

第2章

成長する メキシコ自動車産業



拡張を続けるグアナファト州サンタフェ工業団地の標識。隣に開店を告げる寿司レストランの看板。(2014年9月筆者撮影)

メキシコでは日系企業の実在感は小さい。たとえばメキシコの経済誌『エクスパンション』によれば、二〇一二年のメキシコの五〇〇大企業中、日系企業は一一社。これに対し米国企業は九四社、EU企業は七四社に上る (*Expansion* 44 (1118) 2013年6月21日)。このように、これまで欧米企業の影に隠れて目立たない存在であった日系企業に、昨今にわかに注目が集まりだした。そのきっかけとなったのが、二〇一一年のマツダのメキシコ進出のニュースだった。

1 日系企業の投資ブーム

マツダの進出

マツダは二〇一一年六月に、二〇一三年度操業開始をめざして五億ドルを投じて、メキシコシティの北西二五〇キロに位置するグアナファト州サラマンカに、年間生産能力一四万台規模の新プラントを建設すると発表した。メキシコに進出する乗用車のメーカーとしては、二〇〇四年のトヨタ以来八番目に当たる。マツダは二〇〇八年のリーマンショックによる欧米の需要の激減と歴史的な円高のために赤字が



2014年1月に量産開始したマツダのグアナファト州サラマンカ工場（2014年9月筆者撮影）

続き、海外生産、とくに新興国への進出が待ったなしの状況にあった。二〇〇八年に資本提携相手のフォードにメキシコ進出を打診したが、合意を得られなかったという。それが、リーマンショックで打撃を受けたフォードがマツダ株の大部分を手放し経営権を失ったことから、ようやく実現の運びとなった。マツダはメキシコ進出に社運をかけたといわれている。

ホンダ、日産の拡張

マツダのメキシコ進出発表の二カ月後、

今度は、すでにハリスコ州エルサルトにプラントをもつホンダが、マツダの新プラントに近いグアナファト州セラヤに、八億ドルを投



2014年2月に量産開始したホンダのグアナファト州セラヤ工場（2014年9月筆者撮影）

じて年間生産能力二〇万台規模の第二プラントを二〇一四年春の操業開始をめざして建設すると発表した。

ホンダは二輪車の輸入販売・補修部品生産のために、一九八五年メキシコに進出している。一九九五年に乗用車の生産を開始したが、生産規模は小さく、部品の輸入依存度も高かった。二〇一二年の生産台数は六万台にとどまる。それが第二工場とあわせて二六万台規模となれば、メキシコでの本格的な生産開始となる。

さらに二〇一二年一月には、すでにメキシコ国内にふたつのプラントをもつ日産が、アグアスカリエンテス州アグアスカリエンテスの第二プラント近くに、二〇億ドルの投資で

年間生産能力一七万五〇〇〇台の第三プラントを建設すると発表した。日産の二〇一二年の生産台数が六八万四〇〇〇台なので、生産規模は合わせて八六万台に達する。

日系自動車メーカーの新規投資により増加する生産台数は、合計でおよそ五二万台。二〇一三年のメキシコの自動車生産台数の合計は二九三万台（大型トラック・バスを除く）で、このうち日系企業（日産、ホンダ、トヨタ）は合計で八一万台にとどまっていた。それが、新規投資が実を結べば日系企業の生産台数は一三〇万台を超え、米国ビッグスリー（GM、フォード、クライスラー・フィアット）の生産台数（一四八万台）に迫ることになる。ここにきて日系企業はメキシコ自動車産業での存在感を大きく増した。

後を追う日系 部品メーカー

自動車メーカーの新プラント建設に続いたのが、自動車部品メーカーのメキシコ進出だった。日系企業の生産規模が拡大し規模の経済が働くようになることから、マツダとホンダの系列部品メーカーを中心に、新規にメキシコへ進出する部品メーカーの数が急増した。メキシコにはすでに日産系列を中心に、部品メーカーが数多く進出している。これらの企業も需要拡大を見込んで、既存プラントの生産能力拡大あるいは新プラントの建設を活性化させた。日系部品メーカーの進出

