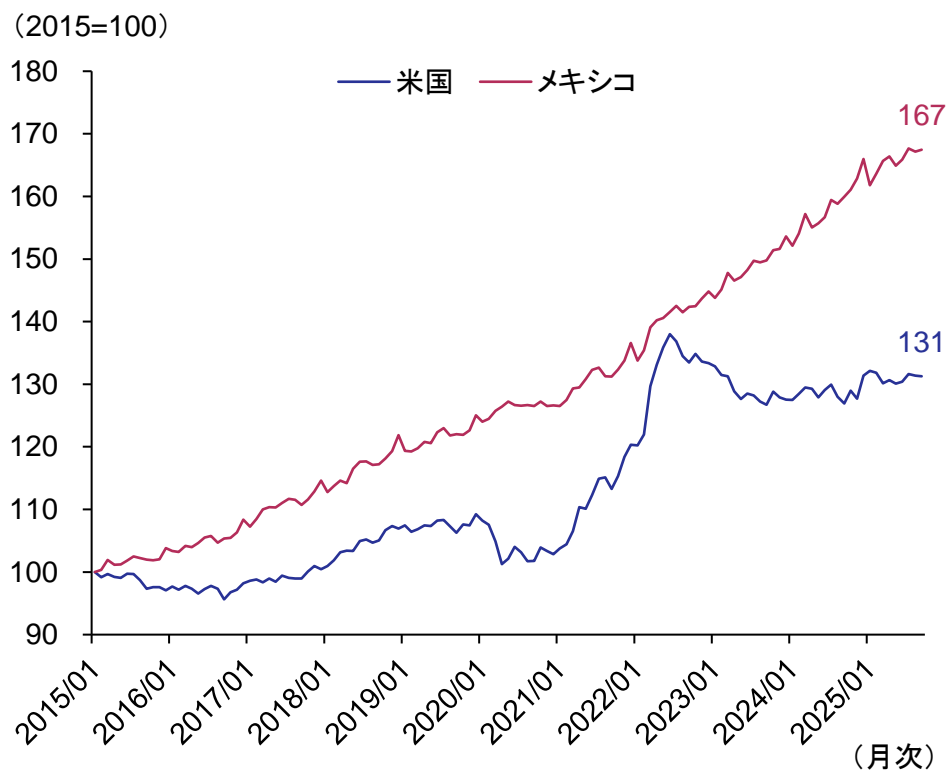


(出所)JETRO「2025年度 海外進出日系企業実態調査(中南米編)」より、みずほ銀行産業調査部作成

物流コスト上昇の一方、手続きやインフラには課題

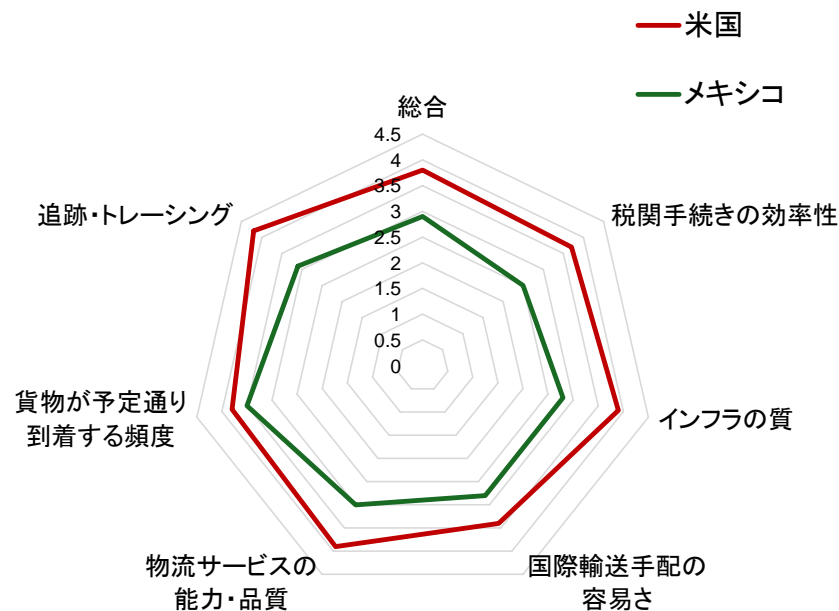
- 物流コストは、過去10年以上にわたり、物流需要の高まりや賃金上昇などにより持続的に上昇
 - Center for Automotive Researchによる先行研究以降の物流関連PPIの推移などを踏まえると、米国生産とメキシコ生産の米国市場向けの物流コストの差は更に拡大している可能性
- メキシコの物流は、総じて米国よりもパフォーマンスが低く、特に税関手続きの効率性やインフラの質などの点に課題

物流関連PPI(生産者物価指数)の推移



(注) 米国: 運輸・倉庫業、メキシコ: 運輸・郵便・倉庫業
 (出所) セントルイス連銀、メキシコ経済省、Center for Automotive Research (CAR) より、みずほ銀行産業調査部作成

