

関税影響を打ち返せ、日系自動車メーカーの勝ち筋を探る

～米国市場でのキーワードは「アフォーダブル」と「HEV」～

2026年2月24日

調査部 主任研究員 奥山 要一郎

おおむね堅調だった日系各社の米国販売

2025年の米国自動車市場は、継続的な物価高や輸入車に対する関税率引き上げ¹、電動車の購入支援策の終了といった逆風がある中でも、比較的安定して推移した。米マークラインズによると、25年の乗用車販売台数は前年比2.5%増の1,635万台で、3年連続で前年実績を上回った（図表1）。

このうち、日系6社（トヨタ自動車、ホンダ、日産自動車、スバル、マツダ、三菱自動車）の販売台数は同2.4%増の602万3,490台だった。市場全体に占める6社のシェアは前年と同じ36.8%だった。関税の影響が懸念されたものの、米国市場では日本ブランド車が一定の存在感を誇った。

メーカー別で好調だったのはトヨタで、同8.0%増の251.8万台を売り上げた。前年の一部車種のリコールによる生産停止からの回復に加え、HEV（ハイブリッド車）の販売好調が継続し、全体をけん引した。レクサスブランドの販売台数は同7.1%増の37.0万台だった。

ホンダは同0.5%増の143.0万台となった。秋口までは好調だったが、ネクスペリア製半導体の出荷停止による生産調整の影響で供給制約が起き、11月は同15.3%減、12月は同12.5%減と大きく落ち込んだ。日産はSUV販売が好調で、同0.2%増の92.6万台だった。

一方、日本からの輸入比率が高いスバル、マツダ、三菱自動車は前年実績を下回った。車両価格の上昇が販売の足かせになったようだ。

図表1 2025年の米国乗用車市場のメーカー別販売台数

順位	メーカー名	販売台数	前年比
1	GM	2,841,328台	+5.6%
2	トヨタ自動車	2,518,071台	+8.0%
3	フォード	2,133,892台	+6.4%
4	現代・起亜	1,835,277台	+7.4%
5	ホンダ	1,430,577台	+0.5%
6	ステランティス	1,263,252台	-2.1%
7	日産自動車	926,153台	+0.2%
8	スバル	643,591台	-3.6%
9	テスラ	589,170台	-6.9%
10	VW	577,398台	-12.3%
11	BMW	453,481台	+13.6%
12	マツダ	410,344台	-3.3%
13	メルセデス・ベンツ	337,202台	-9.9%
14	吉利（Geely）	130,576台	-3.1%
15	タタ	99,526台	-3.3%
16	三菱自動車	94,754台	-13.7%
	その他	66,079台	-18.8%
	合計	16,351,301台	+2.5%

出所：マークラインズデータより浜銀総研作成

¹ 米国政府は、日本製輸入自動車に対する関税率を25年4月3日付で27.5%（既存税率2.5% + 追加関税25%）に引き上げた。その後、通商交渉を経て同年9月16日付で15%（同2.5% + 同12.5%）に引き下げた。

