

転換点に立つメキシコと南米市場の展望



株式会社ナカニシ自動車産業リサーチ
代表 兼 アナリスト
中西 孝樹

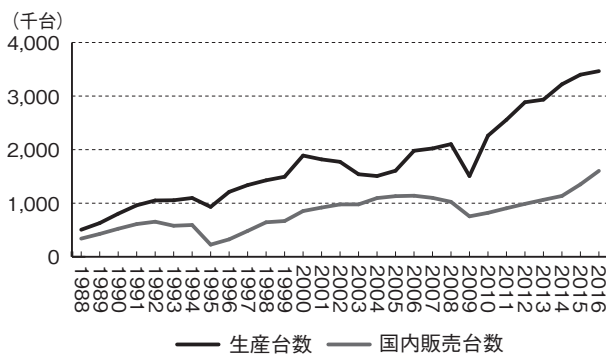
メキシコ自動車産業の現状

メキシコの自動車生産台数は2016年に346万台（前年比2%増）に達した。7年連続で過去最高を更新し、この地位はインドに次ぐ世界第7位に浮上している。生産能力は、2015年実績の400万台が2020年までに560万台に増大されることがすでに各メーカーから発表済みである。その時点では、韓国を抜き、ドイツと肩を並べる世界第5位の自動車生産大国となる見通しである。

メキシコの自動車産業は、米国向け自動車の生産拠点として成長をはじめ、1994年のNAFTA（北米自由貿易協定）の締結を契機に、競争力の高い労働コストに注目した自動車メーカー、自動車部品メーカーが進出を続け、現在の自動車生産の大国への仲間入りを果たすところまで来た。

自動車メーカー有力各社が、戦略的な輸出基地として位置づけてきた。第一に、豊富な労働力と国際競争力の高い人件費だ。第二に、労使協調路線の労働組合との労使関係に恵まれる。第三に、北米自由貿易協定（NAFTA）、メキシコ-欧州自由貿易協定などの豊富な自由貿易協定に恵まれる。第四に、北米と南米の中心にあり、大西洋と太平洋の両サイドにアクセスしやすい地理的なメリットも大きいからだ。

図表1 メキシコの自動車生産、国内販売台数の推移



出所：AMIA

輸出競争力を誇る一方、典型的な輸出産業から脱却できない課題をもつ。メキシコ自動車工業会のデータに基づけば、2016年の国内生産台数のうち輸出台数は同0.3%増の277万台に達する。輸出が国内生産の80%を占め、そのうちの70%を米国へ輸出している。

国内販売は過去最高を2年連続で更新し、前年比19%増の160万台に達する。乗用車が20%増の106万5912台、ライトトラックが17%増の53万7760台。中古車輸入規制強化を受け、中古車から新車への置き換わりが国内販売を強く牽引してきた。一方、ペソ通貨安や国内インフレ圧力が台頭してきていることから、当面は成長の踊り場を迎える公算が高いだろう。

トランプ米国大統領に突きつけられた課題

2015年、メキシコはカナダを抜き対米輸出の最大国に躍り出た。米国は国内需要1750万台のうち800万台の完成車を輸入しているが、メキシコは209万台、カナダは195万台、日本は165万台である。メキシコからの輸入台数は約半分が米国メーカー、3割強が日本メーカーであり、米国メーカーの規模が大きい。現在の生産能力増強計画が実現し、その過半が対米輸出に向かうとすれば、メキシコの対米輸出台数は容易に300万台を超える可能性が高い。

トランプ新大統領にとって、メキシコの自動車産業の競争力の向上は無視できない存在になってきているわけである。自動車メーカー側に米国雇用の削減の意図はなくても、結果として、米国自動車生産の空洞化と雇用に及ぼす影響は無視できない。

トランプ大統領は選挙前からメキシコへの企業の生産移管に対して厳しい口先介入を続けてきた。米フォード・モーターは次期フォーカス生産に向けた新工場建設計画を撤回し、一方、米国のフラットロック工場電動車両や自動運転車を生産するために、7億ドルの新規投資と700人の新規雇用を実施する計画を公表している。

トヨタの新工場もトランプ大統領から口先介入を受けている。計画通りに増強が進められるか否か、見通しは不透明と言わざるを得ない。メキシコ自動車産業は大きな試練の時期に差し掛かっていると見ざるを得ない。