ロジスティクスパフォーマンス指数(世界銀行)

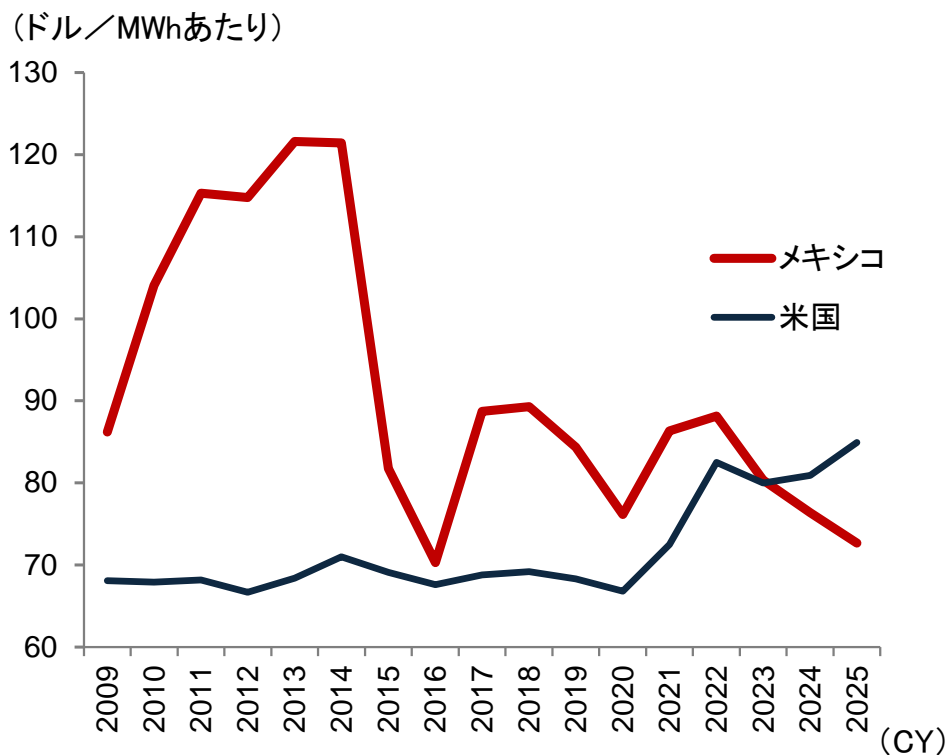


(注) 2023年時点
 (出所) 世界銀行より、みずほ銀行産業調査部作成

電力コストは相対的に安価に。一方、送電網・治安の問題はサプライチェーン効率化を阻害か

- メキシコの電力コストは米国に比べて高水準だったが、近年は米国の電力料金の上昇もあり、相対的に安価に
 - 北部を中心に送電網の整備が十分でない地域も多く、生産拠点を配置する上での制約要因に
- 本来対米輸出・サプライチェーンの要地となるはずの北部州や沿岸部には治安面の問題も存在
 - 2026年2月には麻薬組織の指導者が軍の作戦で死亡したことを背景に暴動が発生、完成車メーカーは工場を一時休止

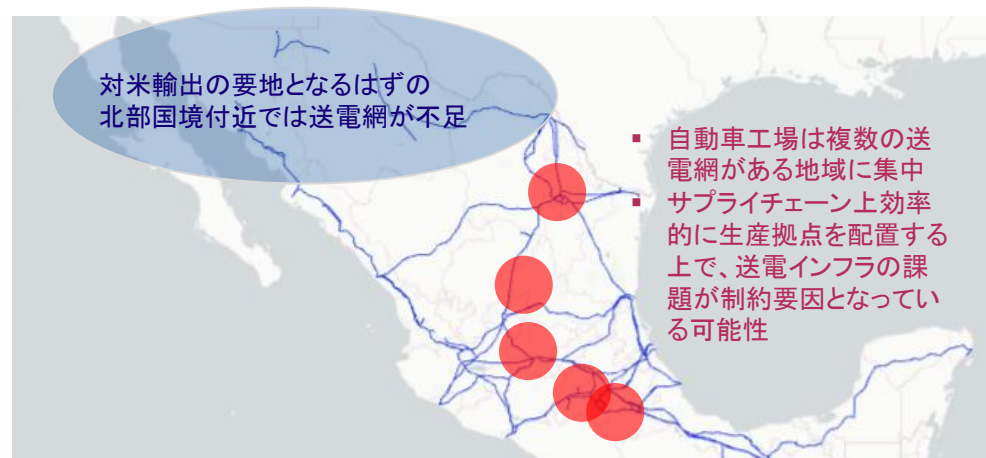
産業用電気料金の推移



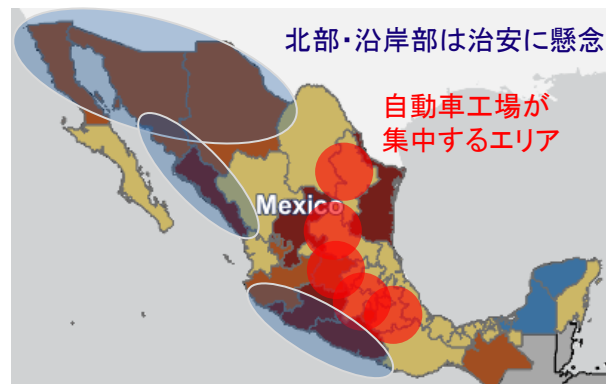
(注)2020年以降の米国、2019年以降のメキシコの値は、IEA Statistics report “Energy Prices and Taxes for OECD Countries”(2020)の価格水準の実績値と、2025年までの名目指数を用いて延長推計

