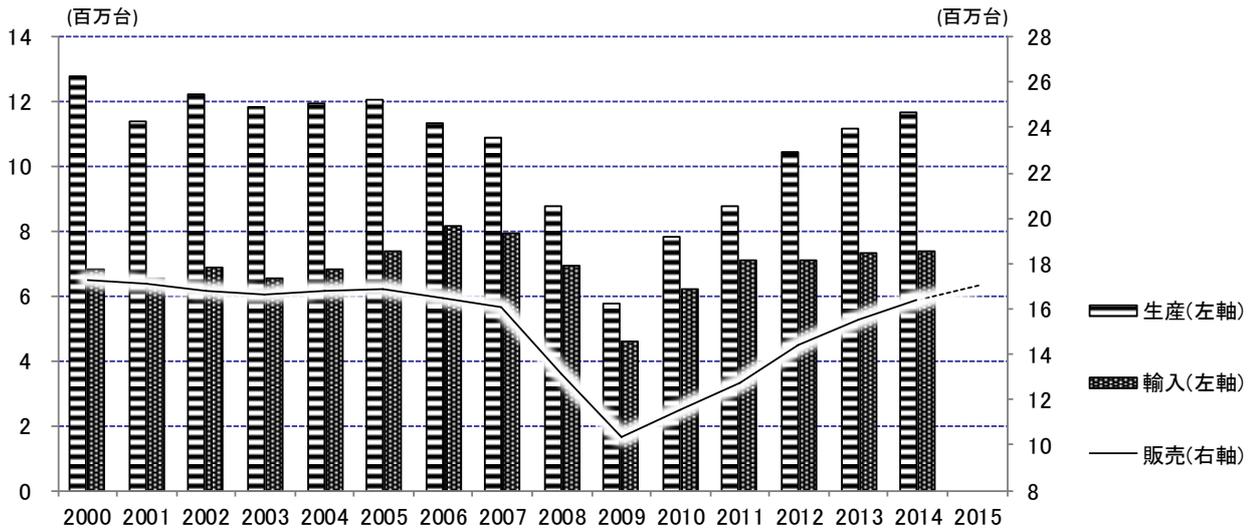


米国の自動車市場は、労働市場の改善やガソリン価格の下落による消費者マインド回復を背景に、好調だ。2014年の新車販売台数は1,652万台と7年ぶりの高水準を記録、足元9月の新車販売台数も年率1,806万台と、なお堅調な拡大を続けている。同時に、自動車輸入も増加しており、2014年には741万台に達している。とくに、メキシコからの輸入は190万台となり、前年比+18.6%の大幅増となっている。

米国自動車生産・輸入・販売台数の推移



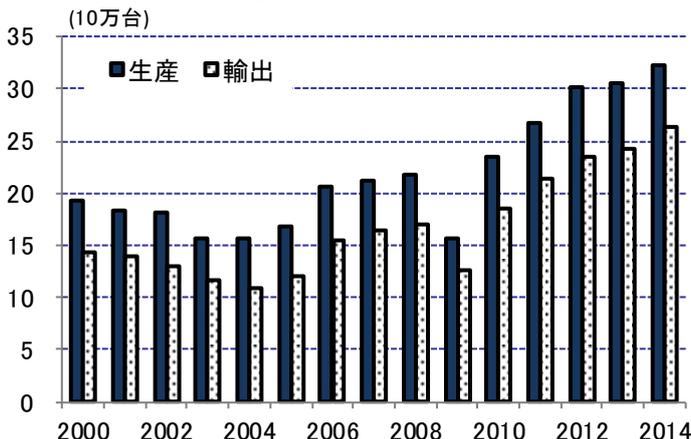
(資料) マークラインズ、JETRO、CEIC、WardsAuto

米国におけるメキシコ自動車の存在感

メキシコの自動車産業は、1980年頃、米国向け自動車の生産拠点として成長をはじめた。その後、1994年のNAFTA（北米自由貿易協定）など、自由貿易協定(FTA)の拡大と共に、自動車メーカーがメキシコに進出・増産し、現在の自動車大国の地位を築き上げた。2014年には、メキシコは自動車生産台数322万台、輸出台数264万台でともに過去最高を記録し、生産台数世界第7位、輸出台数世界4位となっている。

この結果、米国におけるメキシコ産自動車のシェアも急速に伸びており、輸入車の25%以上がメキシコ車、自動車市場全体のメキシコ車の割合も11%を超える。米国系3社、日系4社、VWグループが主にメキシコで自動車生産を行っており、首位の日産は年間81万台を生産する。今後もトヨタが北米生産体制を再編し、2019年にメキシコ新工場を稼働する予定があるなど、自動車生産拠点としてメキシコは成長を続けていくと見られる。

メキシコ自動車生産・輸出台数の推移



メキシコ自動車地域別輸出

(2015年1月～7月)