米国販売車はどこで生産している？

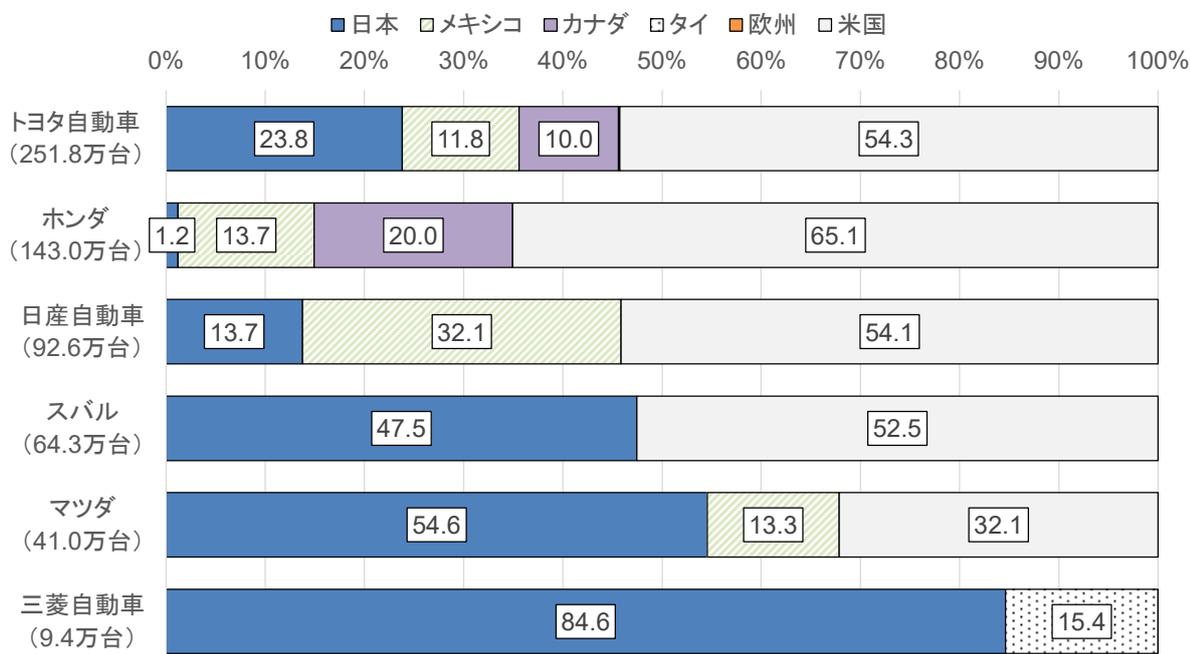
次に、25年に日系各社が米国で販売した乗用車の輸入元（生産国）をまとめてみる（図表2）。

トヨタは、米国現地生産に加え、日本、メキシコ、カナダから車両を輸入しており、バランスが取れた構成になっている。24年と比較すると、日本からの輸入比率は23.1%から23.8%に、メキシコからが9.8%から11.8%に上昇した。一方、米国生産比率は57.1%から54.3%に小幅に低下した²。米国政府による関税率引き上げに対して、トヨタは25年5月の決算説明会において「ジタバタしない」（佐藤恒治社長）、「場当たりの対応はとらない」（宮崎洋一副社長）としていた。こうした方針の下、全体の生産調整は小幅にとどめたようだ。一方で、11月には米国事業に今後5年間で最大100億ドルを追加投資する計画を発表しており、中長期的には現地の顧客に適した商品を現地で開発、生産する「地産地消」を進める考えだ。

ホンダも、24年と比べて生産地の大きな変更は見られなかったが、メキシコが14.9%から13.7%へ低下した。前述のように、半導体不足による生産停滞の影響があったと見られる。

日産は、日産自動車九州で生産しているSUV「ログ」の米国工場への移管を進め、米国生産比率が24年の51.1%から54.1%に上昇した。一方、米国向け車種生産の一大拠点だったメキシコは34.1%から32.1%に低下している。メキシコでは今後、工場の生産終了（シバック工場とコンパス工場）が控えており、生産面での存在感が徐々に低下していく可能性が高い。

図表2 2025年の米国販売車の輸入元（生産国）



注：社名の下は米国販売台数。カナダの数値は推計
出所：マークラインズ、各社資料より浜銀総研作成

² なお、2024年のデータについては以下のコラムも参照されたい。

「米国による自動車追加関税の影響と各メーカーの動向」浜銀総合研究所、奥山要一郎、2025年4月11日

https://www.yokohama-ri.co.jp/html/report/pdf/pdf.html?pdf=column250411_okuyama

スバルは、日本からの輸入比率が前年比3.1ポイント上昇の47.5%となった。米国工場が生産の端境期（「アウトバック」の生産の日本移管）に当たり、一時的に生産が停滞した影響があったと見られる。一方、同工場では人気SUV「フォレスター」の生産を開始しており、26年以降に米国生産比率が高まってくることが予想される。

