



2026 年 10 月 19 日

第 2 期トランプ政権と向き合うメキシコ経済**公益財団法人 国際通貨研究所**
経済調査部 上席研究員
森川 央
morikawa@iima.or.jp**1. 「トランプ関税」は逆風にならず**

トランプ米大統領は第 1 期の就任前からメキシコを「目の敵」にし、国境の壁を建設し、そのコストはメキシコに請求すると強く主張していた。そうした発言の多くは、結果的には実現しなかったものが多いが、第 2 期政権では高関税政策を打ち出し、2025 年 2 月にはメキシコにもほぼ全ての輸入品に 25% 関税を課す方針を表明した。

しかし実際には、まず 1 か月程度の発動猶予を設け、3 月には 25% 関税を賦課したものの、わずか 2 日後には USMCA（アメリカ・メキシコ・カナダ協定）適格品の全面除外を決めた。この措置により、課税対象となる範囲は狭められ、メキシコのエブラル経済相は対米貿易の約 84% が USMCA に適合し関税ゼロになったと述べた¹。

その後も、関税の重複適用の制限や税率 30% への引き上げ見送り、そして 2026 年 2 月には、米国最高裁が「トランプ関税」そのものを無効とする判断を下し関税の効果を薄めていったのである。

その結果、「トランプ関税はメキシコ経済にとって大きな打撃になる」という当初の予想に反して、2025 年後半からメキシコの輸出は急増することになった（図 1）。

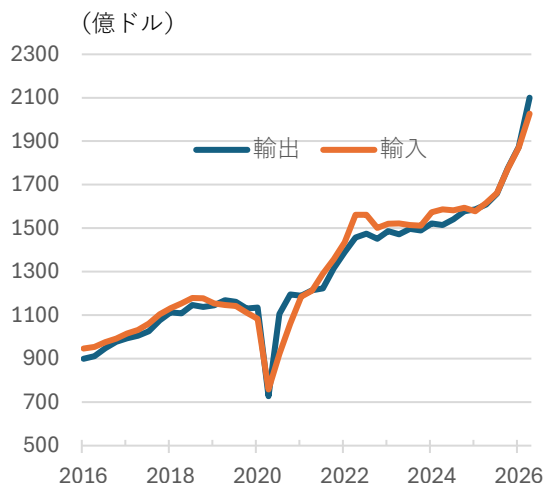
2025 年上期（1-6 月）の輸出は前年比+5.3%であったが、下期は+10.1%になり、2026 年上期は+24.3%、そして足元（7-8 月平均）は+41.5%へと加速している。

一方、輸入も高い伸びとなっている。2026 年上期の増加率は+22.0%、7-8 月平均は+39.0%となっている。メキシコの交易は活発化しており、1-8 月の交易額の伸び率+27.4%は、コロナ禍の翌年 2021 年の伸び率+29.4%に匹敵する高い伸びになっている。

そして輸出先は相変わらず米国である。メキシコの輸出先に占める米国の比率は従来から高かった（2024 年 83.0%）が、2026 年 7 月には 85.7%とさらに上昇している。つまり、メキシコにとってトランプ関税は障害とならなかったばかりか、2026 年 1-7 月累計の対米輸出は 2,385 億ドルと前年同期を 47% 上回る急増となっている。

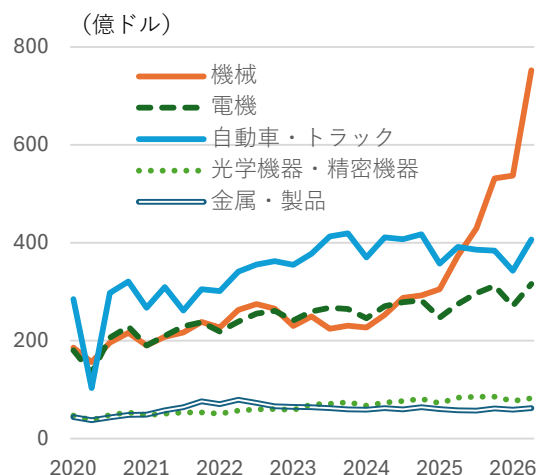
¹ <https://mexiconewsdaily.com/business/mexico-us-tariff-extension-trump-sheinbaum/>

