

# メキシコで進むEV供給網構築と日本企業の動向



株式会社フォーイン  
世界自動車調査月報編集長  
安藤 久史

メキシコは北米自由貿易協定 (NAFTA)(1994年1月発効)、後継の米国・メキシコ・カナダ協定 (USMCA)(2020年7月発効) を軸とした北米3カ国の自由貿易圏の一角であり、米国に隣接した立地条件を生かし、安価な労働力を背景に完成車や部品の製造拠点としてこれまで成長を遂げてきた。北米3カ国における自動車生産のメキシコ比率は25%を占め、8割弱が米国向け輸出となっていることから、米国市場の動向に大きく左右される状況にあるのも特徴といえる。(表1)

米国では2021年1月の民主党バイデン政権発足以降、世界的な環境対策の流れもあり、内燃機関車 (ICE) からBEV (Battery Electric Vehicle) への需要のシフトを狙ったインフレ抑制法 (IRA) を代表とする政策が相次ぎ打ち出された。米国連邦政府が2030年に新車販売のBEV (一部PHEV (Plug-in

Hybrid Electric Vehicle) 含む) 比率5割 (約800万台) を目標に掲げたことで、メキシコでの電動車や関連部品の生産投資が本格化したことにまずは触れておきたい。

## 1. 北米電動車市場・産業の現状

2024年10月時点の状況は、北米自動車産業がどの方向に進むか、見通すのが非常に難しい局面にある。2023年初頭ごろまでは、米国において内燃機関車からBEVへのシフトが進み、政府目標の2030年にBEV比率5割の達成は困難なまでも、3~4割 (約550万台) ぐらいまでBEV市場が拡大するとの見方が優勢であった。この市場予測をベースに欧米系自動車メーカーはBEV関連投資を増やし、BEVを中心とした製品戦略を打ち出すまでに至っていた。

表1 メキシコ、メーカー別仕向け地域別小型自動車輸出台数 (2023年、内燃機関車含む)

メーカー	北米	中米	南米	西欧	中東欧	中近東	アフリカ	アジア	大洋州	計
GM	696,962 (3.8%)	1,079 (49.9%)	11,526 (83.9%)	419 (23.2%)	-	7,316 (▼30.5%)	-	-	-	717,302 (4.0%)
Stellantis	399,109 (15.5%)	2,964 (6.2%)	6,690 (▼23.6%)	112 (0.9%)	-	2,807 (87.0%)	-	4 (▼99.7%)	1,206 (17.9%)	412,892 (14.4%)
Ford	329,463 (32.3%)	3,890 (▼6.8%)	10,197 (8.5%)	25,378 (▼8.1%)	-	-	1 (-)	621 (-)	1,537 (-)	371,087 (27.8%)
日産	280,163 (52.0%)	22,281 (61.5%)	45,762 (38.7%)	- (▼100.0%)	917 (2.5倍)	17,064 (3.0倍)	776 (▼54.5%)	51 (▼69.3%)	-	367,014 (53.4%)
VW	258,621 (17.9%)	808 (▼20.2%)	7,801 (93.2%)	44,646 (▼15.1%)	-	-	-	-	-	311,876 (12.6%)
トヨタ	258,017 (3.1%)	4,208 (▼19.3%)	-	-	-	-	-	-	-	262,225 (2.7%)
起亜	170,871 (▼4.7%)	8,773 (▼29.5%)	5,848 (▼16.7%)	-	30 (0.0%)	3,525 (2.9倍)	1,257 (12.1倍)	16 (8.0倍)	120 (2.4倍)	190,440 (▼4.8%)
Audi	91,762 (17.2%)	679 (60.1%)	3,602 (50.3%)	70,315 (▼8.9%)	9 (9.0倍)	1,592 (2.1倍)	-	6,554 (▼9.2%)	3,874 (▼4.8%)	178,387 (4.6%)
マツダ	125,073 (56.1%)	1,866 (13.0%)	13,545 (23.6%)	9,952 (▼16.7%)	1,989 (▼28.4%)	-	-	15 (▼87.5%)	-	152,440 (41.7%)
ホンダ	149,425 (25.0%)	-	-	-	-	-	-	-	-	149,425 (25.0%)
BMW	42,282 (28.1%)	66 (▼50.7%)	1,394 (2.2倍)	40,502 (2.5倍)	2,723 (91.9%)	2,053 (2.3倍)	2,096 (4.3倍)	14,582 (2.1倍)	5,568 (2.2倍)	111,266 (78.0%)
M-Benz	17,688 (▼37.2%)	157 (▼27.0%)	955 (▼52.1%)	26,509 (▼16.0%)	3,151 (24.0%)	3,933 (21.7%)	423 (▼24.1%)	13,114 (▼15.1%)	879 (▼68.9%)	66,809 (▼22.8%)