輸出国	輸出(台)	(%)
アメリカ	1,477,030	90.5%
ヨーロッパ	100,177	6.1%
アジア	50,341	3.1%
アフリカ	1,141	0.1%
その他	3,280	0.2%

(資料) マークラインズ、AMIA

メキシコの自動車メーカー拠点一覧

メーカー	拠点	生産モデル	生産能力(台/年)	生産実績(2014年)	生産開始
トヨタ	Tijuana	小型トラック (タコマ、タンドラ)	89,000	71,399台	2004年
	Guanajuato	乗用車 (カローラ)	200,000		2019年
マツダ/トヨタ	Salamanca	乗用車 (アクセラ、デミオ) 乗用車 (サイオン、2015年-)	250,000	102,346台	2014年
日産	Aguascalientes	乗用車 (セントラ、ヴァーサ、ノート、マーチ、フロンティア)	380,000	422,937台	1982年
	Aguascalientes	乗用車 (セントラ)	175,000	164,988台	2013年
日産/Daimler	Aguascalientes	乗用車 (インフィニティ、2017年-) 乗用車 (メルセデス・ベンツ、2018年-)	230,000		2017年
日産/GM	Cuernavaca	乗用車 (ツル、ティーダ セダン、ティーダ ハッチバック、ヴァーサ) 小型トラック (NV200カーゴ、NV200タクシー、NP300) (ルノー・ピックアップトラック、2016年-) 小型トラック (シボレー・シティエクスプレス)	316,000	213,638台	1966年
ホンダ	El Salto	小型トラック (CR-V)	63,000	6,2025台	1995年
	Celaya	乗用車 (フィット) 小型トラック (HR-V)	200,000	83,188台	2014年
GM	Ramos Arizpe	小型トラック (シボレー・キャプティバ・スポーツ、 シボレー・ソニック、キャデラックSRX)	240,000	173,400台	1981年
	Silao	小型トラック (シボレー・アバランチ、シボレー・シルバード* クルークキャブ* シボレー・シアン クルークキャブ* GMC・シエラ クルークキャブ*、キャデラック・エスカレード*EXT)	273,000 (2009年時点)	373,966台	1994年
	San Luis Potosi	小型トラック (シボレー・アベオ)	160,000 (2008年時点)	131,022台	2008年
Ford	Cuautitlan Izcalli	乗用車 (フィエスタ)	500,000	114,491台	1964年
	Hermosillo	乗用車 (フュージョン、フュージョン ハイブリッド、 フュージョン エナジー、リンカーン・MKZ)	300,000 (2011年時点)	317,122台	1986年
Chrysler	Saltillo	小型トラック (ラム・1500,2500,3500,4500,5500、 ラム・DX シャーシキャブ)		230,519台	1995年
		小型トラック (ラム・プロマスター)		25,491台	
	Toluca	小型トラック (ダッジ・ジャーニー、フィアット・フリーモント、フィアット500) 小型トラック(予定) (ダッジ・カリバー、ダッジ・ストラトス ジープ・コンパス、ジープ・パトリオット)	279,000	245,437台	1978年

(資料)マークライنز

メキシコ自動車産業の強みは低賃金、豊富な自由貿易協定、魅力的な地理

自動車メーカーがメキシコに進出する一つの理由が、低い賃金である。メキシコの賃金は、自動車生産の伸びているアジア諸国と比較しても同程度の水準であり、豊富な労働力を背景に足元での賃金上昇も緩やかなものに留まっている。メキシコでは労働組合も相対的に弱く、雇用側にとって有利な点が多い。

新興国都市のワーカー平均賃金



(資料)JETRO

メキシコ自動車産業の成長にとって、充実した FTA の整備も欠かせない。メキシコは、1982 年の債務危機を契機に、自動車産業政策を保護主義から自由主義的な政策に転換し、市場開放を進めてきた。1994 年の NAFTA にはじまり、現在までに EU 等を含む 45 カ国との FTA を締結、幅広い自動車市場とのネットワークを構築している。工場の周辺には多数の自動車部品産業が集積しており、多様な部品を国内調達することで関税撤廃などの恩恵も受けやすく、自動車輸出国として優れた環境を有する。

米国と地続きであるだけでなく、北米大陸の中心という立地も、中南米やアジア、欧州までを輸出先として視野に入れられるため、自動車産業にとっての大きな魅力となっている。その長所を最大限に活かすべく、多くのメーカーがメキシコ中央部に拠点を構えていることも特徴的だ。大西洋と太平洋、両サイドにアクセスしやすい中央部のアグアスカリエンテスに日産が進出すると、部品メーカーも同地域へ追随、自動車産業の集積が進んだ。特に、太平洋向きのラサロカルデナス港と、大西洋向きのベラクルス港の 2 港は広い敷地を有し、メキシコ中央部まで 10 時間程とアクセスもよいため、巨大な自動車輸出基地となっている。また、米国南東部まで続く保税鉄道輸送などの陸路も対米輸出を担っている。

メキシコ自動車生産拠点マップ

(●は自動車工場)