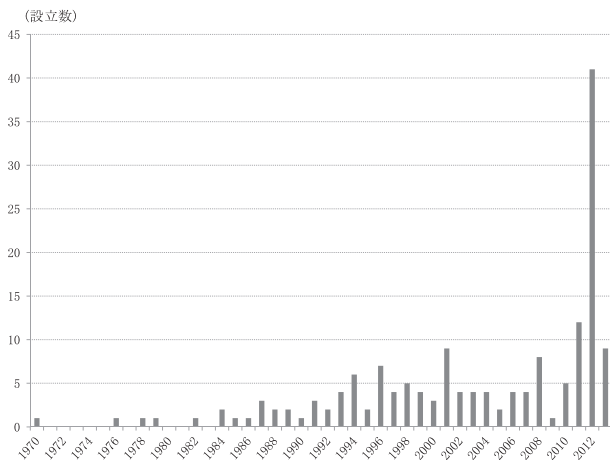


日系企業の進出で拡張が進むグアナファト州カストロ・デル・リオ工業団地（2014年9月筆者撮影）

ラッシュは設立子会社数の推移に如実に表れている。

メキシコにいったいどれくらいの数の日系部品メーカーが進出しているのかを知るために、さまざまな資料を基に進出企業リストを作成してみた。その結果、私が把握できた進出企業数は、二〇一三年六月現在で、日本の親会社ベースで一四一社、現地子会社ベースでは一八五社に上る（一社が複数の現地子会社をもつ場合がある）。このうち設立年がわかった現地子会社一六四社（親会社ベースでは一三〇社）について、設立年ごとに数を示すと図2-1のようになる。図が示すのは、二〇一二年の設立数のめざましい伸びだ。一九八〇年代後半以降、メキシコに進出する日系部品メー

図2-1 日系自動車部品関連企業の設立子会社数の推移
(1970年～2013年6月現在、総数164社)



(出所) メキシコ自動車部品工業会刊行の自動車部品企業ダイレクトリー、各社プレスリリース、その他をもとに筆者作成。

カーの数は増加傾向にあったが、それにしても二〇一二年の伸びはすさまじい。

欧米自動車 投資を拡大
メーカーの拡張 したのは日系企業ばかりではなかった。乗用車の製造でメキシコに進出する欧米自動車メーカーは米国ビッグスリーとドイツのフォルクスワーゲンだ。米国ビッグスリーのうちクライスラーはリーマンショック後、経営破綻し、フィアットに買収された。フィアットは二〇

○九年に五億五〇〇〇万ドルを投じクライスラーのトルーカ工場（メキシコ州）でファイアット車を年産一〇万台規模で生産する計画を発表した。フォルクスワーゲンは二〇一〇年に四億ドルを投じ既存のプエブラ工場（プエブラ州）の生産能力を年間一〇万台増やす計画を発表した。いずれも二〇一一年に生産を開始している。さらに二〇一二年にはフォードが一三億ドルを投じて既存のエルモシーヨ工場（ソノラ州）の生産能力を拡大する計画を発表、フォルクスワーゲンのグループ企業アウディも一五億ドルを投じて生産能力一〇万台規模の新プラントを建設する計画を発表している。

日欧米の自動車メーカーの旺盛な投資活動が実を結ぶ二〇一四年には、メキシコの自動車生産台数は三五〇万台に届くだろうといわれている。

ここで世界の自動車生産におけるメキシコのポジションを確認しておこう。

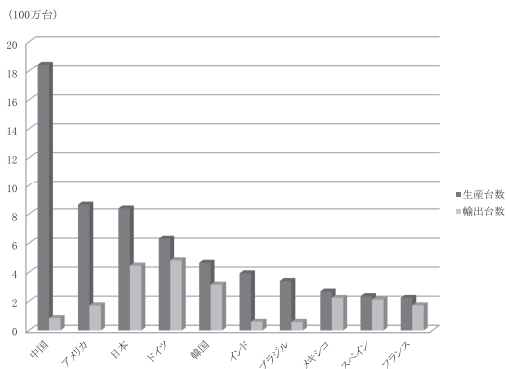
2 世界のなかのメキシコ自動車産業

メキシコの ポジション

図2-2に二〇一一年
の世界の主要自動車生
産国の生産台数と輸出

台数を示した。出典は日本自動車工業
会が毎年刊行する『世界自動車統計年
鑑2013』だが、いくつか留意点がある。
第一にメキシコの輸出データは
年鑑に記載がないので、メキシコ自動
車工業会（AMIA）のデータで補足し
た。第二に年鑑ではフランスの輸出台
数が生産台数より多いが、これは輸出
台数にフランス系企業がフランス国外