(出所)IEA、FRBより、みずほ銀行産業調査部作成

メキシコの主要送電網(上段)と米国商務省による渡航区分(下段)



米国商務省による区分



(出所)米国商務省、メキシコ国家科学技術審議会より、みずほ銀行産業調査部作成

労働・輸送コスト環境の悪化が今後メキシコに展開する完成車メーカーの競争力を削ぐおそれも

- 従前からの課題であった日本企業の現地調達比率は上昇。現政権は一定の支持率を維持しており、国内政治も安定
- 一方、USMCA発効前に比べ、労働コスト環境は悪化。輸送コストも持続的な上昇が継続
 - － 送電インフラや治安面の問題がサプライチェーンの効率化を阻害する可能性もあり、これらの諸課題が継続すれば、メキシコに展開する完成車メーカーの今後の競争力を削ぐおそれも

メキシコ国内の諸課題の状況

	課題	USMCA発効前	現在
悪化	労働コスト	<ul style="list-style-type: none"> ■ 賃金伸び率は前年比+4.7%で推移 ■ 賃金水準は米国の9%程度 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 賃金伸び率は前年比+9.5%で推移 ■ 賃金水準は米国の12%程度に拡大
	輸送コスト	<ul style="list-style-type: none"> ■ USMCA発効前から現在にかけて持続的に上昇 ■ 税関手続きやインフラの質における課題も残る 	
継続	治安	<ul style="list-style-type: none"> ■ 本来サプライチェーンの要地となるはずの北部州や沿岸部には治安面の課題 	
	送電インフラ	<ul style="list-style-type: none"> ■ 産業用電力料金は米国対比高水準 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 電力コストは米国よりも安価となったが、送電インフラの整備は課題として残る
改善	政治的安定性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2018年に左派政権に交代 	<ul style="list-style-type: none"> ■ シェインバウム現政権は発足後一定の支持率を維持
	現地調達	<ul style="list-style-type: none"> ■ JETRO「海外進出日系企業実態調査（中南米編）」によれば2022年の日本企業の現地調達比率は30%を下回る水準 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2025年は50%近くまで上昇。USMCA、米国による関税引き上げへの対応が背景か

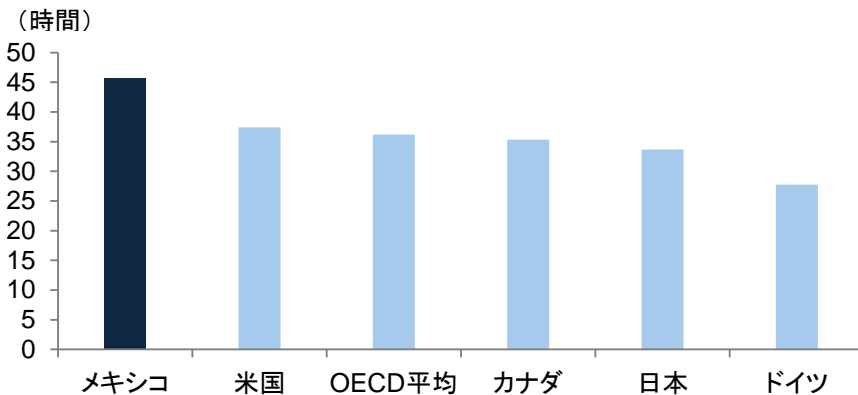
(出所)みずほ銀行産業調査部作成

おわりに

中長期的にはメキシコでも労働力不足が課題に。求められる自動化戦略の構築

- 労働時間の増加を背景に、メキシコ政府は2026年1月9日に法定労働時間の短縮を含む労働改革案を提示
 - 2月25日にはメキシコ国会が改正を承認。法定労働時間は段階的に40時間／週まで引き下げへ
- メキシコでは産業用ロボットの導入は進んでいないが、労働コスト増・人手不足への対応として、将来的には自動化戦略の構築が必要に

