

メキシコ自動車産業、米国トランプ政権発足後の投資状況に

加・墨 - メキシコ自動車産業

北米3カ国を取り巻く事業環境は、2017年1月の米国トランプ政権発足に伴い、変化し始めている。FOURINは、メキシコ自動車産業動向に詳しいメキシコ出前講座の主宰者である鯨岡繁氏から、「メキシコ自動車産業の現状と将来の可能性」をテーマに現地の

状況や見通しを聞いた。

鯨岡氏によると、トランプ政権発足による対メキシコ投資は、欧米系が従来の経営戦略を踏襲する一方、日系は慎重姿勢に転じている。部品メーカーでは、多くの日系企業が米国への北上を狙ったメキシコ進出と

【メキシコ自動車産業の現状と将来展望、米国トランプ政権発足も成長を維持】

(2017年10月13日(名古屋)、「メキシコ自動車産業の現状と将来の可能性」を主題に実施した、メキシコ出前講座 主宰者 鯨岡繁氏とのインタビュー内容より構成。)

■米国トランプ新政権とメキシコ

Q. 米国トランプ大統領は就任後、製造業の米国回帰を強調しています。NAFTA 再交渉を含め、メキシコ現地では、どのように受け止められているのでしょうか。

「NAFTA 再交渉については開始前から注意深くみている。メキシコとカナダに対する貿易収支の赤字を解消したいとする米国トランプ政権は、NAFTA を発効した1994年当時存在しなかったビジネスモデルへの門戸開放と、米国原材料を使用させようとする交渉を厳しく続けるものと推測する。最悪の場合、NAFTA からの脱退も有り得ると感じているが、その決断に踏み切った場合、最も困るのは米国であることも多くの関係者が認識している。」

「米国が WTO 加盟国である以上、NAFTA を脱退した場合でも米国への輸入時には MFN(最恵国)関税率が適用される。MFN 関税率が乗用車は 2.5%のため、大きな問題はないが、ピックアップを含むトラックは 25%と高いことが懸念される。最終的には、コストアップを背負うのは米国の消費者という結論に直面するはずだ。」

「一方で、メキシコにとって NAFTA は、特に自動車産業にもたらした利益が大きいは現地でも十分に認識されている。このため、米国が NAFTA から脱退しないように何とか再交渉をまとめたという願いが強く感じられる。」

「ただ、民族としての誇りを失ってまで迎合する考えはない。NAFTA が二国間協定ではなくカナダを含めた三カ国協定であることから、仮にトランプ政権から厳しい提案を受けて妥協が必要な場合には、カナダを巻き込み現行協定の改善と双方が納得できるような落としどころを模索するとも言われている。」

「歴史的な背景からメキシコと米国との関係は非常に微妙である。もともと NAFTA は、米国が提案してきた協定だ。当時の狙いは、米国の大規模農業の農産物をメキシコに売り付けるツールであった。故にメキシコの農業が崩壊し農民が不法移民となって米国に大量に流れ込んだとの認識がある。その事実を目につくって現在の貿易収支状況を理由にメキシコ企業の QCD(品質/費用/引渡)での努力をも否定するような見解には当然、厳しく反論している。」

Q. 自動車産業界に影響は出ていますか。

「自動車産業界に対して大きな影響が出たとは認識していない。Ford が San Luis Potosi 工場の白紙化を発表した当時は大きな衝撃が走った。ただ、その後の Ford の動きを見ると、儲かるか否かという経営判断の結果であったと受け止められている。San Luis Potosi で製造を予定していた Focus を Hermosillo 工場(メキシコ Sonora 州)に移管すると、一度は対外発表した、最終的にメキシコ生産ではなく中国・重慶工場での生産に変更した。その意味では日系部品メーカーのサプライチェーンにあって Focus 用の部品受注企業が失注するという憂き目にあっているケースもある。当事者にとっては痛い事象となってしまった。」