注：Stellantisは旧FCA。  
出典：INEGIデータ

ただし、2023年半ば以降風向きが変わり始め、このままBEV投資を維持すべきか、という議論が出始めた。2024年上期（1～6月）の米国BEV販売台数は前年同期比0.2%減の53.6万台と、コロナ禍で市場が大きく落ち込んだ2020年を除き、半期/通期ベースで初めて減少に転じた。Ford（同71.8%増の4.4万台）や現代（Hyundai）（同33.2%増の2.9万台）、起亜（同2.1倍の2.9万台）などは比較的高い伸び幅となったものの、BEV市場シェアの半数以上を占めるTesla（同13.2%減の27.7万台）の落ち込みが響き、前年同期実績を下回った。

米国BEV市場の伸び率が鈍化していることは理解していたものの、ここまで早い段階で市場が停滞するとは筆者は考えていなかった。Tesla以外は伸びているとの見方もできるが、小型自動車販売に対するBEV比率は同0.2ポイント減の6.9%にとどまっている。環境保護庁（EPA）が2024年3月に、米運輸省国家道路交通安全局（NHTSA）が同年6月に直近の市場動向を加味してBEV比率予測を再試算したところ、需要の実態に即するかたちで下方修正したものの、依然として2027年に2割超となっており、2024年上期実績（BEV比率：6.9%）を見る限り、果たしてこの予測が現実的だろうか、と疑問が出てくる。すでにGM、Fordを含む自動車メーカー各社は、BEV製品計画に係る中期戦略の見直しに着手しているほどである。BEV需要の動向によるが、当然のことながら、メキシコでのBEV生産計画にも影響が出ることになる。（表2）

米国では、2024年11月に大統領選挙がある。この原稿の執筆時点ではまだ結果はわからないが、共和党トランプ氏が大統領に復帰する可能性も十分にある。トランプ氏は環境規制の強化に否定的で、大統領選に向けた公約として、自動車関連では「民主党バイデン政権下でのEV普及策」と、「車両価格を引き上げる企業別平均燃費基準（CAFE）」のそれぞれの廃止（緩和）などを公表している。米国では、IRAの税控除がBEV市場を下支えしている背景があるため、仮に税控除が廃止となった場合、需要の低下は免れない。次期政権下（2025年1月～2029年1月）において、BEV比率が1割に届かない可能性も視野に入ってくる。

一方で、メキシコの2023年の電動車（小型自動車、HEV/PHEV/BEV）市場をみると、HEVを含めても小型自動車市場に占める電動車比率は5.4%と低水準にある。種類別では、HEVが前年比31.8%増の5.4万台（対小型自動車比率：4.0%）と、電動車販売の7割超を占めている状況。PHEVは同26.3%増の5778台（同0.4%）、BEVは同2.5倍の1.4万台（同1.0%）と高い伸び幅となったが、PHEVとBEVを合わせても市場規模は小型自動車全体の1.4%にとどまっている。都市部でタクシーにHEVを導入する動きがある一方で、EV充電インフラ網の整備状況、内燃機関車モデルに比べ高価格帯にあるPHEV/BEV車両などに加え、普及に向けた政府支援策が乏しいことも市場規模の拡大を阻むマイナス要因になっている。中国系の本格進出などで低価格BEVが市場拡大を下支えする可能性はあるものの、メキシコにおいては短・中期的には現

