

現代自動車グループのグローバル化戦略のなかのメキシコ生産

—チャイナショック下で重要性を増す北米事業—

調査部

上席主任研究員 向山 英彦

要 旨

1. 韓国の現代自動車グループ（現代自動車と起亜自動車）は新興国での販売増加により2000年代にプレゼンスを高めたが、近年の中国の成長減速とそれに起因する新興国の成長鈍化が逆風となっている。2015年の中国での販売台数は現代自動車が前年比▲7.0%、起亜自動車が▲4.6%になった。
2. 相対的に重要性が高まったのがアメリカ市場である。アメリカでの販売が底堅く推移してきた結果、現代自動車グループの世界販売台数に占めるアメリカの割合は14年の16.9%から15年に17.9%へ上昇した（中国は22.7%から21.3%へ低下）。その一方、アメリカ工場の生産能力が限界に達したため、韓国からの輸出が増加している。
3. こうしたなかで、起亜自動車が今年5月メキシコでの生産を開始した。この背景には、アメリカ工場の生産能力が限界に達したことのほかに、メキシコを北米と南米市場向け輸出生産拠点として活用出来ることがある。メキシコではNAFTA（1994年）の成立以降外資系自動車メーカーの進出が相次ぎ、自動車産業が著しく成長してきた。
4. 現代自動車グループのグローバル戦略のなかで起亜自動車のメキシコ工場がどのような役割を担うのかは必ずしも明確になっていないが、同工場は主としてアメリカ市場向け輸出生産基地（メキシコや南米にも販売）になるものと考えられる。
5. 韓国とメキシコとの貿易関係をみると、自動車産業を中心に拡大している。16年（1～5月）現在、韓国にとってメキシコは10番目の輸出先であるが、乗用車は7番目、自動車部品はアメリカ、中国に続く3番目の輸出先になっている。また、メキシコからの自動車部品の輸入も増加している。
6. メキシコでの自動車生産拡大に伴い現地での鋼材需要が増加しており、鉄鋼メーカーにとってもビジネスチャンスが生まれている。こうした民間経済活動の拡大を受けて、韓国政府とメキシコ政府は16年4月、中断していたFTA交渉を年内に再開することで合意した。今後、韓国とメキシコとの経済関係が一段と緊密化することが期待される。

目 次

1. チャイナショックの影響を受ける現代自動車グループ

- (1) 2000年代に新興国需要の取り込みで成長
- (2) ブレーキがかかった新興国市場

2. 重要性が高まる北米市場

- (1) 底堅く推移するアメリカ販売
- (2) 再び上昇する韓国からの輸出割合

3. 自動車生産大国になったメキシコ

- (1) 輸出産業として自動車産業が成長
- (2) 多角化し始めた輸出先
- (3) 稼働した起亜自動車のメキシコ生産

4. 自動車分野を中心に拡大する韓墨経済関係

- (1) 拡大する自動車部品貿易
- (2) 広がるビジネスチャンス

まとめに代えて

チャイナショックにどう対応するかは、韓国経済および企業にとって現在最大の課題である。海運や造船などの不況業種では構造調整が進められているほか、「過度な」中国依存を是正するための生産拠点および輸出先の多角化、中国企業の台頭を受けて事業の高度化を図る動きが広がっている。

現代自動車グループ（現代自動車と起亜自動車）はサムスングループに次ぐ大企業集団である。中国をはじめとする新興国での販売増加により2000年代にプレゼンスを高めたが、中国の成長減速とそれに起因する新興国の成長鈍化が逆風となっている。2015年の販売台数をみると、先進国市場で増加したのに対し、新興国市場はインドでこそ2桁増となったものの、中国をはじめロシアやブラジルなどで前年比マイナスとなり、新興国での販売不振が全体の足を引っ張った。中国では生産能力を拡張しているだけに、販売の立て直しは喫緊の課題といえよう。

チャイナショックの影響を受けるなかで、起亜自動車が今年5月、メキシコで生産を開始した。16年は10万台程度を生産し、17年以降30万台にまで増加させる計画である。起亜自動車によるメキシコ生産が現代自動車グループにとってどのような位置づけになるのか、これを同グループのグローバル戦略のなかで検討するのが本稿の目的である。

構成は以下の通りである。1. で、現代自動車グループの置かれた現状について整理し

ながら、中国における販売低迷について分析する。2. でアメリカでの販売が底堅く推移している一方、アメリカ販売における韓国の対米輸出割合が再び上昇していることを明らかにする。3. でメキシコが自動車生産大国になった背景を探るとともに、起亜自動車のメキシコ進出の意義を考える。4. で自動車産業を中心に韓国とメキシコとの貿易関係の現状を明らかにした後、今後を展望する。

1. チャイナショックの影響を受ける現代自動車グループ

中国をはじめとする新興国での販売増加によりプレゼンスを拡大してきた現代自動車グループにとって（注1）、中国の成長減速とそれに起因する新興国の成長鈍化が逆風となっている。

(1) 2000年代に新興国需要の取り込みで成長

チャイナショック（中国の成長鈍化や生産過剰がもたらすマイナス効果）の影響が広がったことにより、韓国では現在、経済成長率が2%台へ低下しているほか、多くの企業で業績が悪化している。とくに世界的に荷動きが急減したため、海運や造船業界では営業赤字に陥る企業が増加し、構造調整が課題になっている（注2）。

