

メキシコ

米州における日系企業の生産拠点に

ジェトロ海外調査部中南米課 中畑 貴雄

近年のメキシコ自動車産業の成長は著しい。マツダ、ホンダ、日産の相次ぐ完成車生産投資にけん引されるように日系自動車部品企業の進出も続いている。ドイツのアウディの生産開始、GM やフォードの生産拡張、マツダ工場におけるトヨタ車の生産開始など日米欧のいずれのメーカーの投資も活発だ。

生産は300万台を突破

2012年の自動車生産台数（大型バス・トラックを除く）は前年比12.8%増の288万4,869台となり、大型バス・トラックの13万8,078台と合わせると302万2,947台と300万台の大台を超えた。メキシコは前年に引き続き、世界で第8位の自動車生産国となった。

生産増をけん引したのは堅調な輸出だ。メキシコでは生産台数の8割以上が輸出されている。12年の輸出（大型バス・トラックを除く）は前年比9.9%増の235万5,564台となり、同期間の国内販売の伸び（9.0%）を上回った。伝統的な輸出先である米国向けに加え、近年は中南米向けの輸出が増えている。

11年以降、日系完成車メーカーの投資が相次いで発表されている。14年以降は日系企業が生産台数で米系3社の合計に迫る勢いだ。マツダは住友商事との合弁で5億ドルを投じ、グアナファト州に工場を建設中で、14年から年間14万台の小型車を生産する。ホンダも8億ドルを投じてグアナファト州に年間20万台の小型車製造工場（第2工場）を建設、14年の生産開始を目指している。日産も12年1月、最大で20億ドルを投じてアグアスカリエンテス州での新工場建設計画を発表して建設に着手した。第1段階の生産開始は13年末、17万5,000台の小型車を生産する。

欧米企業も黙ってはいない。フォードは12年3月、13億ドルを投じて北部ソノラ州のエルモシーヨ工場を拡張し、中型セダン「フュージョン」の生産を拡大するとともに、高級車「リンカーン」ブランドの

「MKZ」の新モデル生産を15年までに開始する。GMも同年7月、4億2,000万ドルを投じ、サンルイスポトシ工場における新車種の生産とトランスミッション工場の新設、グアナファト州シラオ工場におけるピックアップトラック新モデルの生産計画を発表した。アウディは同年9月、北米初の工場をプエブラ州サン・ホセ・チアパに建設すると発表した。13年に建設を開始し、16年に生産を開始する見込み。スポーツタイプ多目的車（SUV）の「アウディ Q5」後継モデルを年間15万台生産する計画だ。

裾野が徐々に拡大

完成車メーカーの生産拡大に呼応し、自動車部品企業の投資が相次いでいる。11年6月以降、13年2月末までに新たに進出を決定した、あるいは既存生産能力拡大を発表した自動車部品企業（自動車用の素材加工企業も含む）は、正式に公表されているものだけでも50社以上に達しており、公表されていない投資まで含めると100件近くに及ぶとみられている。

自動車部品企業のメキシコ進出は、これまでは1次下請け（Tier1）が中心であり、2次下請け（Tier2）の進出はまれであった。相対的に組み立て工程が多い完成車メーカーやTier1とは異なり、素材加工中心のTier2の生産工程は資本集約的であり、メキシコに比較優位がある人件費のメリットを生かしにくい。コストが大きく下がらない中で進出を実現するためにはある程度まとまった生産量が必要だが、これまでは日系サプライヤーチェーンにそこまでのボリューム感がなかった。しかし、日産は最終的に1社で100万台の生産能力を計画しており、マツダやホンダも加えると日系だけでもボリューム感が出てきた。そのため、12年に入ると素材加工企業、ボルト・ナット製造、熱処理などのTier2やTier3の分野まで日系企業の投資が広がっている。中でも、今まではあまりなかった中小企業の進出が見受けられることが最近の特徴だ。 **JA**