

メキシコの自動車・部品関連産業におけるビジネス機会セミナー

<メキシコ自動車産業の歴史>

- ・ メキシコの自動車産業は、1920年代、1930年代に米 Big3 が KD 進出して以来、永らく国産化政策がとられていましたが、GATT 加盟、1994年の NAFTA の締結をはじめとする、メキシコ政府による貿易自由化政策の推進に後押しを受け、1980年後半から急速に成長しています。
- ・ 1980年代初頭までのメキシコ国内の自動車生産台数は、わずかに年間 50万台であったが、いまでは 200万台を越える生産規模にまで拡大、メキシコは今や世界のトップ 10に入る自動車生産大国となっています。
- ・ 日本の自動車メーカーのメキシコにおけるビジネスの歴史は大変古く 1960年代に遡ります。
- ・ 日産は 1961年に事業所を設立、1966年には生産を開始。ホンダは 1971年には二輪車の生産を、1995年には四輪車の生産を開始した。
- ・ 現在では、日本の自動車メーカー 5社（日産、ホンダ、トヨタ、いすゞ、日野）がメキシコに工場を持ち、年間 45万台（2009年実績、2008年実績では 55万台）を生産している。

<日メキシコ EPA>

- ・ 2005年には、日本にとって初めての本格的な EPA となる、日メキシコ EPA が発効した。
- ・ 両国政府による約 2年間にわたる粘り強い交渉の結果、自動車分野をはじめ、日本とメキシコ双方に意義のある形で締結され、両国の貿易は倍増（2004年実績 7,962億円、2008年実績 1兆 4,263億円）。日本の自動車メーカーにとってもメキシコにおけるビジネスの大きな転機となった。
- ・ 一例として、この EPA を契機に、2005年にトヨタが新たに工場を設立。既に進出を行っているメーカーからも積極的な新規投資が相次いだ。
- ・ また、多くのメーカーがメキシコ市場にビジネス参入を果たした。日本メーカーの市場シェアは 2009年実績で 38%と、EPA 締結以前と比べて 10%拡大した。
- ・ いまでは、我々の会員企業のうち、日産、ホンダ、トヨタ、スズキ、富士重、日野、いすゞの現地法人が、それぞれ AMIA、ANPACT の会員メンバーとなり、メキシコ自動車産業の一員として、自動車産業の発展やメキシコ経済に貢献すべく、日々努力を行っている。
- ・ さらに、EPA の協力事業として、JETRO/JICA が主体となり、メキシコの自動車部品産業の育成支援を目的とした、ビジネスマッチングや日本人専門家の個別巡回指導が行われている。この JETRO/JICA の支援活動については、日本自動車部品工業会の月刊誌「月間・自動車部品」の 5月号で紹介しておりますが、現地で調達先が見つかりにくい部品や金型などの工具、サービス分野で大きな成果が上がっていると報告されています。
- ・ こうした産業基盤強化を支援する活動を通じ、日本メーカーとメキシコの関係は、一層良好なものとなっている。
- ・ 両国政府の間では、日メキシコ EPA をさらに前進させるべく、再協議を行っている

いている。この協議が成功裏に妥結し、産業界にとってより一層有益な内容となることを期待。

<むすび>

- ・ 皆様ご承知のとおり、いま自動車産業は、新興国の台頭や次世代技術の開発などを背景に、世界的な変革期の真最中にある。
- ・ 日本の自動車産業をめぐる最近の動向として、日本政府は今年 4 月に、自動車産業や社会全体の中長期的な戦略を構築する“次世代自動車戦略 2010”を公表。日本の自動車メーカーとしても、環境に配慮した次世代自動車の開発、および市場導入に向けて努力している。
- ・ そうした中、北米・南米市場へのアクセスという地理的優位性、優良かつ低コストな労働力、世界各国との FTA ネットワークを持ったメキシコは、生産拠点、あるいは部品調達先として、今後その重要性は益々高まるものと思われ、本日のセミナーはまさに時を捉えたものと言える。
- ・ 本日のセミナーを通じて、貴国と日本の自動車メーカーとの相互理解や関係が一層深まることを祈念する。
- ・ マテオス経済大臣、ルイスカバーニャス駐日大使には、日本の自動車および自動車部品メーカーへの引き続きのご支援を賜りたい。

- ・ ご清聴ありがとうございました。

* * *