チャイナショックの影響を受けているの

は、韓国を代表する企業であるサムスン電子や現代自動車も例外ではない。サムスン電子、現代自動車はサムスングループと現代自動車グループのそれぞれ中核的な存在である。サムスングループと現代自動車グループの2グループだけで、上位20グループ全体の資産総額の約3割を占めている（図表1）。

輸出や投資、雇用など経済全体への影響力が大きいため、その業績には常に関心が寄せられ、ときに「アーニングショック」として株式市場や為替市場を揺るがす要因にもなる。

サムスン電子では世界的なスマートフォン需要の伸び悩みと低価格中国企業製品の台頭

図表1 2016年3月末の韓国の大企業集団（資産総額）

順位	企業集団名	資産総額 (兆ウォン)
1	サムスン	348.2
2	現代自動車（2000年に現代から分離）	209.7
3	韓国電力公社	208.3
4	韓国土地住宅公社	170.0
5	SK	160.8
6	LG	105.9
7	ロッテ	103.3
8	POSCO	80.2
9	GS（2005年にLGから分離）	60.3
10	韓国道路公社	57.7
11	韓火	54.7
12	現代重工業（2002年に現代から分離）	53.5
13	農協	50.1
14	韓国ガス公社	40.5
15	韓進	37.0
16	斗山	32.4
17	KT	31.3
18	新世界（97年にサムスンから分離）	29.2
19	CJ（旧第一製糖）	24.8
20	SH公社	23.7

（資料）韓国公正取引委員会

などが響き、ITモバイル部門の営業利益が大幅に減少したことにより、13年10～12月期以降減益が続いた。その後半導体部門の増益やコストダウンが奏功して、営業利益は14年7～9月期をボトムに回復基調にある。NAND型フラッシュメモリーやプロセッサなど半導体事業の強化を図る一方、電装事業（次世代自動車関連）を新たな収益の柱にしていく方針である（注3）。

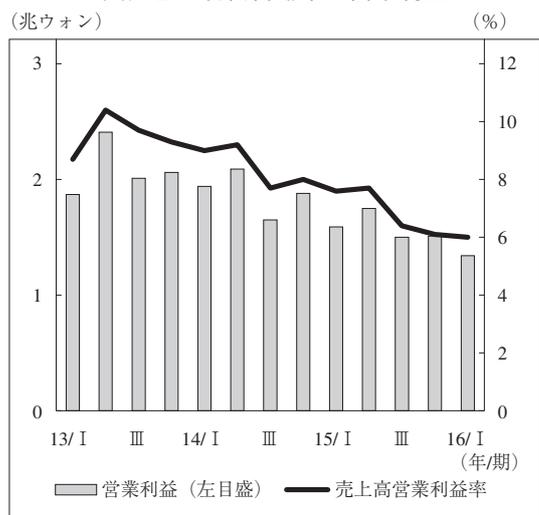
これに対して、現代自動車では13年4～6月期以降減益基調が続き、16年1～3月期の営業利益が13年4～6月期の半分近くにまで減少するなど（図表2）、厳しい経営環境が続いている。以下で、近年の業績についてみていこう。

現代自動車グループは、世界の自動車販売台数で2004年の第7位から08年に第5位へ上

昇するなど、2000年代に入って急速にプレゼンスを高めた。15年はGMグループ、VWグループ、トヨタ自動車グループ、ルノー・日産グループ、現代自動車グループの順であった。

アメリカを含む先進国でシェアを高めたこともあるが、新興国の需要取り込みに成功したことが販売拡大に貢献した。この背景には、世界の自動車市場において「先進国から新興国へのシフト」が生じたことがある。95年は先進国が世界の自動車販売台数の8割近くを占めていたが、2010年に新興国が5割を超えたように（図表3）、新興国市場における事業の成否が企業の成長を左右するようになったのである。

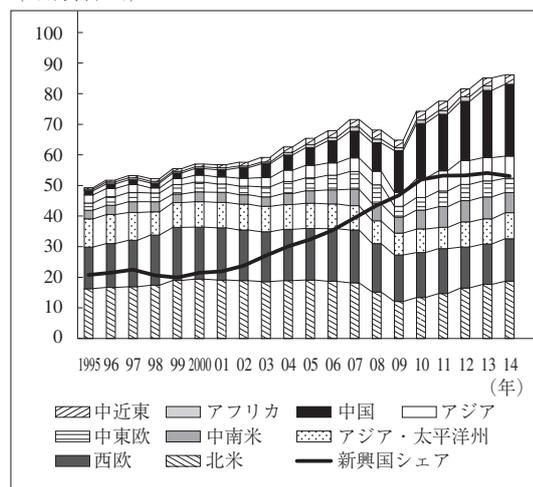
図表2 現代自動車の営業利益



(資料) 現代自動車決算資料

図表3 世界の地域別自動車販売実績

(100万台、%)