Q. トランプ政権発足により、一部では、日系が過剰反応をしており、米系や欧州系はメキシコ投資を躊躇せずに従来の計画通り実施しているとの話も耳にします。日系と欧米系の投資に対する違いは出ていますか。

「過剰反応とは言えないが、日系企業が慎重な対応をしていることは事実だ。多くの日系企業は部品単体であれ、完成車に組み込まれた部品であれ、基本的には米国への北上を狙いメキシコに進出しているという背景がある。このため、米国というマーケットの大統領(トランプ政

権)が、貿易収支悪化の原因が NAFTA にあるとして、改定を求めて再交渉に入ったことから、その成り行きを見極めるということは至極当然な経営判断と言えるだろう。」

「慎重にならざるを得ない背景には、日産やその関連企業の奮闘の歴史を除くと、メキシコとの交流が限定的だった歴史的・地理的な要因が見え隠れしている。ここ数年の日本人の Bajio(メキシコ中央高原)進出ラッシュまでは、メキシコは日本人にとって遠い存在であったとも言え、NAFTA 再交渉による先行き不透明な状況については見守る姿勢に徹するという経営判断に至ったのではないだろうか。」

「一方で、メキシコと欧州/米州のつながりは歴史的にも深い。極端な言い方になるが、15世紀以来スペインのみならず、軍隊を送り込んだナポレオンのフランスや、戦争で領土を割譲させた米国など、昔から様々な形で関係があった。この歴史的なつながりの長さから、欧米系メーカーは対メキシコ投資を何十年単位の長期的な視野でみた上で実施しているのではないだろうか。」

「メキシコへの進出企業数をみても、日本企業の1,100社に対して、ドイツ企業は約2,000社。米国企業は既に1万社を超えている状況だ。(後述の Videgaray 外相講演資料より)」

Q. 2017年8月にトヨタが Guanajuato 新工場での生産品目を Corolla からピックアップトラック Tacoma に変更し、稼働時期を1年遅らせて2020年にすると公表しました。現地では、Tacoma ショックと言われるほどの衝撃、インパクトがあったと聞いています。

「Corolla から Tacoma への生産品目変更は突然の発表ただけに強い衝撃が走った。直接、Corolla の部品を受注していた Tier-1 メーカーに留まらず、Tier-2、更には子部品レベルの Tier-3 にとっても強烈だった。Tier-3 レベルでは補償など期待できず、注文に漕ぎつけた途端にキャンセルという事例もあったと聞いている。」

「トヨタのメキシコ新工場では、トヨタ系列の部品メーカーに限らず、他系列であろうと、既にメキシコに進出していた QCD の良い企業は活用するの方針であったという話も耳にしている。トヨタとメキシコで口座が開けると期待した部品メーカーにとっては二倍のショックが走ったと理解している。」

「Corolla のためにメキシコ進出を検討してきた部品メーカーの中には、Tacoma では基本構造が異なることからメキシコ進出を凍結したところもあると聞いている。一方で、メキシコ新工場の稼働時期が2019年内から2020年前半に遅れることから、Tacoma 用部品を受注したいと気を取り直して新たな取り組みに注力している企業も出てきているようだ。」

「新聞発表からの類推だが、Tacoma を北米で年間40万台製造する計画から推測すると、内訳はメキシコ Baja California の工場では16万台/年、米国テキサス州 San Antonio 工場では11万~14万台/年、メキシコ Guanajuato 州の新工場では10万~13万台/年規模になるとみている。Corolla で失注した部品メーカーも何とか Tacoma で挽回したいとの思いもあるだろう。更に、米国南部に新たに設置するというトヨタとマツダの合弁新工場向けを狙い QCD でのアピールを開始した部品メーカーも出てきている。」