図2-2 世界の主要自動車生産国の生産台数と
輸出台数（2011年）



(出所) 日本自動車工業会『世界自動車統計年報 2013』。
メキシコの輸出についてはAMIA, *Boletín de prensa*
2012年12月、フランスの輸出についてはUN Comtrade。

で生産する自動車の台数も含まれているためと考えられる。そのためフランスのみ国連貿易統計（UN Comtrade）の二〇一一年のフランスの自動車輸出台数（二七三万台）を用いた。以上の点に留意して図をみてみよう。

二〇一一年に世界の自動車総生産台数（大型トラック・バスを含む）は七九九九万台であり、そのうちの七六パーセントを図に示す一〇カ国が占めた。この年にメキシコは生産台数二六八万台で世界第八位、輸出台数二一四万台で世界第四位に位置した。二〇一三年の生産台数がわかる国際自動車工業連合会（OICA）のデータによれば、メキシコは生産台数で二〇一三年も第八位を維持している。この年の一位から八位までは二〇一一年と変わらないが、ユーロ危機に沈んだヨーロッパ諸国をこぼう抜きして、タイとロシアが九位と一〇位に躍り出た。ブラジル、メキシコ、タイの共通点は地場の自動車メーカーをもたない点にある。そのため三カ国は、生産台数のみならず、自動車メーカー・部品メーカーの国内誘致をめぐつてもライバル関係にある。

BRICs

との相違点

図に示した一〇カ国中五カ国が新興国で、このうちの三カ国が中国、インド、ブラジル、いわゆるBRICsだ。これら三カ国のメキシコとの違いは三カ国の主たる市場が国内であることだ。輸出台数は二〇一一年時点でメキシコよりはるかに小さい。これに対してメキシコは輸出が主、国内向けは従で、サプライチェーンへの地場企業の参入しやすさを考えるとき、この違いは重要だ。それは国内市場向けが主で、しかもこれら三カ国のように市場規模が大きいと、市場アクセスを切り札に政府が外国の企業・政府に対し強い交渉力を持ち、地場企業寄りの政策をとりやすいためだ。これに対してメキシコは輸出向け生産が主であるために政府の交渉力は弱い。輸出の比重が大きく、しかも地場の自動車メーカーをもたないという点でメキシコに近いのがタイといえる。タイはアジア、メキシコは北米の輸出生産拠点として競争関係にある。

メキシコの

比較優位

自動車生産輸出としてのメキシコの比較優位は、第一に世界最大の自動車市場であり、かつまた自動車産業の集積をもつ米国の隣りに位置する点にある。この巨大な市場と産業集積に安い輸送コストでアクセスでき、さらに隣国に産業集積が存在するおかげで短いリードタイムで生産が可能となり、需要変動

への対応が速やかにできる。これらは、たとえばメキシコの競争相手であるブラジルやタイにはない、メキシコならではの優位といえる。

第二に安い労働コストがある。表2-1に輸送機械製造業の労働コストの国際比較を示した。表にあるドイツ、日本、カナダ、韓国は二〇一一年の米国の主要自動車輸入相手国にあたる。表からメキシコとこれらの国ならびに米国とのあいだには、およそ三倍から七倍の労働コストの差が存在することが読み取れる。この大きな差は米国市場向けに生産を行う企業にとって、メキシコへの投資の大きな誘因となる。一方、メキシコは外国企業誘致でライバル関係にあるブラジルに対しても、

表2-1 輸送機械製造業の時間当たり労働コスト国際比較（2011年）

| 国名 | 労働コスト（USドル/時間） |
|------|----------------|
| ドイツ | 60.53 |
| 米国 | 46.11 |
| 日本 | 42.37 |
| カナダ | 39.04 |
| 韓国 | 24.26 |
| ブラジル | 19.88 |
| メキシコ | 8.15 |

（出所） U.S. Bureau of Labor Statistics, *International Labor Comparisons*, April 2013.