(注) 先進国は北米、西欧、アジア・太平洋州。アジア太平洋州は日本、韓国、シンガポール、ブルネイ、豪州、ニュージーランド。

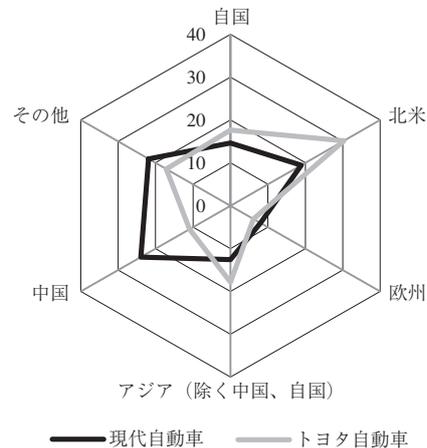
(資料) FOURIN『世界自動車統計年刊2015』

現代自動車グループが新興国でシェアを高めた要因には、①ボリュームゾーンの開拓、②同一セグメントへの複数モデル投入による消費者の囲い込み、③現地ニーズに合った戦略モデルの開発、④巧みな広告宣伝を通じたブランド認知度向上などが指摘出来る。複数モデルの投入はモジュール化によって可能となった。ボリュームゾーンの開拓により比較的早期に量産体制（年産30万台）を確立出来たことも、競争優位の一因となっている。

他方、トヨタ自動車の場合、早くから進出したASEAN（東南アジア諸国連合）地域を除くと、海外販売の重点はアメリカに置かれた。70年代に生じた日米通商摩擦を契機に80年代にはアメリカでの現地生産が開始された。90年代以降インドや中国など新興国市場の開拓に力を入れ出したが、これらの市場には中型車セグメントから参入した。ボリュームゾーンの小型車セグメントは競争が激しく利幅が小さいのに対して、中型車は利幅が大きく高品質を訴求出来るためである。こうした両社のマーケティング戦略の違いが2000年代に勢いの差となって表れた。

実際、現代自動車とトヨタ自動車の地域別販売構成を比較すると、トヨタ自動車では北米のウエートが高いのと対照的に、現代自動車では中国とその他、つまり新興国のウエートが高く（図表4）、現代自動車の新興国重視が裏づけられる。ただし、ASEAN諸国では日系企業が早期に進出したこともあり、現

図表4 地域別販売構成比（2014年）



（注）北米はアメリカ、カナダ、メキシコ、プエルトリコ。
（資料）FOURIN『世界自動車統計年刊2015』

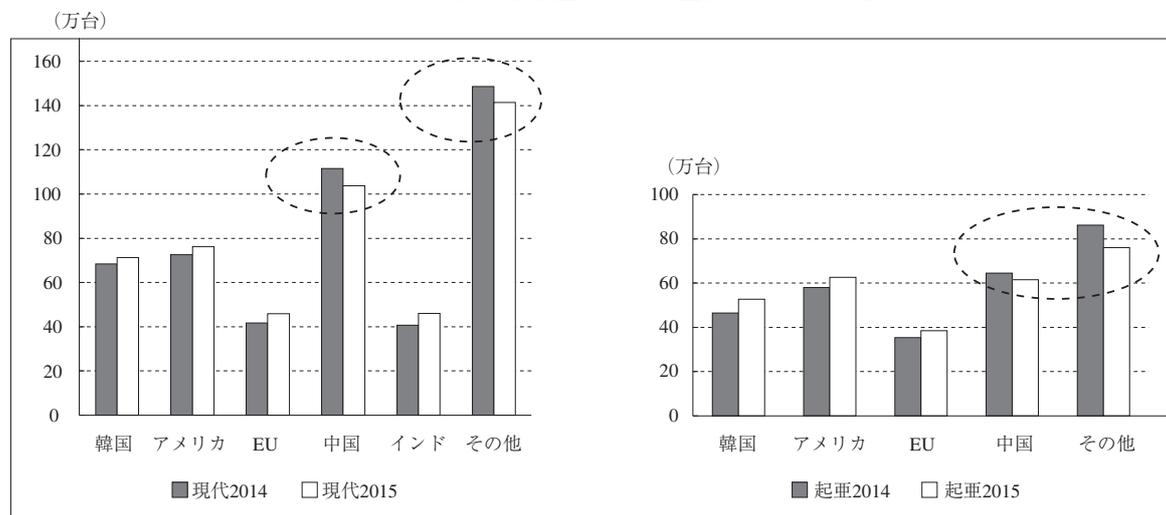
代自動車のシェアは総じて低い（注4）。

新興国市場で販売を伸ばしてきただけに、中国の成長減速とそれに起因するロシアやブラジルなど資源国の景気悪化は現代自動車グループにとって逆風になった。

(2) ブレーキがかかった新興国市場

現代自動車グループの15年の販売台数をみよう（図表5）。現代自動車は、アメリカが前年比（以下同じ）+5.0%、EU+9.8%、韓国+4.1%増と自国を含む先進国市場で増加したが、新興国市場ではインドでこそ+13.1%となったものの、中国▲7.0%、その他▲4.9%となった。起亜自動車もアメリカ+7.9%、欧州（EU+EFTA）+8.8%、韓国+13.3%増となった一方、中国▲4.6%、その他▲11.7%となった（起亜自動車のインド販