図 1 メキシコの輸出入（季節調整値）



（資料）メキシコ統計地理情報院

図 2 メキシコの主要輸出品

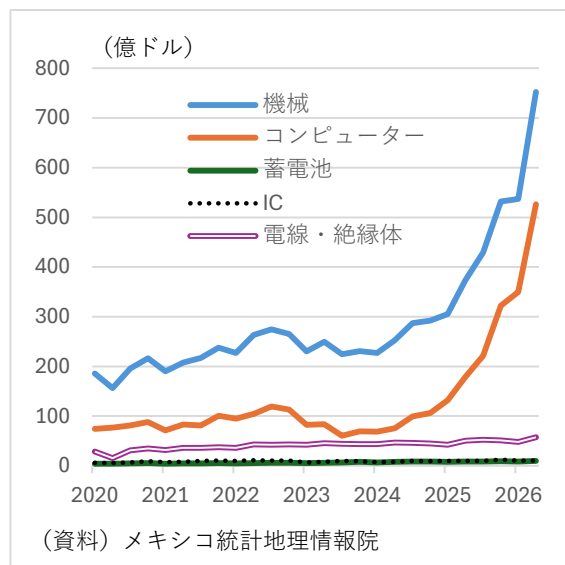


（資料）メキシコ統計地理情報院

品目別にみると、2025 年後半から機械類²が急増している（図 2）。2026 年上期の増加率は 90.0%に上っている。そしてさらに品目を詳しくみると、機械輸出を押し上げているのはほぼコンピューターとその部品であることが明らかになった（図 3）。

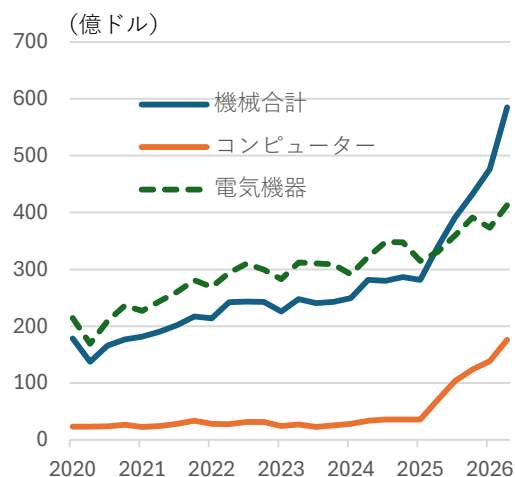
コンピューター産業の活動が活発化していることは、輸入サイドからも明らかである。図 4 は機械輸入を図示したものであるが、昨年来大きく増加しているのはやはりコンピューターとその関連製品である。

図 3 機械輸出の内訳



（資料）メキシコ統計地理情報院

図 4 機械輸入の内訳



（資料）メキシコ統計地理情報院

² ここでは HS 品目標の第 16 部「機械類及び電気機器並びにこれらの部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生機の機器並びにこれらの部分品及び附属品」を指す。

2. 複雑だった自動車の取り扱い

USMCA に保護され、同時に AI ブームが半導体やコンピューターの需要を刺激したことから、メキシコの対米輸出は機械類を中心に大幅に増加することになった。しかし、今やメキシコの GDP の約 4.5%、製造業 GDP の 20% 超を占める自動車産業には追い風とならず、輸出額も生産台数も近年は停滞している（図 5、6）。