表2 米国EPA/NHTSA、米国小型自動車新車販売に占める車種別シェア推定値

		種類	2027MY	2028MY	2029MY	2030MY	2031MY	2032MY
EPA試算 (2024年3月時点)	BEV比率が高いケース(従来ベース、中間シナリオ)	ICE	64%	58%	49%	43%	35%	29%
		HEV	4%	5%	5%	4%	3%	3%
		PHEV	6%	6%	8%	9%	11%	13%
		BEV	26%	31%	39%	44%	51%	56%
	HEV/PHEVでBEVの代替を図った場合のシナリオ	ICE	62%	56%	49%	39%	28%	21%
		HEV	4%	4%	3%	6%	7%	6%
		PHEV	10%	12%	15%	18%	24%	29%
		BEV	24%	29%	33%	37%	41%	43%
	上記に対して、HEV/PHEVの割合(需要)が高い場合のシナリオ	ICE	61%	41%	35%	27%	19%	17%
		HEV	4%	15%	13%	16%	15%	13%
		PHEV	10%	17%	22%	27%	32%	36%
		BEV	24%	26%	30%	31%	34%	35%
NHTSA試算 (中間シナリオ) (2024年6月時点)	ICE	53%	50%	44%	41%	38%	記載なし	
	HEV	23%	25%	29%	30%	28%	記載なし	
	PHEV	4%	4%	4%	4%	6%	記載なし	
	BEV	21%	21%	23%	25%	28%	記載なし	

出典：米国EPA、NHTSA資料

状の水準が維持されると考えるのが妥当といえるのではないだろうか。

## 2. EV供給拠点としてのメキシコ

米国BEV市場の動向によって、メキシコでのBEV関連投資の規模や速度は大きく変わってくることになるが、まずはここ数年の投資状況とトレンドをみってみる。

米国バイデン政権発足後、北米自動車生産の一翼を担うメキシコにおけるBEV関連投資は急速に増えた。メキシコ連邦政府は、主要BEV生産拠点としての立ち位置確保を狙い、2030年までに国内の自動車生産量の50%をZEV (Zero Emission Vehicle)(BEV / PHEV) とする方針を示したほどである。

2024年上期時点で、メキシコでのBEV生産モデルは、FordのMustang Mach-E (Mexico州Cuautitlan工場) やGMのChevrolet Blazer EV (Coahuila州Ramos Arizpe工場) などを含め一部に限られるが、フォルクスワーゲン (VW) や起亜などがBEV生産に向けた準備を進めている。Teslaは2023年3月にNuevo León州Monterrey近郊に新工場 (BEV専用) を建設すると発表 (2024年10月時点で、投資計画が見直される可能性が浮上している)。Tesla以外にも中国系のBYDなど新たな拠点の設置を検討する動きがあり、北米では黎明期にあるBEV産業において製造拠点としてのメキシコをどのように位置付けるか、他社に先駆けて市場攻略を図る意味でも生産・調達体制、戦略構築が重要な経営課題となっている。

メーカーの本拠地別では、2024年10月時点でBEVに対する先行き不透明感があるものの、ここ数年、米国・欧州・韓国系自動車メーカーがメキシコでのBEV生産に向けた準備を進める一方で、日系自動車メーカーは内燃機関車 (HEV含む) を軸としており、戦略の違いが浮き彫りになっている。日産やマツダがメキシコでBEVを生産する模様であるが、マツダの場合、早くても2028年以降になると明らかにしている。

サプライヤーをみると、株式会社三井ハイテックやニッパツ (日本発条株式会社) がモーターコアの新工場建設を進めているものの、自動車メーカーの生産品目に呼応するかたちで日系のBEV関連部品のサプライチェーン網の形成は欧米系のように進んでいない。

主要部品 (インバーター、モーター、ギアセット) では、BorgWarner (米) やVitesco (独)、ZF (独)、Schaeffler (独) などの欧米系サプライヤーが特にメキシコ投資を強化しているが、日系サプライヤーのメキシコ投資は目立っていない。

ただし日系サプライヤーは、HEV対応の電動部品に係るサプライチェーンの構築についてはメキシコを含め北米全体で進めている。米国BEV市場の拡大ペースが鈍化していることから、当面の間は欧米韓系を含め、BEVとHEVのどちらにも使用できる電動部品の受注競争が焦点になるとみられる。特にBEV関連の設備投資を増やしたサプライヤーは、投資資金の回収が不可欠なため、BEVに代わり需要拡大が見込まれるHEV関連の部品に対する受注を強化する可能性が高く、日系サプライヤーとの競争が過熱するとの見方もある。