図表5 現代自動車と起亜自動車の主要市場での販売台数



売はない)。

両社が発表している資料ではロシアとブラジルでの販売台数(現地工場出荷分に韓国からの輸出を含めたもの)は不明であるが、現地の工場出荷ベースは2桁減となった。ブラジルとロシアでは資源価格の大幅下落や通貨急落の影響により、15年の実質GDP成長率がそれぞれ▲3.8%、▲3.7%となった。自動車販売も14年、15年と2年連続で前年比マイナスとなり、とくに15年の販売はそれぞれ▲26.6%、▲35.7%と落ち込んだ。

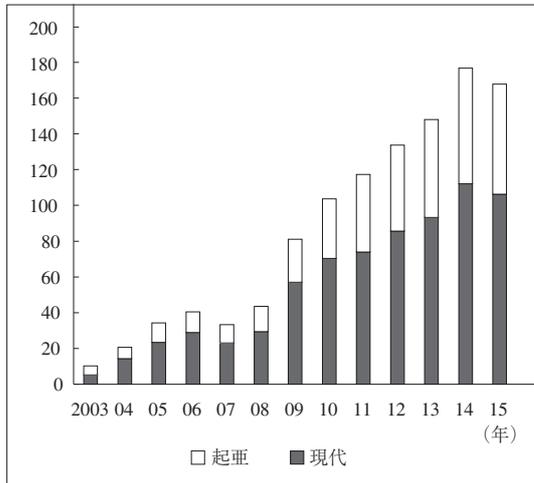
このように中国を含む新興国での販売にブレーキがかかったことが、業績悪化の一因になっている。

中国での販売について少し詳しくみよう。中国は現代自動車グループにとって最大の市

場(起亜単独では15年にアメリカが最大)で、14年には世界全体の販売台数の22.7%を占めた。14年まで比較的順調に販売を伸ばしてきたため(図表6)、生産能力を相次いで増強してきた(図表7)。しかし、中国では14年に入り販売が鈍化し、15年4月には前年比マイナスに転じた。8月まで前年割れが続いたことを受けて、中国政府が小型車(排気量1,600cc以下)を対象に減税措置(自動車取得税を10%から5%へ引き下げ)を導入したことから、その後販売は回復傾向にあるものの、15年通年の販売台数(2,459万台)は前年比+4.7%にとどまった。

こうしたなかで、現代自動車グループは各社に対抗するように値下げを実施したほか、現地経営陣を交代させて販売の回復を図った

図表6 現代自動車グループの中国での販売台数
(万台)



(資料) 現代自動車、起亜自動車決算発表資料など

図表7 現代自動車グループの海外生産工場

工場稼働年	現代自動車	起亜自動車
1989	カナダ (93年閉鎖)	
1997	トルコ	
1998	インド	
2002	中国	中国
2005	アメリカ	
2006		スロバキア
2007		中国第二工場
2008	インド第二工場 中国第二工場	
2009	チェコ	アメリカ
2011	ロシア	
2012	中国第三工場、ブラジル	
2013		中国第三工場
2016	中国第四工場完工予定	メキシコ (5月稼働)

(資料) 現代自動車、起亜自動車のホームページ、アニュアルレポート等より作成

が、前年比▲5.0%となり(図表6)、シェア(工場出荷ベース)も14年の9.0%から17.9%へ低下した。

16年に入り徐々に販売は回復してきているが、16年上期をみると、中国の自動車販売が

前年同期比+8.1%になるなかで、現代自動車グループは▲0.6%であった。

15年から続く販売不振の要因としては、①外資系企業間の競争激化、②市場ニーズの多様化、③現代自動車グループのモデルチェンジの遅れなどに加え、中国地場企業の低価格攻勢(特にSUV分野)により、現代自動車グループのコストパフォーマンスの良さが以前より失われていることが指摘されている。失地回復をめざして、現代自動車グループは16年に入り、エラントラ(コンパクトカー)やツーソン(SUV)、スポーティージ(SUV)の新車を相次いで投入した。新車投入効果により販売は伸びているものの、期待したほどの水準に達していないとの指摘もある(注5)。さらに現代自動車は最近になり、中国でハイブリッド車のソナタ・ハイブリッドの生産を開始した(注6)。

なおトヨタは小型車のヴィオスやカローラ、レビンなどが減税対象となっているうえ、カローラとレビンにハイブリッドカーが投入されたこともあり、16年上期の販売台数(輸入車を含む)は前年同期比15.5%の伸びを記録した。

中国ではこれまで販売が総じて順調に伸びてきたうえ、シェア上位企業が相次いで生産能力拡張計画を打ち出したため、現代自動車は乗用車の第4工場(北京自動車との合弁)を河北省滄州市で、第5工場を重慶市で建設している。第4工場は15年4月初め(16年完

工予定、図表7)、第5工場は同年6月に起工式が行われた。このように生産能力を拡張しているだけに、販売の回復が遅れれば過大投資となりかねない。

- (注1) 現代自動車グループ(鄭夢九会長)は鄭周永会長の継承問題をめぐる対立(五男の鄭夢憲氏が継承)を契機に、2000年に現代グループから分離した。同グループは自動車と鉄鋼をコア事業とし、自動車事業では起亜自動車のほかに現代モビスや現代ウィアなどの部品企業、鉄鋼事業では現代製鉄などを抱える。また、グループ会社のグロービスは自動車輸送業務を担っている。経営が悪化している現代商船は現代グループに属しており、現代自動車グループはその救済に関心を寄せていない。
- (注2) この点は、向山英彦[2016a]を参照。造船業界では海洋プラント事業の赤字拡大も業績悪化につながった。
- (注3) サムスン電子ではチャイナショックへの対応の一つとして、ベトナムへ携帯電話(含むスマートフォン)生産をシフトしている。この点は、向山英彦[2016b]を参照されたい。
- (注4) この点に関しては、向山英彦[2015]を参照。
- (注5) 매일경제2016年6月9日。
- (注6) 日本経済新聞2016年6月16日。