図 5 自動車³の輸出入

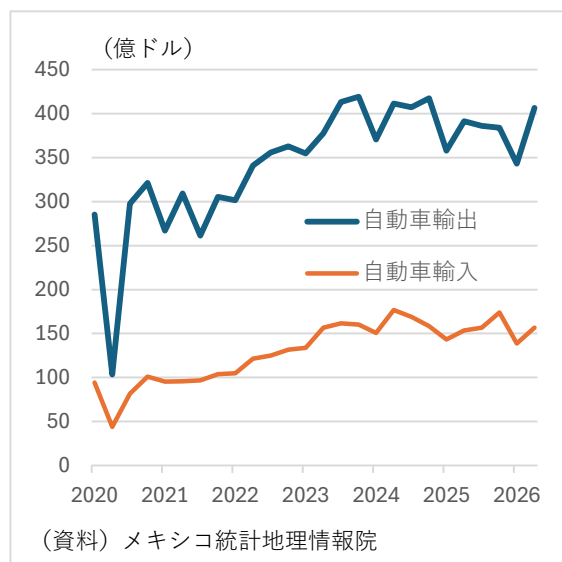
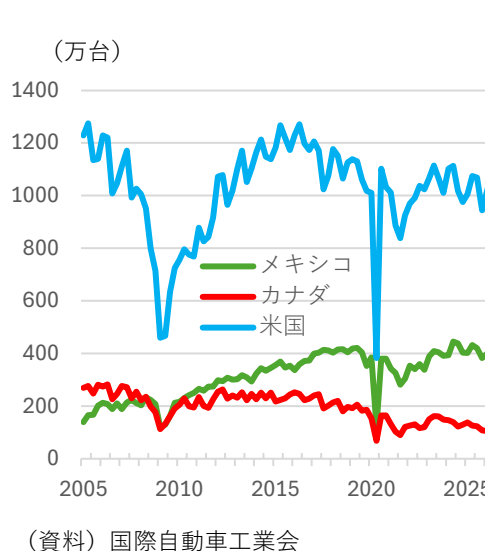


図 6 北米の自動車生産（年率）



USMCA の前身である北米自由貿易協定（NAFTA、1994 年発効）の時代から、米政界には「NAFTA が製造業の空洞化を招いた」という不満が高まった。NAFTA により米企業のメキシコへの工場移転が容易になり、雇用流出を招いたという批判が強かったからである。

従来、米共和党はビジネス寄りで NAFTA 支持が伝統であったが、2016 年の大統領選ではトランプ候補は共和党候補でありながら NAFTA 見直し、メキシコとの国境管理強化等、「アメリカ第一主義」を高く掲げ、当選を果たした。

トランプ政権が目指したのは、自動車の原産地規則（ROO）の強化だった。要するに「自国で作ったクルマを走らせたい」という国産優先の考え方である。トランプ政権は 2017 年から NAFTA の見直し交渉を開始した。

具体的には、NAFTA で決められていた完成車・主要部品の域内価値比率（RVC）62.5% を引き上げることを目指し、結果、USMCA では 75% となった。さらに、相対的に低賃金であるメキシコでの生産を抑制するために新設されたのが「労働価値含有率（Labor Value Content: LVC）」である。

この規制はメキシコを対象としたもので、乗用車の 40%、ピックアップトラック等の 45% が、時給 16 ドル以上の労働者が生産した価値で構成しなければならないという規制

³ HS 品目標の第 17 部第 87 類「鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品」を指す。

であった。

さらに、北米域外からの部品流入を制限するため、自動車メーカーは鉄鋼の 70%、アルミニウムの 70%を北米域内から調達しなければならないとしたのである。そして、米墨加 3 か国は 2019 年に妥結に至り、2020 年 7 月に発効した。

その後、条文の解釈を巡って若干の修正があり、現在、RVC は原則 75%、一部部品は 65-70%に緩和され適用されている。

自動車問題は政治問題化したため、米国の主張は強硬でメキシコは譲歩を強いられたとみられる。実際、図 5、6 をみるとメキシコの自動車産業は、輸出入も生産も 2024 年頃からは横ばいである。結果的に現状が維持されているわけで、これはメキシコにとって許容範囲内であったといえよう。