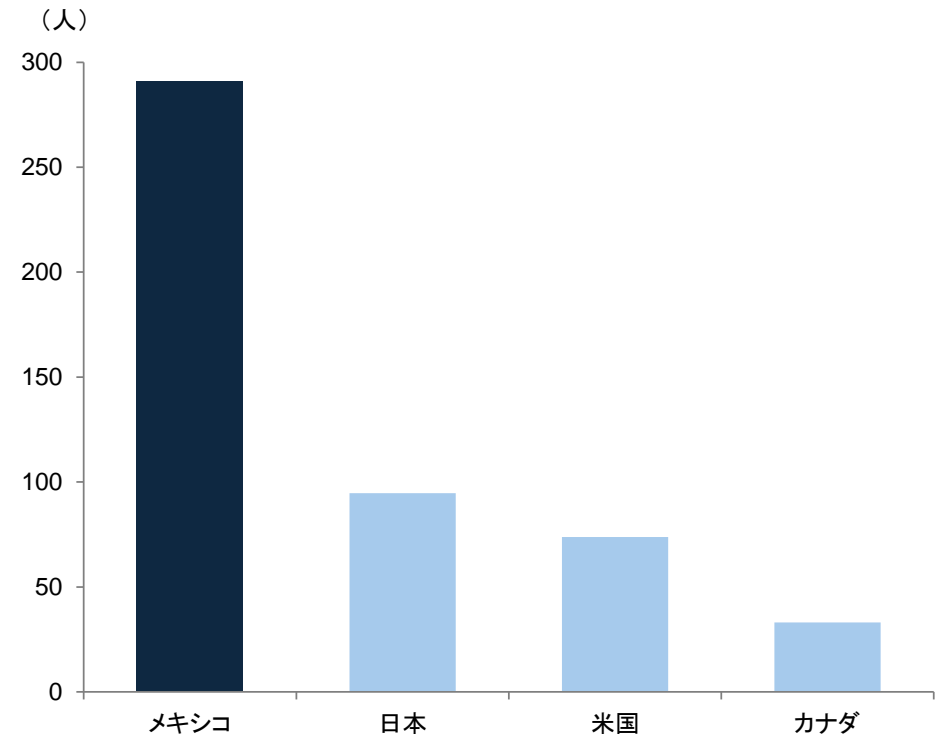
1人当たり平均週労働時間(2024年)とメキシコ政府による労働改革案



主な項目	内容
法定労働時間の短縮	2027年1月から毎年2時間ずつ段階的に引き下げ。現行の48時間から 2030年には40時間まで短縮へ
残業規則の更新	週9～12時間の任意残業を認める一方で、 1日当たり残業時間を最大4時間に制限
雇用者への管理義務	電子的な労働時間記録制度の導入

(出所)OECD、各種報道より、みずほ銀行産業調査部作成

自動車産業における産業用ロボット1台当たりの労働者数(2024年)

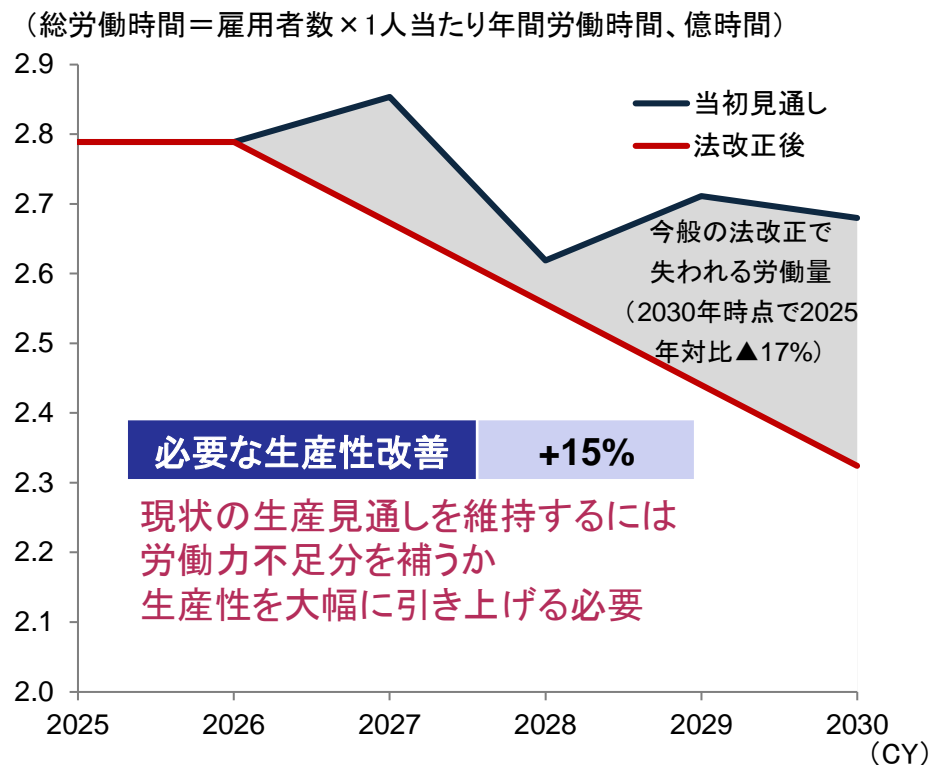


(注1)自動車産業の雇用者数を産業用ロボット台数で割った値。米国、カナダ、メキシコの雇用者数はいずれもNAICSコード3361,2,3の合計値を使用。日本は輸送用機器製造業を使用
 (注2)メキシコは2022年までの雇用者数の実績値を生産台数を用いて延長推計
 (出所)総務省、米国労働省、メキシコ経済省、カナダ統計局、国際ロボット連盟「World Robotics 2025 report」より、みずほ銀行産業調査部作成