2. 重要性が高まるアメリカ市場

中国での販売が減少に転じた一方、アメリカでの販売は比較的堅調に推移しており、現代自動車グループにとってアメリカ市場の重要性が相対的に高まっている。

(1) 底堅く推移するアメリカ販売

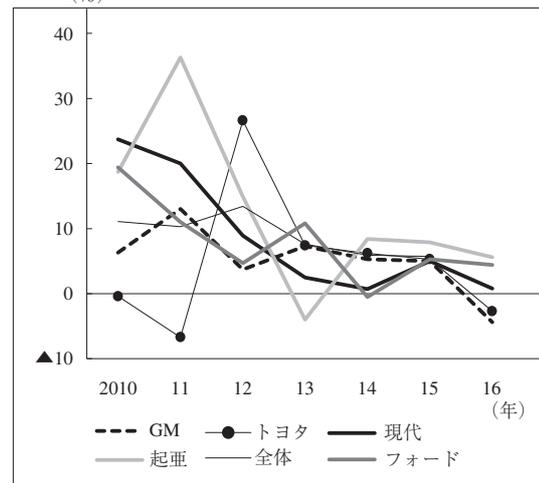
現代自動車グループのアメリカでの販売台数は2009年から12年にかけて著しく伸びた。とくに10年、11年は現代自動車が前年比(以下同じ)+23.7%、+20.0%、起亜自動車が+18.7%、+36.3%を記録した(図表8)。コ

ストパフォーマンスの良さに加えて、「超円高」やトヨタのリコール問題、東日本大震災後のサプライチェーン寸断などの要因による日本車の販売低迷が、現代自動車グループの販売を押し上げたといえよう。

この押し上げ効果はその後剥落していった。12年秋口以降の円安・ウォン高の進展やアメリカの景気回復とガソリン価格低下を背景にした大型車(ピックアップトラック、SUVほか)への需要シフトなどの影響を受けて、現代自動車の販売台数は13年+2.5%、14年+0.7%とブレーキがかかった。他方、起亜自動車は13年に▲4.0%となったが、14年は+8.4%と比較的に早期に回復した。

15年はアメリカの景気回復が一段と進展したこともあり、現代自動車が+5.0%、起亜

図表8 アメリカでの販売台数前年比伸び率(%)



(注) 16年は1~6月。
(資料) オートデータ、マークラインズ

自動車は+7.9%と伸びがやや加速した。前述したように、中国での販売が前年割れになったことにより、現代自動車グループの世界販売台数に占める中国の割合は14年の22.7%から21.3%へ低下した一方、アメリカの割合は16.9%から17.9%へ上昇した。

16年に入ってもアメリカでの販売は比較的底堅く推移している。上半期は全体の販売台数が前年同期比+1.5%となるなかで、現代自動車は+0.8%であったが、起亜自動車は+5.6%となった。

以上のように、中国での販売にブレーキがかかる一方、アメリカ市場の重要性が相対的に高まってきている。

(2) 再び上昇する韓国からの輸出割合

現代自動車グループによるアメリカでの生産は2000年代半ばに開始された。日本の自動車メーカーがアメリカでの生産を開始したのが80年代であったので、かなり遅れて現地生産を開始したことになる。現代自動車の設立が67年と遅いこともあるが、アメリカでの現地生産が遅れたことには次のような歴史的背景がある。

80年代後半に北米向け輸出の急増とウォンの切り上げを契機に、現代自動車は89年にカナダでの生産を開始した。しかし、①部品を安定的に供給出来なかった、②販売後に品質不良が指摘された、③アフターサービス体制が十分に整備出来なかったなどの問題が生じ

たため、販売台数が88年の48万台をピークに、90年以降は10万台にまで減少し、93年に閉鎖を余儀なくされた。カナダ工場の閉鎖は現代自動車にとって苦い経験となったが、このことがその後の品質改善とサプライチェーンの見直しにつながった。

品質改善に関しては、経営トップが陣頭指揮を執り、開発チームや部品企業などを巻き込んで「Five Star」制度と呼ばれる取り組みが行われた（注7）。また、サプライチェーンに関しては、97年の通貨危機後に、①自動車部品企業の集約化、②モジュール（複数の部品をシステム単位で一体化して生産ラインに組み付ける）化、③外資系企業の進出が進んだことにより大きく変わった。99年に、現代自動車による起亜自動車の吸収合併が行われ、現代自動車グループは2000年、部品会社を集約して現代モービスを設立し、モジュール化を推進した（注8）。モジュール化を推進する過程で部品企業の集約化が一層進んだ。また、現代モービスは設立後現代自動車の海外進出に随伴進出し、部品の安定供給の役割を担うようになった。これによって、カナダ工場で浮き彫りになった部品供給の問題がクリアされた。