## 3. メキシコ連邦政府による支援状況

自動車メーカーやサプライヤーがメキシコ投資に力を入れる一方で、メキシコ連邦政府による支援策が手薄な状況にも注目しておくべきである。

メキシコ国内では、電動車生産に向けた支援策を連邦政府に求める声が大きくなっているものの、2024年10月時点で大きな動きはみえていない。2023年1月にメキシコ外務省が、メキシコ-米国交通電化タスクフォース構想の枠組みにおいて、報告書「自動車産業の転換に向けた現状と提言」を作成したほか、同年9月にはメキシコ自動車工業会AMIAが、報告書「電動車の国家政策に向けた提言」を公表。外務省の報告書では、BEV産業のサプライチェーン構築に向けた動きと、政府政策に複数の相違点があることに触れ、「政府の一部政策や方向性が、投資やサプライヤーの誘致にマイナス影響を与える状況がある」との見解も示し、産業基盤の構築に向けた連邦政府の支援体制強化を求めた。AMIAの報告書では、連邦政府の支援策の有無がメキシコ国内市場におけるBEV普及の速度に大きな影響を与えると指摘している。

メキシコにおけるBEV生産の規模は、北米でのBEV需要や市場の拡大速度が重要な要素になる一方で、いっそうの産業育成には連邦政府による支援策が不可欠な状況にもある。米国とカナダの両国政府が補助金拠出を増やすなかで、現状ではメキシコ連邦政府の

産業育成に向けた予算は限られている。2024年10月に新たに就任したクラウディア・シェインバウム大統領（任期：6年、再選不可）がどこまで自動車産業界の育成を重視するかが、北米におけるメキシコ生産のポジション強化のカギを握っているといえる。ただし、基本的に左派政党である国家再生運動（MORENA）のアンドレス・マヌエル・ロペス・オブラドール前政権（2018年12月～2024年9月）の政策を維持するため、大きな変化は期待できないとの観測もある。

#### 4. 日系サプライヤーの現状（EV含め）

筆者が2023年秋に、メキシコ主要都市（Guajuato, San Luis Potosí, Aguascalientes, Nuevo Leónなど）の日系サプライヤーを訪問したときに、以下の3つの共通点がみられた。①**既存事業でフル稼働状態**。米国拠点の人件費高、人材不足から、コロナ禍後に部品生産を米国からメキシコに移管したため、工場のフル稼働状態が続いている。これに伴い収益も大きく伸びており、あえてEV関連部品の生産準備をする状況にはない。②**先進部品の製造と開発をコスト高の米国拠点で、量産部品をメキシコで生産するというすみ分け**を図っている。③日系自動車メーカーがBEVの生産計画を出していないため、先に投資をする状況にはない。

一方で、複数の欧米系サプライヤーから「**BEV関連部品の生産で日系サプライヤーに生産を打診しても、『検討する』との回答が多く、話が先に進まない**」という声を聞いた。欧米系サプライヤーとしては、品質水準の高い日系サプライヤーと取引をしたいが、BEV関連部品の生産は多額の資金投入を伴うため投資決定ができないケースが多く、結果として投資決定の速度の速い中国系や韓国系から調達するという状況が増えているとの説明もあった。

メキシコ訪問で目立っていた中国系サプライヤーの進出状況にも触れておく。主要EV部品の生産拠点ではなく、ティア2やティア3レベルの部品だが、今後、日系サプライヤーの競合となる可能性が高いと感じた。中国系は米中対立の悪化もあり、米国への拠点設置が困難なことから、メキシコ経由（迂回）で米国に部品を入れる手法を活用。さらにTeslaがメキシコ工場建設に伴い、中国・上海工場取引関係にあるサプライヤーに声をかけていることから、**中国系の進出が急激に増えている**。Tesla案件では、メキシコ工場稼働前までは、米国カリフォルニア州やテキサス州の工場に部品を供給するほか、積極的に新規の顧客開拓を進めている状況にある。Tesla案件でメキシコに進出した中国系サプライヤーを訪問したときに、中国本土からの駐在員が「中国資本でトップは中国人だが、マネジメント層は基本的にメキシコ人。メキシコ企業として活動することを前提にしており、資金と技術支援だけが中国と理解してもよい」と説明していたことが印象的で、日本企業のカラーを強く出す日系サプライヤーとの経営戦略の違いが垣間見えていた。