自動化の推進にあたってはロボット技術者の不足や未整備の送電インフラなどの新たな課題も

- 今次労働改革により、完成車製造業は現状の生産見通しを維持するために、自動化などで労働力の不足分(▲17%)を補うか、労働者の技能向上や効率化などによって生産性を15%引き上げる必要があると試算
- 仮に自動化を進める場合、ロボット技術者の不足や未整備の送電インフラなどの新たな課題が想定
 - 自動化の実績がある日本や米国からの支援、現地人材の育成に加え、インフラ面については政策支援も必要に

今次改革で生じる労働力不足と必要な生産性改善の試算(完成車製造業)



(注) 2023年～2025年の雇用者数は2017年～2022年の実績値を用いて延長推計。2026年以降は2025年から横ばいと仮定。また、1人当たりの労働時間は法定労働時間上限として計算。生産性は時間当たりの生産台数を示す。当初見通しは、生産性が不変であると仮定した場合、生産の見通しを達成するのに必要な総労働時間として算出

(出所) メキシコ経済省等より、みずほ銀行産業調査部作成

メキシコでの自動化にあたって想定される課題

想定される課題の例	
ロボット技術者の不足	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 従来からの人手不足と自動化ニーズの高まりによって、ロボット技術者などの高度人材は争奪戦に ▪ 自動化の実績がある日本や米国からの技術・人材支援、ロボットメーカーとの連携などが、短期的な打ち手として想定 ▪ 中長期的には現地人材の育成も必要に
未整備の送電インフラ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 自動化設備の安定的な稼働のため、送電インフラの整備は喫緊の課題 ▪ 今後どれだけ政策支援がなされるかも焦点に。メキシコ政府は2026年2月、官民連携によって2030年までに5.6兆ペソ(約3,000億ドル)のインフラ・重要分野への投資計画を公表

(出所) 各種報道より、みずほ銀行産業調査部作成

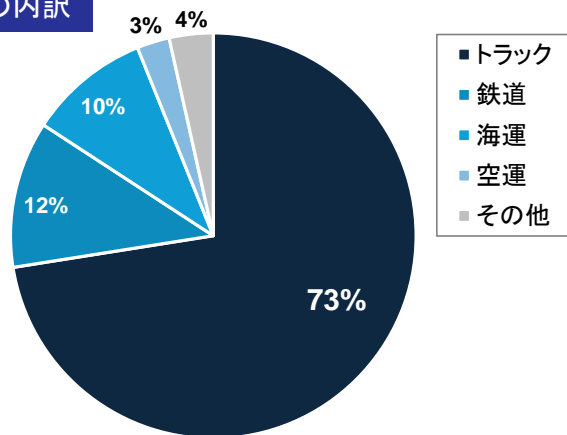
米墨間の共同輸送は物流コスト削減の一つの打ち手となる可能性

■ 米墨間の輸送は約7割がトラック輸送によるもの

- メキシコから米国へのトラック輸送は、ラレド(48%)、イースレタ(15%)など少数の地域に集中
- 完成車メーカー・サプライヤー間で連携し、現状で各工場から個別に輸送している分を共同輸送、越境後は完成車メーカーがミルクランで回収することが効率化に繋がる可能性。ただし、輸送のタイミング、積載方法が必ずしも一致しない場合も想定されるため、各社間でのより綿密な調整・連携が必要に