カナダ工場閉鎖後、現代自動車グループは新興国とくにBRICsを中心に現地生産に乗り出す一方（前掲図表7）、北米での販売は韓国からの輸出で対応した。

北米での現地生産に再び乗り出すのは2000

年代半ばになってからである。まず現代自動車がアメリカアラバマ州で05年に生産を開始し、現在ソナタ（中型セダン）とエラントラ（コンパクトカー）を生産している。続いて起亜自動車がジョージア州で09年より生産を開始し、オプティマ（中型セダン、韓国名K5）とソレント（SUV）を生産しているほか、現代自動車のサンタフェ（SUV）を受託生産している。

現地生産が開始されたとはいえ、生産されている車種はトヨタ自動車と比較すれば（後掲図表13）少ない。トヨタ自動車の場合には、アメリカ以外にカナダ、メキシコに工場を建設して、アメリカを含む北米市場向けに広範な生産体制を築いている。

現代自動車グループでは上記以外の車種は韓国から輸出しているため、アメリカ販売台数に占める韓国からの輸出の割合が高い。現代自動車を例にとると、現地生産開始前は韓国から輸出していたが、05年の現地生産開始に伴い輸出比率が総じて低下し、10年には41.4%になった。しかし、その後アメリカでの販売が著しく増加したことにより、韓国からの輸出割合が再び上昇し、近年は50%近くで推移している（図表9）。

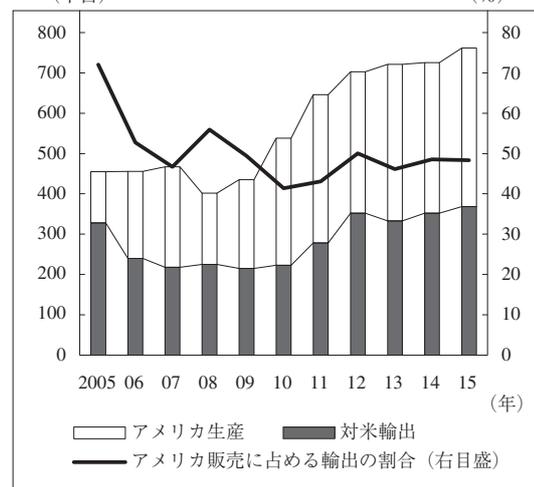
輸出割合が上昇したのは、①アメリカ工場の生産能力が一杯になったこと、②アメリカでの生産車種が限られていること、③韓国での生産に優位性があったことなどが指摘出来る。また、現代自動車グループでは労働組合

との協議によって韓国国内における最低生産台数を決めており、韓国からアメリカへの生産シフトが容易に出来ないことも影響している。

韓国で生産することには、①安定したサプライチェーンの存在、②集中生産によるコストダウン、③FTAの活用などのメリットが存在するほか、ウォン安が続いていた時期には価格競争力の上昇にもつながった（注9）。ちなみに、韓国の蔚山工場の生産能力は150万台を超えており（図表10）、単一の工場では世界最大の規模を誇っている。

FTAに関してみると、EU、アメリカとの間でFTAが締結されており、自動車分野に関する取り決めでは、自動車部品の関税率が発

図表9 現代自動車のアメリカでの販売台数
(千台) (％)



(注) アメリカ工場で生産された自動車の販売先は不明なため、アメリカ販売台数から韓国の対米輸出台数を引いて算出。

(資料) 現代自動車ホームページ

効後即時撤廃されるのに対して、完成車の関税率はEUとの間では3～5年内、アメリカとの間では5年目（16年）に撤廃される（図表11）。

韓国での生産にメリットがある一方、韓国での生産比率が高くなれば、為替の影響を受けやすい、市場の変化に迅速に対応出来ない、韓国でのストライキによって販売機会を喪失するなどのデメリットが生じる。とくに、12年秋口以降円安ウォン高が進展した時期にはデメリットが顕在化し、アメリカ工場の拡張の必要性が指摘された。

こうしたなかで、起亜自動車が14年にメキシコで工場の建設に着工し、16年5月に稼働した。アメリカにおける生産能力の拡大では

図表10 現代自動車グループの韓国国内工場

	工場	生産能力(万台)	生産車種など
現代自動車	蔚山工場	153	輸出向け生産 商用車中心
	牙山工場	29	
	全州工場	12.5	
起亜自動車	所下里工場	36.4	主に乗用車 商用車、バス
	華城工場	54.6	
	光州工場	53.3	

（資料）現代自動車ホームページ、KiaMotors [2016]

なく、メキシコでの現地生産を開始する背景には、後述するように、メキシコが北米・南米市場向け輸出生産拠点として活用出来ることが指摘出来る。北米・南米地域の現地生産に関しては、アメリカを除くと、現代自動車はブラジルで現地生産しているだけである。

起亜自動車のメキシコ進出が現代自動車グループにとってどのような戦略的な意義を有するかを検討するにあたり、自動車生産大国になったメキシコについて次に触れていく。

（注7）その内容は、①品質、納期、技術、価格、経営の各分野について、客観的基準に基づいて得点化して部品企業を選定する、②コストよりも品質を重視する、③総合点数の高い部品企業は開発プロセスの早い段階からデザインインとして参加させる、④評価情報や取引情報を電子化して、品質管理や購買管理担当者がいつでもみられるようにするなどであった。