「一方、2017年に入り話題となっている NAFTA 再交渉についてトヨタは、米国が NAFTA を脱退する可能性が低いとみているようだ。北米40万台体制のおそらく70%以上をメキシコ製とする戦略自体が崩れかねないからだ。脱退に伴い米国向け輸出は無税でなく、MFN 関税率が適用され、ピックアップトラック Tacoma には25%の関税が課せられる

日系と欧米系で差も、生産規模は拡大傾向続く可能性高い

North America

なっているため、米墨情勢の状況を見守るため投資を遅らせる傾向にあるという。メキシコでは、トランプ政権発足以上に、トヨタが2017年8月に発表したGuanajuato新工場でのCorollaからピックアップトラックTacomaへの生産品目変更も衝撃的であった。

メキシコ自動車産業の将来展望については、Detroit 3を含めコストが高く労働組合問題が付きまとう米国での生産よりも、メキシコにシフトして競争力のある自動車を米国の消費者へ届けるという経営判断に大きな変化はないとみている。(安藤)

【メキシコ自動車産業の現状と将来展望、米国トランプ政権発足も成長を維持】(つづき)

ことになる。」

■事業環境

Q. トランプ政権発足後、サプライヤー進出などメキシコでの事業環境に変化はあったでしょうか。

「米系部品メーカーは、Detroit 3 (GM/Ford/FCA) すべてのメキシコ工場に部品を供給できるサプライチェーンを構築済みである。このためトランプ政権発足とは関係なく、今から新たにメキシコに進出する企業はあまり多くないだろう。」

「欧米系部品メーカーの多くは、M&A(買収・合併)を繰り返して巨大化しているところもあって、これらの企業は長期的な視野で投資を決めている。メキシコだけに投資をするという観点ではなく、米国ミシガン州付近の本部の下で NAFTA(北米)工場としてのバランスをみた上で工場展開を手がけている。北米3ヵ国で SCM(Supply chain management= サプライチェーンマネジメント)を実践しており、メキシコのみで事業環境を判断するというよりも、北米全体で利益追求をしているのが実態だろう。こうしたことから、もちろん業界全体で NAFTA 再交渉における、3ヵ国が5年ごとに見直し(更新)を行わない場合、NAFTA が自動的に失効する『サンセット条項』には反対の立場だ。」

「日系企業の場合、Tier-1 や Tier-2 はほぼ出揃っており、昨年来求められてきたのが素材や加工分野の中堅企業の進出である。こうした分野の企業は、日本にいても仕事先細りになることが明らかな状況からメキシコへの進出を一年半前から検討してきたのが実情だ。FS (Feasibility Study=実現可能性調査)の開始時点では顧客との距離を勘案しながら工業団地に土地を購入して建屋を自前で建設する計画だったが、一部ではプロジェクト自体を凍結した。凍結していない企業も、初期投資を少なく抑えろとの方針から、レンタル建屋を借りて最低限のラインを設置して仕事量が増えてから追加投資をするという二段・三段構えでの取り組みに舵を切ったようだ。その意味ではゼネコン業界にとっても苦しい状況となっている。」

「ただ不確実な状況下でも、新機種のイベントに合わせて計画を前倒して進出を実現した企業も存在する。例えば、冷間鍛造部品の小川工業(和歌山県橋本市)や、梱包資材メーカーのカネパッケージ(埼玉県入間市)、ゴム・コンパウンドのエラストミックス(三重県四日市市)である。」

■生産/輸出

Q. メキシコの自動車生産台数は拡大を続けています。今後の見通しをお聞かせください。

「メキシコの実生産台数は、引き続き拡大を続けていくとみている。Ford もだが、GM もメキシコでの生産を戦略的に考えている。GM カナダの CAMI 工場(オンタリオ州)が9月17日からストライキに入った背景には、GMC Terrain をメキシコに移管したことで約600人が失業したことがある。今次のストライキは GM 経営陣が Chevrolet Equinox も CAMI からメキシコに移管しつつあることへの警戒であり、カナダの労働組合 Unifor がメキシコの労賃の低さにクレームをつけている次第だ。裏を返すと、GM などはトランプ政権の圧力があってもメキシコシフトを経営判断として継続するものともみられる。」