NAFTA 修正の方向性と将来の展望

NAFTA修正の方向性は大きく4つあると考えている。域内原産比率（RVC）引き上げを中心とした、NAFTA継続での再調整。WTOの最恵国関税に基づいたメキシコ、カナダとそれぞれで2国間の新協定を締結。メキシコ政府がトランプ政権と歩み寄る形での数量制限のような非関税障壁の議論。最悪は、二国間交渉が決裂し、「国境の壁」の費用負担交渉にも登場した、かつての「チキンタックス」のような高関税の施行だ。

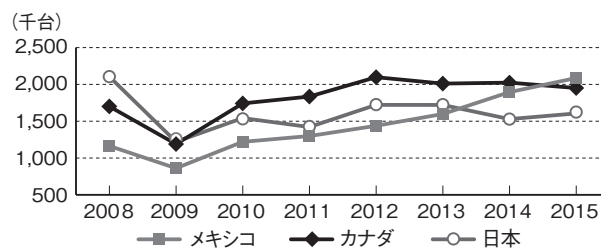
しかし、NAFTA修正が壊滅的な結果に陥るリスクは低いとわれわれは考えている。米国とメキシコとの産業構造はその全容を掴むことができないくらいに密接に関連しており、米国企業と消費者が大きな打撃を受ける高関税の選択は現実的ではない。トランプ政権が振り上げた拳は、むしろメキシコよりも中国や日本へ振り落とされる可能性のほうが高いのかもしれない。

トランプ大統領が目指す米国の「内向き」政策は、グローバリズムに傾きすぎた結果で生じた格差を、ローカリズムへ振り戻し再均衡を図ろうとするものだ。共和党主導の議会も、方法論は全く違っても、構造的に衰退する米国産業の強化を目指した国境税調整をもった税制改正を進める意思がある。

想い出すのは、1990年代の日米構造協議の最中の自動車産業である。日本の自動車産業は日米貿易摩擦の政治的標的となってきた。1981年に対米輸出自主規制枠を設置してから、それが事実上撤廃されたのは、実に1993年の出来事だった。「内向き」となった米国政治の圧力の下で、日本の自動車産業は不遇の長い時間を過ごした。

しかし、この危機があったことで、日本の自動車産業はグローバル化が進展し、世界的な競争力を有する産業となったのだ。今回の米国の「内向き」政策も、中・長期的に一段と競争力を高める好機となるだろう。短期的な苦難はある程度避けられないが、長期的な視野で、競争力を引き上げる努力を怠ってはならないだろう。EUや南米への輸出拡大はメキシコの自動車産業の競争力向上の重要なカギを握るだろう。

図表2 米国乗用車・ライトトラックの原産国別の輸入台数



出所：United States International Trade Administration

ブラジルと南米市場の展望

最後に、ブラジルやその他南米の自動車産業の現状と今後の見通しについて触れておこう。2016年のブラジル自動車生産台数は前年比11%減の212万台に落ち込んでいる。カナダに抜かれ世界10位に後退している。2013年には374万台の過去最高の生産台数に達し、世界第6位の堂々たる自動車生産大国の一角を担っていたが、近年の凋落は著しい。

2006年以降、経済成長に伴う所得増大やクレジット拡大を背景に、ブラジルの新車販売台数は急速に拡大し、2012年には284万台まで急速な成長を遂げたが、その後、ルセフ政権の緊縮財政による景気停滞、失業率の上昇と中間層の購買力低下を受け、2016年の国内新車販売台数は前年比20%減の205万台にまで低下した。

輸出立国のメキシコ自動車市場に対し、ブラジルは世界でも上位の国内新車市場を有する。一方、世界への輸出拠点として高級車から大衆車まで幅広いモデルを先進国へ輸出するメキシコとは対照的に、ブラジル生産車の輸出仕向先は、南米を中心とした地域モデルに集中している。

ブラジル全国自動車工業協会は、2017年の生産台数を前年比12%増、新車販売台数は4%増を予測しており、長い低迷期を脱する期待をかける。研究開発投資を満たす企業への工業税（IPI）を30%減免する国内自動車産業振興策（Inovar-Auto）に加え、経済成長率の回復が生産回復を牽引する公算だ。本格的な底入れは2018年にずれ込む懸念はある。しかし、ブラジルの市場規模は350万台～400万台に達すると考えられ、長期的な潜在成長力は今後も期待の大きい市場と言えるだろう。ブラジル、アルゼンチン、チリを合わせたメルコスールの主要3カ国合計の新車販売市場は2017年は漸減傾向が続き、2018年以降は10%台の成長に回復できるとみている。