（注8）フロントエンド、コックピット、シャシーなどのモジュール生産が行われる一方、プラットフォーム（車台）の統合と部品の共通化が進められた。共通のプラットフォームに複数の車体モデルを乗せることにより、同じセグメントに複数車種の投入が可能になる。

（注9）マクロ的には、国内の雇用が維持される効果もある。

図表11 自動車分野に関する韓EU、韓米FTAの主な内容

	EUとのFTA (2011年7月暫定発効)	アメリカとのFTA (2012年3月15日発効)
乗用車	<ul style="list-style-type: none"> 韓国とEUは、中型・大型（排気量1,500cc超）の自動車については協定発効後3年以内に関税を撤廃 韓国とEUは、小型（排気量1,500cc以下）は5年以内に関税を撤廃 	<ul style="list-style-type: none"> 韓国は発効後即時、関税（8%）を4%に引き下げ、これを4年間維持した後、撤廃 アメリカは関税（2.5%）を発効後4年間維持した後、撤廃
貨物自動車	<ul style="list-style-type: none"> 韓国は乗合車と5t以下の貨物自動車は即時撤廃、20t超は5年以内に撤廃 EUは乗合車は即時撤廃、5t以下の貨物自動車は5年以内、20t超は3年以内に撤廃 	<ul style="list-style-type: none"> 韓国は関税（原則10%）を発効後即時撤廃 アメリカは、発効後7年間は現行関税（25%）を維持し、発効8年目から2年間均等撤廃し、発効後10年目に完全撤廃
自動車部品	<ul style="list-style-type: none"> 双方とも発効後即時撤廃 	<ul style="list-style-type: none"> 両国とも発効後即時撤廃

（資料）各種資料

3. 自動車生産大国になったメキシコ

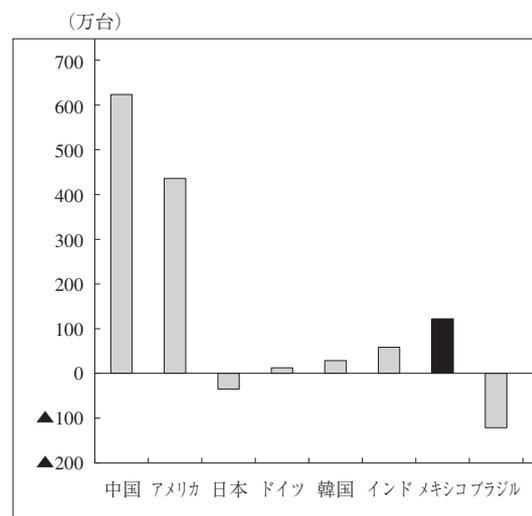
メキシコ政府がNAFTAを含むFTAを積極的に締結してきた効果もあり、アメリカ市場に近く生産コストの低いメキシコが近年自動車の輸出生産拠点として注目されている。

(1) 輸出産業として自動車産業が成長

90年代に入って以降経済のグローバル化や生産システムの革新、旧社会主義諸国での市場経済化、新興国の台頭、自動車企業の統合やグループの再編成などが進むなかで、自動車の生産拠点が大きく変わってきた。中国、インド、ブラジルなどが国内市場の拡大を背景に生産拠点としての存在感を高めてきたほか、チェコやスロバキアなどの旧東欧諸国がEU市場向けの生産拠点として機能している(注10)。これらとは異なる形で、新たな生産拠点として台頭してきたのがメキシコである。

最近5年間の自動車生産台数の変化をみると、メキシコが2010年の世界9位から14年に7位へ上昇した。15年の生産台数は350万台強で、中国、アメリカ、日本、ドイツ、韓国、インドに次ぐ7番目となった。この5年間で生産台数が大幅に増加したのは中国(620万台)とアメリカ(430万台)であるが、メキシコでも120万台増加した(図表12)。後述するように、同国では新規進出や工場増設の動

図表12 最近5年間の自動車生産台数の変化
(2010年→2014年)



(資料) FOURIN『世界自動車統計年刊2015』
International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

きがあるため、数年後には400万台に達する見込みである。

メキシコでは自動車産業の成長もあり、実質GDP成長率は2010年から12年にかけて4%以上になった。その後、チャイナショックによる世界経済の減速の影響を受けて低下したが、15年は2.6%と、底堅く推移している。

メキシコが自動車生産大国の仲間入りをする一方、NAFTA締結国であるカナダでは12年をピークに自動車の生産台数はやや減少している(15年は世界10位)。また、ブラジルではチャイナショックによる景気の悪化と利上げの影響で120万台減少した(15年は世界9位、242万台)ほか(注11)、タイでは政治の不安定化と成長の減速などが響き、12年か