すでにMonterrey近郊には中国資本のHOFUSAN工業団地（敷地面積：8.47km<sup>2</sup>）(写真)があり、自動車関連を含め中国系サプライヤーの工場建設が急速に進んでいる。まだ進出初期の段階にあり、ティア2、ティア3レベルの部品が多いが、中国系は米国に直接入れないことから、メキシコで産業形成が進み、中国本土で育成したEV関連部品の生産にまで踏み込み、新たなサプライチェーンを構築していく可能性も十分にある。戦略的に事業展開をしているため、米国からの製造移管でフル稼働状態の日系サプライヤーの経営環境は中長期的に安泰というわけではないとみておくべきである。



写真 HOFUSAN工業団地



現時点の中国系サプライヤーの主な課題は、「米中対立の悪化による事業中断の可能性」、「低い現地調達比率」、「中国からの調達コスト（海上輸送）の高さ」である。この課題解決に向け、中国で取引関係にある日系サプライヤーの銀行や商社が、中国系サプライヤーのメキシコ進出を、中国とメキシコの双方向から支援している。メキシコ現地の日系企業の紹介、物流関連の支援などを通じて収益アップを狙っているという。日系サプライヤーの新規進出案件が少なく、利益拡大の機会が見当たらないという状況が背景にあるようだ。米中対立の悪化で、今後、中国資本のサプライヤーがメキシコ経由で米国に部品を入れる際に追加関税が課される可能性があることから、水面下で日系との合弁化を図り、中国系をマイナー株主にして、米国に部品を出す仕組みを検討しているとの声も耳にしている。

米国政府は、対中関係の悪化から中国部品に追加関税を課し、流入を防ぐ方針だが、自動車産業界は政府規制に対応したうえで利益追求をしていく必要があり、柔軟な対応が求められている。中国企業は、メキシコ迂回で米国に部品を入れるスキームを構築しつつあるが、ここにどれだけメスが入れられるかに注目するとともに、当面の間は、米国政府との間で妥協点を見つけながら利益率の拡大を図る戦略がより重要になる。米国の対中政策に関しては、民主党、共和党ともに強硬策を容認していることから、悪化した対中関係が中長期的に続くことを想定しておくべきである。

同時に米州においては、2010年代後半から中南米諸国で左派政権が相次ぎ発足し、反米親中路線で中国との関係を深めている状況も念頭に置いておく必要がある。メキシコ進出の中国企業は、世界的に収益面で魅力のある米国市場を横目に、市場参入が容易で急速に中国ブランドのシェアが高まる中南米諸国向けビジネスの事業拠点として活用する動きも出てきている。これまで米国向け生産拠点として位置付けられていたメキシコだが、中国系が今後どこまで中南米向け輸出拠点として活用するかは重要な新たな視点となる。ひとつのシナリオだが、中国系の参入で、メキシコと中南米諸国の自動車貿易環境に変化が起これ、新たなビジネス機会の創出を狙った動きが出る可能性にも目を向けておくべきだ。米国を中心とした北米圏と、中国覇権が強まった中南米圏で事業のすみ分けが進むことも想定でき、メキシコは両貿易圏に入り込む重要な位置付けとなり得る可能性も十分にある。(表3)

## 5. メキシコEV産業の今後の可能性

メキシコ向けの投資面では、供給先の米国BEV市場が伸び悩んでいる状況に加え、2024年11月に控える米国大統領選挙もあり、BEV関連部品の新規投資は中断している。ただし、すでに着工済みの工場や決定済みの設備投資計画などは維持される模様である。別の角度からみると、すでに投資を決定した欧米韓系サプライヤーは電動車関連部品の生産準備を進めるが、日系サプライヤーは様子見状態が続くことをも意味する。

表3 自動車市場（乗用車+商用車）、米州各国の中国系ブランド車販売台数／市場シェア

(単位:万台)