米墨間の輸送状況

米墨間の輸送手段の内訳

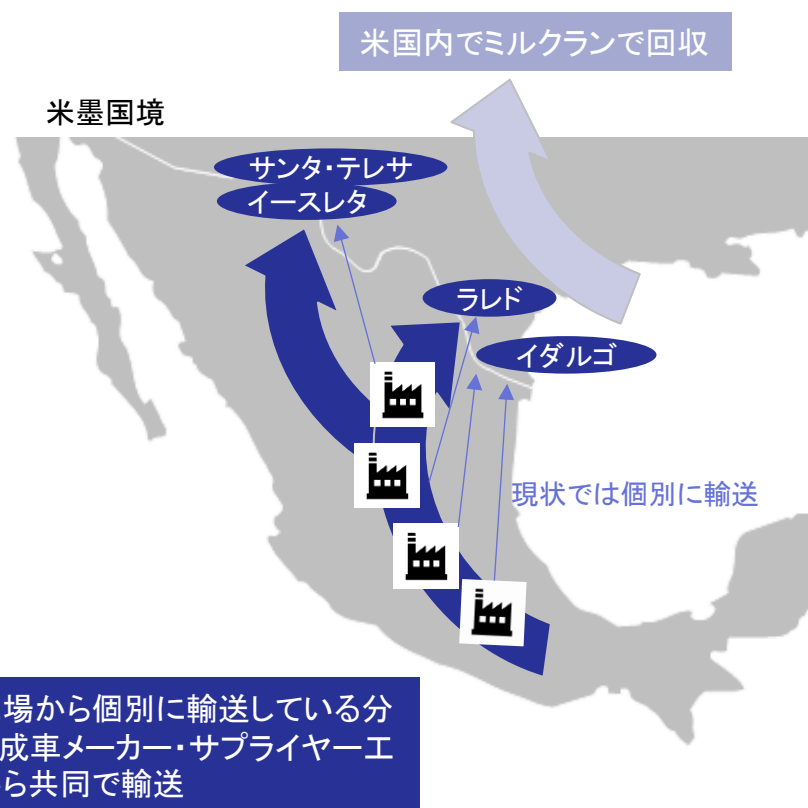


メキシコ⇒米国へのトラック輸送の輸出金額と各国境のシェア

国境	輸出金額(億ドル)	シェア
ラレド(TX州)	1,745	48%
イースレタ国境検問所	544	15%
オタイ・メサ(CA州)	374	10%
イダルゴ(TX州)	294	8%
サンタ・テレサ(NM州)	227	6%

(出所)米国運輸省「TransBorder Freight Annual Report 2024」より、みずほ銀行産業調査部作成

共同輸送のイメージ

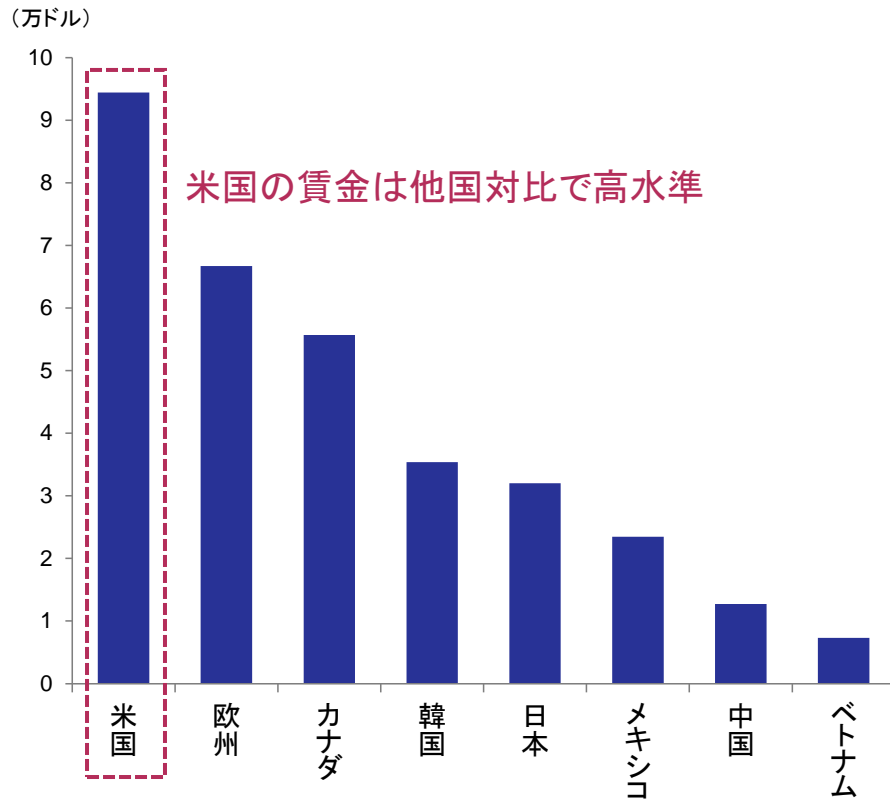


(出所)みずほ銀行産業調査部作成

米国への生産シフト実現には高人件費・人手不足が高いハードルに

- 米国の高人件費は国内回帰の障壁に。米国の製造業労働者の平均年間賃金は日本の3倍、メキシコの4倍に相当
- 米国への生産移管にあたっては、第二次トランプ政権下の移民抑制に伴う人手不足がボトルネックとなる可能性も
 - 輸送機器製造業の移民割合は製造業の中でも上位に位置。また、建設も30%近い高水準であり、工場建設に関わる労働者も相応に移民に依存している可能性