3. USMCA 交渉継続の波紋

ただし、これは今後もメキシコの自動車産業が安泰という保証を与えるものではない。米国は今年 7 月、USMCA の延長に同意せず、再交渉の開始を宣言した。これにより、① 2027 年以降も毎年レビューを実施、②合意が成立すれば 16 年間延長可能、③合意できなければ 2036 年 7 月 1 日に失効、という状況になっている。

USMCA は現在の貿易制度を維持しつつも、このような状況は将来への不透明感を煽り、中長期的な投資を躊躇させる理由になる、それを反映しているのが、設備投資の動きである。固定資本形成は 2020~21 年の新型コロナウイルス流行による大きな振幅を経て、2022 年から 24 年にかけては好調であった。しかし、民間の固定資本形成は 2023 年中にピークを迎え、2024 年 7-9 月期からは前年割れになっていた。2024 年は米国で大統領選挙があった年で、夏以降トランプ氏の優勢が強まっていた時期と一致する。

図 7 固定資本形成の動き

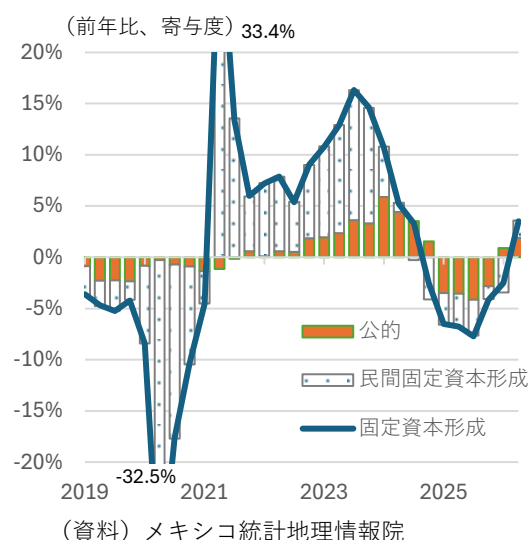
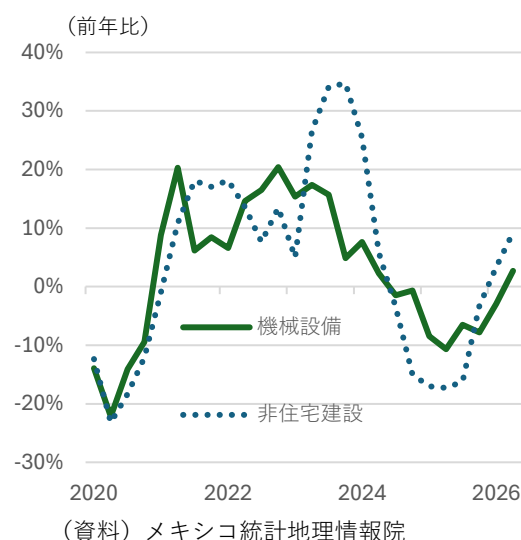


図 8 固定資本形成の内訳



政府部門の影響を受けにくいと思われる機械設備への投資⁴をみると、2025 年の間は前年割れが続いた。2026 年に入りようやく減少が止まり、4-6 月に 2 年ぶりに前年比プラスとなった (+2.7%)。第 2 期トランプ政権発足後、企業としては通常の操業は続けるものの、長期間資本を固定する設備投資には慎重にならざるを得なかったと思われる。自動車巡っては、USMCA での交渉が今後も続くと思われる。この分野においては不透明感が薄れる見込みは小さく、今後も投資に陰を落とす可能性がある。