(資料)丸紅経済研究所作成

輸送インフラ拡充と市場拡大が、今後のメキシコ自動車産業の課題

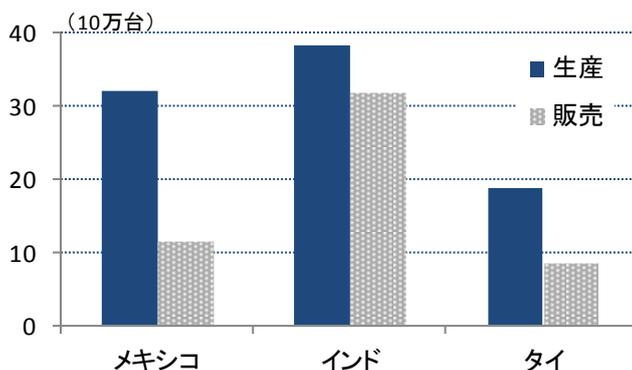
一方で、メキシコ自動車産業には課題も残る。一つは、輸送インフラの整備の遅さである。メキシコの自動車生産は 2020 年までに 500 万台を超えると見込まれており、港湾の開発が生産に間に合わずに輸出が伸び悩む恐れが指摘されている。この問題に対処するため、自動車専用のターミナル開発等の港湾施設の拡大が予定されているほか、鉄道会社が国内貨物輸送の拡充を図っている。

港湾のインフラが整備されたとしても、十分な市場を確保できるかどうかも課題となるだろう。南米への輸出拡大はブラジル自動車産業の発展が障害になりかねない。ブラジルは、保護的な政策によりメキシコからの自動車輸入を制限することで国内自動車産業を育成しており、既に国内生産台数と販売台数がほぼ並んで、純輸出国へと成長しつつある。経済の停滞から南米市場全体も伸び悩んでいる。また、市場拡大が続くアジア地域への進出について考えてみても、見通しは必ずしも明るくない。アジアにはコストの低い自動車生産国も多く、2019

年には中国とインドの自動車生産がそれぞれ世界第2位、3位になると見込まれている。中国やインドをはじめとするアジア諸国と比較して、遠距離にあるメキシコがアジア市場において優位性を得ることは容易ではないだろう。

最大の需要先である米国の自動車市場も足元では好調であるものの、今後予想される利上げや中古車市場が勢いを取り戻すにつれてピークを迎えると見られており、現在の様な米国依存型のままではいずれ需要に限界が来るとみられる。

メキシコ・インド・タイの自動車生産台数・販売台数(2014年)



(資料)マークライnz

今後は、どこへ市場を広げていくのか

メキシコ自動車産業のさらなる躍進のためには、自国の自動車市場の成長が重要となる。自動車生産が伸びている新興国の中でも、メキシコの生産台数に対する販売台数の割合は低い。メキシコの人口は1.2億人を超え、今後も増加していくと予想されている。近年、自動車関連産業の生み出す雇用により緩やかながら着実に賃金も上昇してきており、将来的にはメキシコの国内市場の拡大が期待される。

高級車種の生産への進出もメキシコの自動車産業の発展につながるとみられる。最近では、カナダで生産されていた中型車モデルがメキシコ工場に移管されるなど、メキシコ自動車工場の生産能力の向上が見て取れる。日産とダイムラーによる小型高級車の共同開発、BMWやアウディの工場建設などにみられるように、高品質・高級路線の自動車生産の拠点に成長しつつあり、今後はより付加価値の高い高級自動車の市場への進出も可能となる。メキシコ自動車産業が今後さらに発展できるかは、米国の高級車市場や欧州市場などの新規市場の取り込みも一つの鍵となってくるだろう。

輸送インフラ整備を進めていくことで、地理的優位と充実した自由貿易協定網という強みを活かし、メキシコ自動車産業はより広範に及ぶ市場を獲得していくことができよう。

担当	丸紅経済研究所 研究員 吉川涼太	TEL: 03-3282-4123 E-mail: KIKKAWA-R@marubeni.com
住所	〒100-8088 東京都千代田区大手町1丁目4番2号 丸紅ビル12階 経済研究所	
WEB	http://www.marubeni.co.jp/research/index.html	

(注記)

- 本資料は公開情報に基づいて作成されていますが、当社はその正確性、相当性、完全性を保証するものではありません。
- 本資料に従って決断した行為に起因する利害得失はその行為者自身に帰するもので、当社は何らの責任を負うものではありません。
- 本資料に掲載している内容は予告なしに変更することがあります。
- 本資料に掲載している個々の文章、写真、イラストなど(以下「情報」といいます)は、当社の著作物であり、日本の著作権法及びベルヌ条約などの国際条約により、著作権の保護を受けています。個人の私的使用および引用など、著作権法により認められている場合を除き、本資料に掲載している情報を、著作権者に無断で、複製、頒布、改変、翻訳、翻案、公衆送信、送信可能化などすることは著作権法違反となります。