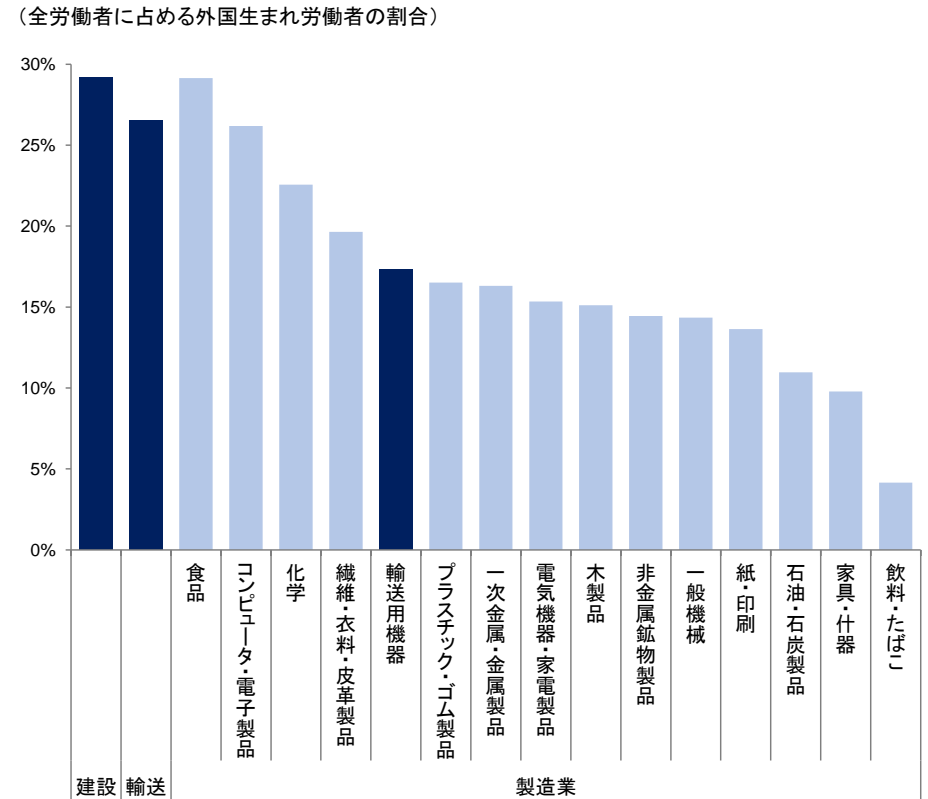
製造業労働者の平均年間賃金



(注) 上記は製造業労働者の平均年間賃金であり、P27の米国対比水準は輸送用機器製造業の時間当たり賃金であるため、両者は必ずしも一致しない

(出所) JETRO「投資コスト比較」より、みずほ銀行産業調査部作成

全労働者に占める移民の割合 (2025年12月時点)



(出所) 米国労働省より、みずほ銀行産業調査部作成

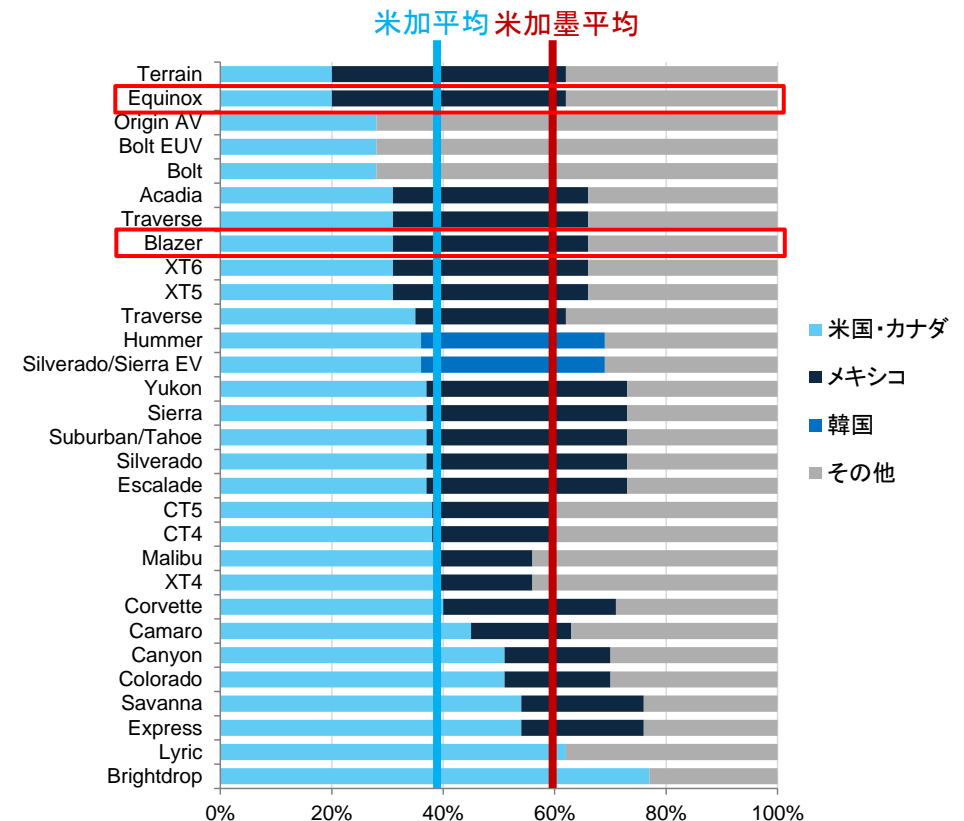
GMは先んじて米国生産移管に踏み切る一方、メキシコでの生産活動も継続

- GMは今後2年間で米国の工場に約40億ドルを投資する計画を発表。米国内生産体制とガソリン車生産を増強へ
 - シボレー「エクイノックス」をフェアファックス工場(カンザスシティ)、「ブレイザー」をスプリングヒル工場(テネシー州)にメキシコから移管。上記2車種はいずれも全部品の6割程度をUSMCA域内から調達
 - GMは2026年1月、メキシコでの製造事業強化のために2年間で10億ドルの投資を発表。同社は本件を「メキシコへの長期的なコミットメント」と位置付けており、今後もメキシコでの生産活動は継続する意向