Q. メキシコ国内の港湾の状況(能力、拡張計画など)はどうでしょうか。港湾能力がキャパを超え、港で出荷待ち状態も出てきており、港湾開発の遅れも指摘されます。

「完成車輸出で港湾のキャパと鉄道のキャパが問題になっていることは承知している。鉄道についてもワゴンが足りなく完成車の輸送に支障

を来し、在メキシコ日本人商工会議所が特別チームを編成してメキシコ政府との交渉に乗り出しているのも事実だ。」

「ただ一挙に解決できる問題ではない。NAFTA の再交渉の中で米国側が要求している通関時の迅速化などと合わせて、NAFTA の改善活動のなかで取り上げられるべき課題と考えている。メキシコの港湾や鉄道は独占的、世襲的な要素が強く、米国の黒船ショックが有効との考え方もある。」

「2017年8月3日に大手町(東京都千代田区)で開催されたメキシコ Videgaray 外相の講演会の中で、バネラーから『自動車500万台生産に間に合うように鉄道・港湾などの物流インフラの改革が不可欠』との指摘があった。これに対して、外相は、『過去6年間でメキシコの港湾能力は150%増えている。民間部門からの投資も積極的だ』と説明し、政府が同問題解決に向け動いている状況を伝えていた。ただ、タイミング的にはそれを実行できるのが次の政権(2018年12月〜)になるのが気がかりではある。」

■メキシコ自動車産業の将来展望

Q. リーマンショックからの米国市場の回復で、米国への供給量が増えています。こうした状況は今後も続くかとみえますか。2017年以降、中南米市場は回復傾向を示すとの見方が優勢です。今後、中南米向け輸出も増えていく可能性もあると考えています。

「自動車の生産計画は開発を含めると10年単位であり、Detroit 3を含めコストが高く労働組合問題が付きまとう米国での生産よりもメキシコにシフトして競争力のある車を米国の消費者へ届けるという経営判断には大きな変化はないものと考えている。」

「Videgaray 外相の講演を引用すると、ブラジルとアルゼンチンで政権交代があつて Mercosur(南米南部共同市場)は安定感が増している。更に、メキシコとコロンビア、チリ、ペルーとの間で結ばれている太平洋同盟などを含め、南米の自由貿易体制は拡大する傾向にある。NAFTA 再交渉の行方を見ながら、メキシコとしては米国以外の国への輸出振興に一層注力していくだろう。」

■メキシコ大統領選挙

Q. メキシコでは2018年の大統領選挙に注目が集まっています。左派でポピュリストと言われる MORENA(国民再生運動党)の Obrador 氏が躍進しています。

「メキシコは民主国家であり、2000年と2012年に政権交代が平和裡に実施されており、Obrador 氏が大統領になった場合でも、民主的な政権交代ルールが覆ることはないであろう。同氏が経済政策に注力することは明白である。自動車産業を犠牲にするような政策は採用できないと考える。」

「ただ元来メキシコの労働法は社会主義的な要素が多いのも事実だ。Obrador 氏が政権を取ると、社会主義的な労働法が強化される可能性はある。企業経営に協力的な組合の立場が影響されることになるだろう。」

(FOURIN)

＜メキシコ出前講座 主宰者 鮎岡繁氏＞

- ・1973年日綿実業(当時)入社。2003年ニチメンメキシコを退職後、エフテック(執行役員購買本部長)、住友商事メキシコ現地法人(アドバイザー)などを経て、2016年に日墨友好を願って「メキシコ出前講座」を設立。メキシコの自動車産業における軽量化/現調化に対応するために、品質重視の中堅加工メーカーのメキシコ進出支援に着手した。
- ・海外駐在歴:メキシコ(2回)、イラク、サウジアラビア、インド、モンゴル。