国	市場全体	中国系ブランド車販売台数					中国系シェア/対各国市場				
	2023年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
メキシコ	141.5	0.8	0.7	2.7	8.0	13.3	0.6%	0.7%	2.6%	7.1%	9.4%
チリ	33.0	5.8	5.2	12.2	14.3	9.3	14.8%	19.0%	28.2%	32.1%	28.1%
ペルー	18.2	2.3	2.0	3.6	4.1	4.3	13.7%	16.1%	20.4%	23.0%	23.7%
エクアドル	13.2	2.2	1.8	3.1	4.3	3.9	16.8%	21.8%	27.2%	32.1%	29.6%
ブラジル	230.9	2.0	2.0	4.0	3.5	3.1	0.7%	1.0%	1.9%	1.7%	1.4%
コロンビア	18.7	0.9	0.9	1.2	1.9	1.5	3.5%	4.9%	4.9%	7.2%	8.2%
ボリビア	5.0	1.7	0.7	1.1	1.2	1.5	32.4%	25.1%	25.6%	26.4%	29.0%
ウルグアイ	6.0	0.4	0.4	0.5	0.6	0.6	9.0%	10.1%	9.4%	10.0%	10.7%
パラグアイ	3.1	0.1	0.0	0.1	0.2	0.2	3.0%	1.2%	3.0%	4.9%	6.5%
アルゼンチン	43.9	0.5	0.3	0.3	0.2	0.2	1.0%	0.9%	0.7%	0.6%	0.5%
米国	1,596.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
カナダ	173.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
プエルトリコ	12.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
世界86カ国合計	8,818.7	1,224.8	1,237.1	1,363.4	1,381.1	1,663.5	13.3%	15.6%	16.5%	17.2%	18.9%

出典：各国自工会、政府統計等よりFOURIN作成

メキシコ全土で工業団地の開発・運営を手がけるアマスタ工業開発によると、投資トレンドとしては、コロナ禍前はBajío地域（Guanajuato州など）のプロジェクトが目立っていた一方、**コロナ禍後は投資先が北部地域（Coahuila州など）となる傾向が強まった**という。コロナ禍後のトレンドが「米国事業のメキシコ移管やメキシコでの拡張」となっているため、進出・投資先を米国により近い北部地域や国境付近とする企業が増えているとの見方もできる。

今後のシナリオとしては、米国BEV市場が伸び悩んだ場合、欧米系自動車メーカーやサプライヤーは、メキシコとFTA（自由貿易協定）を締結しているEU（欧州）向け輸出拠点として機能させるという手段もある。欧州でもBEV市場は伸び悩み始めているが、2025年以降に市場投入が本格化する、ゲームチェンジャーになるともいわれる2.5万ユーロカー（BEV）を生産するというオプションも十分に考えられる。このほか、FTAを活用し、南米向けへの供給も検討されるとみられる。

自動車業界では、2023年半ば以降に内燃機関車からBEV化へのシフト熱がトーンダウンした感もあるが、長期的な視点に立てば、市場において内燃機関車が一定程度BEVに置き換わるというシナリオに変化はないとの見方もある。従来シナリオに比べ、BEV製品投入を急ぐ必要がなくなったに過ぎない。**メキシコだけでなく北米全体でいえることだが、日系のBEV関連サプライチェーンの形成は、欧米系に比べ遅れている。**2024年に入り、BEV投資の速度が急速に減速したが、長期的なBEVシフトを見越した戦略を改めて検討する必要はある。このままBEV関連への投資を回避し、内燃機関車の残存者利益を確保する戦略ももちろん有効だが、**仮にBEVシフトが再燃し、市場が一気にBEVへと切り替わったときにどのように対応するかは重要である。**

米国の人件費高・人材不足から、北米における製造拠点としてはメキシコ抜きには成立しない。BEVのサプライチェーンにおいて、主要部品といわれるインバーター、モーター、ギアセットの生産がどこまで進むかには特に注目していく必要がある。一方で、USMCAで設定されている完成車の原産性判定の基準が厳しいスーパーコア（7品目）が内燃機関車向け中心であったことから、BEV向けとして新たなスーパーコアが設けられる可能性が浮上している。仮にBEV向

けスーパーコアが設定された場合、メキシコでのEVサプライチェーンの形成にも影響が出るとみられるため、さまざまな角度からの状況分析と予測を続けていくことが不可欠である。

（筆者略歴）

通信社にて経済担当の記者として勤務。韓国、中国、豪州、シンガポール（インド）等に駐在。2011年のタイ洪水時には現地で日系自動車メーカー、サプライヤーを中心に取材した。その後、2014年に株式会社フォーイン入社。アジア担当を経て、2015年から米州担当。

メキシコ関連では、2002年にUniversidad Autónoma de Guadalajara（UAG）に留学した経験がある。