GMの米国内投資の内容(2025年6月10日公表)

項目	内容	
投資額	40億ドル(2年間)	
対象	オライオン工場 (ミシガン州オライオンタウンシップ)	2027年初頭からガソリン駆動のフルサイズSUVとライトデューティピックアップトラックを生産開始
	フェアファックス工場 (カンザス州カンザスシティ)	2027年半ばからガソリン駆動のシボレー・エクイノックスの生産を支援
	スプリングヒル工場 (テネシー州スプリングヒル)	2027年からガソリン駆動のシボレー・ブレイザーの生産を追加

GM生産車両の部品原産地(2024年)



(出所)各種公表情報より、みずほ銀行産業調査部作成

(出所)米国運輸省道路交通安全局より、みずほ銀行産業調査部作成

USMCA見直し・メキシコの優位性変化を踏まえた完成車メーカーの戦略と課題

短期の論点①

トランプ関税

自動車・部品関税は概ね15~25%に収れん、当面継続を想定

USMCA見直し交渉

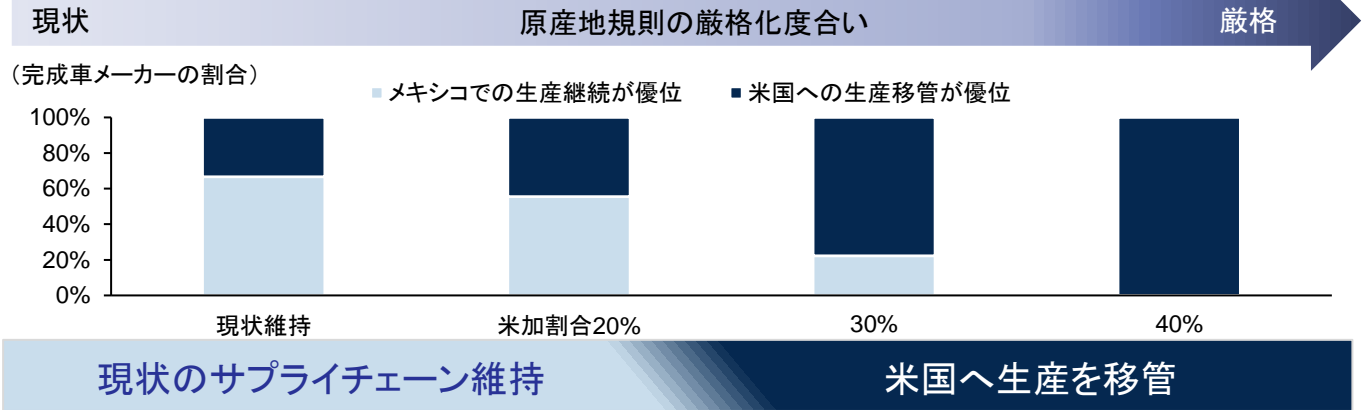
見直しに向けて複数の論点とシナリオが想定

短期の論点②

メキシコの優位性変化

上記の結果、新たな自動車関税率の下で
USMCAの原産地規則厳格化が実現した場合

P21 の分析より



完成車メーカーの戦略

中長期の論点

メキシコの国内課題への対処の必要性

高人件費・人手不足のハードル

- 米国産比率20%未満など一定の度合いにとどまれば、メキシコの優位性は保たれ、完成車メーカーはメキシコでの生産を継続へ
- 一方、中長期的に北米市場において競争力を保っていくためには、メキシコの国内課題に対する戦略構築が不可欠に
- 特にメキシコでは法定労働時間の大幅な短縮が予定されており、労働力不足への対処は喫緊の課題。日系完成車メーカーは日本や米国での自動化の技術やノウハウをメキシコで活かすことが打ち手の一つとなる可能性

- 米国産比率30%以上など、より厳格な原産地規則が導入された場合、メキシコの優位性は低下
- しかし、新たな調達先の確保に要する時間や、米国の高人件費・人手不足もあり、迅速な米国への生産移管やサプライチェーンの再編には高いハードル

(出所)みずほ銀行産業調査部作成

産業調査部 米州調査チーム
自動車・機械チーム

菅井 郁
田村 匠

kaoru.sugai@mizuhogroup.com
takumi.tamura@mizuho-bk.co.jp

[X\(Twitter\)公式アカウント](#) [産業調査部](#)
[「みずほ産業調査」はこちら](#) [発刊レポートはこちら](#)



Mizuho Short Industry Focus／267

2026年3月31日発行

© 2026 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