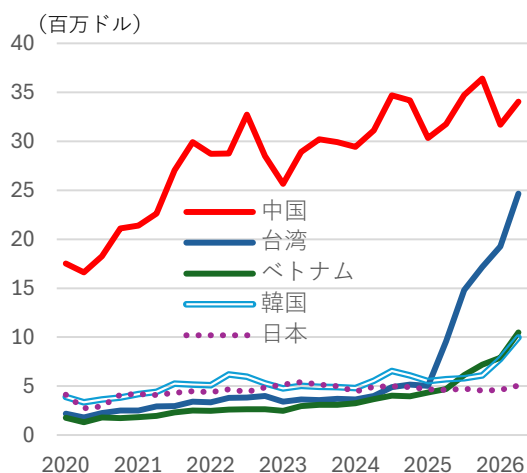
4. 情報通信機器分野で進むサプライチェーンの構築

第 1 節で、電機機器、特にコンピューター関係の輸出入が急増していることを紹介した。その輸入相手先はアジアであるが、特に増加が著しいのが台湾であり、ベトナムと韓国が追っている（図 9）。

台湾からの輸入は、2024 年には 177 億ドルに過ぎなかったが、2025 年には 2.63 倍の 466 億ドルになり、2026 年は半年（1-6 月）だけで 439 億ドル、前年同期比で 80%増となっている。そして、ベトナム、韓国も 2026 年上期の増加率はそれぞれ 70%、54.5%になっている。これらの国の品目別統計は未公表であるものの、各国の産業構成を踏まえると、半導体やコンピューター関連製品が増加の中心となっている可能性が高い。

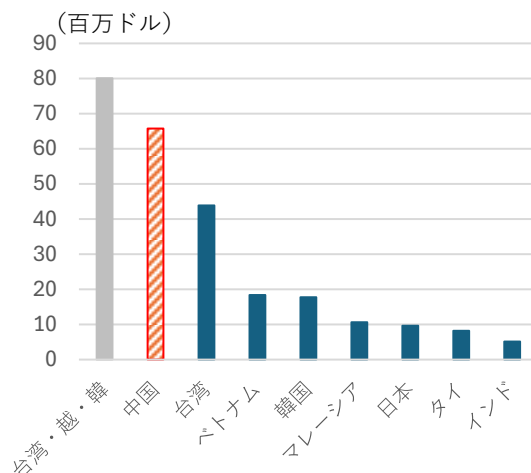
上期の台湾、ベトナム、韓国からの輸入額合計は、中国からの輸入額を上回っている。米中関係は最近、接近中と報じられているが、ビジネス界にとっては数年前まで中国一辺倒からの脱却が課題であった。足元での台湾、ベトナム、韓国から急激な輸入増加は、サプライチェーンの見直し、再構築が進んでいることの表れと思われ、メキシコは其中で確たる地位を築いている模様である。

図 9 メキシコの輸入先（アジア）



（資料）メキシコ統計地理情報院

図 10 2026 年上期の輸入額



（資料）メキシコ統計地理情報院

⁴ 非住宅建設は公共事業の影響が大きい。2024 年の高い伸びと 2025 年の反動減は大型公共事業の影響である。

5. 終わりに

第3節で述べたように、メキシコの自動車産業は引き続き米国との政治的な争点となる可能性がある。だがその背景で、メキシコがハイテク産業への適応を進めていることは朗報である。今後、メキシコでハイテク産業への設備投資が増加する可能性に期待でき、自動車産業に代わるけん引役となるか、注目しておくべきだろう。

無論、懸念材料もある。ハイテク産業が自動車工業と同じような雇用創出力があるかは未知数であるし、メキシコの電力、工業用水がハイテク産業を十分支えるだけの供給力があるか、という疑問もある。メキシコ政府のインフラへの支援も注視していく必要があるだろう。

当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、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお願い申し上げます。当資料は信頼できるとされる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されております。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。

Copyright 2026 Institute for International Monetary Affairs (公益財団法人 国際通貨研究所)

All rights reserved. Except for brief quotations embodied in articles and reviews, no part of this publication may be reproduced in any form or by any means, including photocopy, without permission from the Institute for International Monetary Affairs.

Address: Nihon Life Nihonbashi Bldg., 8F 2-13-12, Nihonbashi, Chuo-ku, Tokyo 103-0027, Japan

〒103-0027 東京都中央区日本橋 2-13-12 日本生命日本橋ビル 8 階

e-mail: admin@iima.or.jp

URL: <https://www.iima.or.jp>