マツダは積極的に生産調整を進めた。24年と25年の生産比率を比較すると、「日本：52.4%⇒54.6%」「メキシコ：26.5%⇒13.3%」「米国：21.1%⇒32.1%」となった。メキシコ工場で生産している、収益性がやや低い「CX-30」については米国向け輸出を抑制した。その一方で、米工場が生産する「CX-50」はカナダ向けから米国向けに切り替える取り組みを行った。これらの施策を通じて、26年3月期の関税影響は当初見通し（25年8月公表）の2,333億円から、最新見通し（26年2月公表）の1,625億円へと708億円圧縮された。

6社の中で唯一、米国生産拠点を持っていない三菱自動車は全量を日本とタイから輸入している。タイからの輸入比率は24年の27.1%から15.4%に低下したが、背景には為替のバズ高により生産地を調整したことがあると見られる。

日系の強みは「アフォーダブル」と「HEV」

26年の米国市場における日系メーカーの勝ち筋を探ってみる。

まずは「アフォーダブル（手ごろ）」というキーワードが挙げられる。折からの物価高で、現地の消費者は自動車購入においてコストパフォーマンスを重視する姿勢を強めている。トランプ米大統領は25年12月、CAFE規制と呼ばれる企業別の平均燃費目標を緩和し³、今後は手ごろな値段で新車を買えるようになるとアピールした。

「安くて良い車」は日本車の得意分野と言える。図表3で示すように、日系各社の新車平均販売価格は3万から4万ドル台と比較的手ごろだ。

図表3 米国における日系各社の平均新車販売価格（2025年12月）

メーカー名	平均販売価格	前年比
トヨタ自動車	42,356ドル	+1.1%
ホンダ	37,671ドル	-0.3%
スバル	37,126ドル	+6.9%
マツダ	36,243ドル	+0.9%
日産自動車	34,839ドル	+2.1%
三菱自動車	34,227ドル	+25.3%
(全体平均)	50,326ドル	+0.8%

注：インセンティブを含まない価格

出所：COX AUTOMOTIVEデータより浜銀総研作成

³ 米国運輸省道路交通安全局（NHTSA）が25年12月3日に発表したCAFE基準の改定では、自動車メーカーは乗用車と軽トラックの燃費を31年までに1ガロン（約4リットル）当たり50.4マイル（約80.6キロメートル）まで引き上げる必要があったものが、同34.5マイルまで引き下げられた。実質的にガソリン車を優遇策。NHTSAは「電動化を前提とした燃費基準を見直し、実際の燃費性能に即した制度とすることで、自動車価格の上昇といった隠れた負担から米国人を解放し、より安全で手頃な価格の自動車生産を可能にする」と位置付けている。

「The Safer Affordable Fuel-Efficient (SAFE) Vehicles Rule III for Model Years 2022 to 2031 Passenger Cars and Light Trucks」DEPARTMENT OF TRANSPORTATION National Highway Traffic Safety Administration、2025年12月3日

<https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2025-12/CAFE-LD-2022-2031-Notice-of-Proposed-Rulemaking.pdf>

「米運輸省、2022～2031年モデルの企業間平均燃費基準の改定案を発表、最終年は1ガロン34.5マイル」JETRO、2025年12月8日

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2025/12/e30f574aa5820b52.html>

関税の影響で、25年はスバルや三菱自動車などの価格上昇が目立ったものの、それでも全体平均（25年12月時点で50,326ドル）を下回る。購入時には機能やデザインなども考慮しなければならないが、物価高の状況下では価格を重視する消費者が増え、日系メーカーの販売の後押し材料になることも考えられる。