（注） 従業員平均の年間平均値。労働コストには賃金、社会保険料、労働関連の課税を含む。

労働コストで競争優位に立つ。為替の上昇の影響もあって、二〇一一年のブラジルの労働コストはメキシコの二倍以上にもなった。

第三にメキシコが世界の国々と締結する貿易協定の存在がある。メキシコは二〇一三年一月現在、世界の四四カ国と二二の自由貿易協定を結んでいる。このうち貿易額で重要なのが、北米自由貿易協定（NAFTA）、一九九四年発効、相手国は米国、カナダ）、メキシコ・EU自由貿易協定（同二〇〇〇年、EU諸国）、そして日墨経済連携協定（同二〇〇五年、日本）だ。自動車と自動車部品の関税は北米とEUについてはすでに撤廃され、日本についても一部が残るのみとなっている。一方南米諸国についても、ラテンアメリカ統合連合（ALADI）の枠組みに基づきメルコスール（南米南部共同市場）と二〇〇三年に締結された自動車産業に関する経済補完協定（ACE55）によって、アルゼンチンおよびブラジルとのあいだで自動車・自動車部品の関税が撤廃されている。

欧米と南米の市場へ無関税でアクセスできるメリットは、メキシコの輸出生産拠点としての魅力を高め、外国直接投資を呼び込む要因となっている。事実、マツダのメキシコ進出も、ACE55に基づくブラジルへの輸出を前提としたものだった。ところが投資ラッシュのさなかの二〇一二年に、ブラジル政府が突然にACE55の見直しをメキシコ政府に求め

るといふ、政府・自動車業界ともに予想もしなかった事態が発生した。

ブラジルとの 自動車貿易摩擦

二〇一二年二月にブラジル政府は、自動車の貿易赤字拡大を理由に、ACE55の一方的な破棄の可能性をメキシコ政府に表明した。成長する南米市場への無関税輸出を売りのひとつにして外国企業を誘致してきたメキシコ政府は面目を失い、また、ブラジルへの輸出を前提に一四万台規模の投資を決めたマツダははしごを外された格好となった。協定破棄は何とも避けたいメキシコ政府は輸出台数の調整を提案し、交渉の結果、二〇一二年三月から三年間完成車の無関税輸入に上限枠（初年度一四・五億ドル、次年度一五・六億ドル、最終年度一六・四億ドル）を設ける案で折り合った。二〇一一年のメキシコからブラジルへの完成車（大型バス・トラックを除く）の輸出額は二二・七億ドルだったので、無関税輸出は初年度で前年の六四パーセントに減らされることになる。加えてそれまで三〇パーセントだったメキシコ製と認定されるための国産部品割合が二〇一三年三月から三五パーセント、二〇一六年三月から四〇パーセントに引き上げられることとなった。

ブラジルとの交渉が決着すると、つぎにはアルゼンチン政府が協定の見直しを求めてき

た。協定は二〇一二年六月にいったん失効したが、交渉の末、一二月にブラジルと同じく無関税輸入に上限枠（初年度五・七億ドル、次年度六・三億ドル、最終年度第1四半期一・九億ドル、以降無税）を設け、ブラジルと同様の比率で国産部品割合を引き上げるという内容で合意に至った。もともとの貿易額が小さいので影響はブラジルより小さいが、それでも無関税輸出は初年度で前年の五九パーセントに減らされることになった。

ブラジルが保護主義に走るのは、為替レートの上昇で自動車産業の競争力が低下していることがある。中国の経済成長により一次産品の国際価格が急騰し、世界の一大資源輸出国であるブラジルは一次産品輸出ブームに沸いた。輸出収入の急増と、ブームに沸くブラジル市場をめざし世界から集まる投資資金が、為替レートの上昇を招いた。一次産品輸出ブームが為替レートの上昇を招き、それが製造業の競争力を弱め、衰退させる現象を、過去のオランダの経験にちなんでオランダ病と呼ぶが、オランダ病の影がブラジルを保護主義に走らせたといえよう。

ところではしごを外されたマツダだが、二〇一二年一月にトヨタの北米向け車両を年間五万台規模で生産することでトヨタと合意したと発表した。ブラジル輸出の削減を北米輸出で埋め合わせることができ、まずは打撃を免れたといえる。