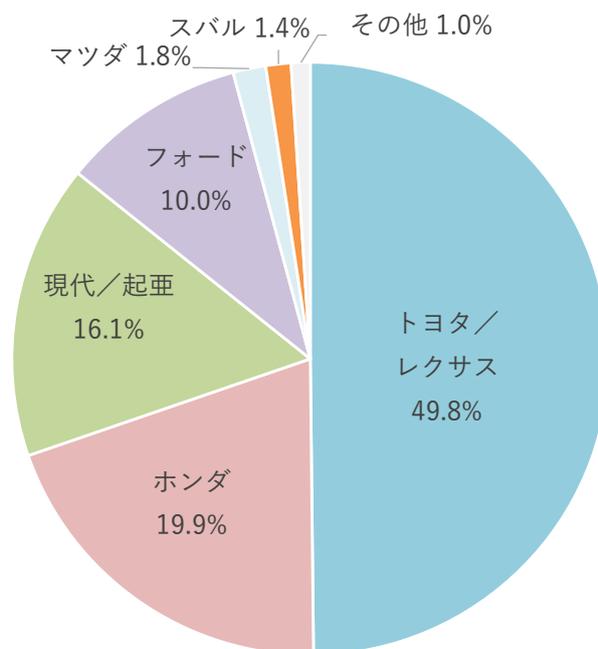
次に、日系メーカーが得意とするHEVへの注力も重要だ。25年の米国市場におけるパワーtrain別シェアは、ICE（内燃機関車）が76.4%で、HEVが11.8%、BEV（バッテリー式電動自動車）が8.0%と続く。HEVのシェアは、22年が5.4%、23年が7.2%、24年が9.5%と着実に伸び、25年は初めて二桁に乗せた。一方、BEVは23年が7.7%、24年が8.1%と推移し、若干頭打ち感がある。背景には、米国で25年9月にBEVとPHEV（プラグインハイブリッド車）向け税額控除が終了したことがある。

HEV市場では日系ブランドが強い。25年の市場シェアは、トヨタ/レクサスが49.8%と圧倒的で、ホンダも19.9%と高い。マツダの1.8%、スバルの1.4%を加えると、日系がHEV市場の72.9%を占める。

節約志向が高まる中、各社は燃費性能に優れ、高い静粛性や走行の滑らかさといった特徴を持つHEVに力を入れている。トヨタは25年11月、米国内の5工場に総額9.21億ドルを投資し、HEVに使う次世代エンジンなどの現地生産を増やすことを発表した（前述した、今後5年間で実施予定の最大100億ドルの追加投資の一部）。スバルは26年2月、米国で初となるHEV生産（車種はフォレスター）を開始したことを明らかにした。ホンダは、埼玉製作所（埼玉県寄居町）で生産する米国向け「シビック」5ドアHEVを米国工場に移管する。

ちなみに、米国の消費者情報誌「コンシューマーレポート」が26年2月に発表した、26年のセグメント別トップピックで高く評価された10モデルのうち、日本車が6モデル選ばれた⁴。コンパクトカーではホンダの「シビック」（HEV選択可）、ミッドサイズカーではトヨタの「カムリ」（全車HEV）、コンパクトSUVではスバル「フォレスター」（HEV選択可）などとなっている。価格の手ごろ感、長期的な維持費の安さなどから、特にコンパクトカー分野で日本車人気は高い。26年も関税影響は続くが、日系各社は「アフォーダブル」と「HEV」という強みを生かした経営をさらに進めていこう。

図表4 米国のHEV市場シェア（2025年）



出所：マークライنزのデータより浜銀総研作成

⁴ 「Best Cars of the Year: 10 Top Picks of 2026」 Consumer Reports、2026年2月3日
<https://www.consumerreports.org/cars/best-cars-of-the-year-10-top-picks-of-2026-a1118808691/>

執筆者紹介



奥山 要一郎（おくやま よういちろう）
浜銀総合研究所 調査部 主任研究員
自動車・自動車部品産業の調査業務を担当。

【本レポートについてのお問い合わせ先】

電話番号：045-225-2375

メールアドレス：chyosabook@yokohama-ri.co.jp

調査レポートの更新情報をお届けしています

浜銀総合研究所では、景気動向や産業動向に関するレポートなどの発行情報をメールにてお知らせしています。ご関心のある方は、下記のサイトより、「レポート更新情報お知らせメール」（無料）にご登録ください。

【URL】 https://www.yokohama-ri.co.jp/html/inquiry/inquiry_repo.html?nno=5

本レポートの目的は情報提供であり、売買の勧誘ではありません。本レポートに記載した内容は、レポート執筆時の情報に基づく浜銀総合研究所・調査部の見解であり、レポート発行後に予告なく変更することがあります。また、本レポートに記載されている情報は、浜銀総合研究所・調査部が信頼できると考える情報源に基づいたものですが、その正確性、完全性を保証するものではありません。ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いいただきますようお願いいたします。