ら15年にかけて約50万台減少した（15年は世界12位、191万台）。

メキシコの特徴は輸出比率が高いことで、輸出台数はドイツ、日本、韓国に次ぐ世界4位である。ちなみに、日産自動車にとってはメキシコが日本以上の輸出拠点になっている。

このようにメキシコで自動車産業が輸出産業として成長してきた背景として、以下の3点が指摘出来る。

第1は、自動車産業政策の自由化への転換である（注12）。

多くの新興国同様に、メキシコでは60年代に輸入代替工業化の枠組みのなかで自動車産業の育成が図られた。62年政令では、完成車の輸入を禁止する一方、地場部品企業の育成を目的に、①エンジンと機械部品の輸入禁止、②完成車に対する60%以上の国産化率の義務づけ、③外国企業による部品メーカーへの40%までの出資制限などが打ち出された。60年代半ばに、当時のアメリカビッグスリー（GM、フォード、クライスラー）とVW（フォルクスワーゲン）、日産自動車がメキシコへ進出した。

輸入代替工業化が続く過程で生産の非効率と外貨不足（輸入増加による）が生じたため、次に外貨不足を解消する目的で自動車メーカーに輸出義務、部品メーカーには60%の国産化率達成義務が課せられた。その後、外貨予算制度（外貨収支均衡制度）の導入（注13）

や国産化率の引き上げなど規制が強化された。一連の政策の実施によりメキシコで輸出向けエンジンを生産する工場が相次いで設立される成果も表れたが、自動車産業の貿易赤字削減という点ではさほど効果がみられなかった。

自動車産業政策が自由化に大きく舵を切ったのは、82年に生じた債務危機の後である（注14）。債務危機に直面したメキシコではIMFの融資を受けながら、構造改革が進められた。83年政令では、自動車メーカーを対象にした外貨収支均衡制度は維持する一方、輸出向け生産に限って国産化率規制を緩和し、輸出向け生産（ないし新規投資）を促した。続く89年政令では、この規制緩和が国内市場向け生産にも及んだ。

さらに、94年にアメリカ、カナダ、メキシコとの間で発効したNAFTA（北米自由貿易協定）が自由化を推し進めた。NAFTAでは完成車・部品メーカーに対する国内付加価値率（89年に国産化率から変更）義務ならびに完成車メーカーに対する外貨収支均衡制度を04年までに撤廃する一方、域内生産者（NAFTAが適用される資格）に義務づけられる域内生産比率を段階的に62.5%にまで引き上げることなどが決められた。

このように、メキシコでは90年代に自動車産業政策における自由化（部品調達の自由化、外貨収支均衡義務の撤廃、部品企業への外資出資比率の規制撤廃など）が進んだ。

第2は、アメリカの自動車メーカーによるメキシコでの生産拡大である。

アメリカ市場では70年代、石油ショック後のガソリン価格高騰に伴い、燃費の優れた日本車に対する人気が高まった。これにより日本からの対米輸出が急増し、日米間の通商摩擦、その後日本側の輸出自主規制、アメリカでの現地生産へと展開した(図表13)(注15)。

日本車の攻勢を受けて、アメリカの自動車メーカーがとった戦略の一つがメキシコを対米市場向け生産基地として活用することであった。実際、80年代にメキシコの北部・中部で(注16)、アメリカメーカーによる工場の新設が相次いだ。この動きを促進したのは前述した83年政令である。この政令では、輸出向け生産に限って新ラインの設置が認められるとともに、国産化率規制義務が緩和された。

北米の自動車産業を取り巻く環境が変化するなかで、アメリカの自動車メーカーがメキ

シコを中小型車やエンジン、自動車部品の生産拠点として活用していくのである。

第3は、輸出生産拠点の確立を目的にした米系以外の外資系企業の進出増加である。60年代の輸入代替工業化の時期に進出した日産自動車とVWを除くと、米系を除く外資系メーカーの進出が本格化したのはNAFTAが成立して以降である。

日本の自動車メーカーにしてみれば、80年代はアメリカでの現地生産を軌道に乗せることが最優先課題であり、メキシコをアメリカ市場向けの輸出生産基地として活用するのは比較的最近になってからである。とくに近年、マツダの新規進出(14年稼働)、ホンダとトヨタの第二工場建設、日産の第三工場(アグアスカリエンテスに第2工場を新設)建設など事業が活発化している。マツダは中部のグアナファト州の工場を北米と中南米、欧州向けの輸出生産拠点として位置づけている(注17)。ホンダはアメリカ向けに乗用車を生

図表13 トヨタ自動車の北米工場

工場	所在地	生産開始	現在の生産品目など
NUMMI	カリフォルニア州	85年	トヨタとGMの出資比率は50:50、GM向けの生産 2010年生産停止
TMMK	ケンタッキー州	88年	カムリハイブリッド、アバロン(大型セダン)、ヴェンザ(クロスオーバー) エンジンの生産
TMMI	インディアナ州	99年	セコイア(SUV)、ハイランダー(SUV)、シエナ(ミニバン)
TMMWV	ウェストバージニア州	98年	カローラやシエナ用エンジン、トランスミッション
TMMAL	アラバマ州	2003年	タンドラとセコイア用エンジン生産
TMMX	テキサス州	2006年	タンドラ(ピックアップトラック)、タコマ(ピックアップトラック)
TMMM	ミシシッピ州	2011年	カローラ
TMMC	カナダ	88年	カローラ、マトリックス、RX350、RAV4
TMMBC	メキシコ	2004年	タコマ

(注) このほか、スバルのインディアナ工場にカムリの生産を委託(16年秋に終了予定)。
(資料) トヨタ自動車ホームページなど

産する。

トヨタはこれまでアメリカとの国境沿いでピックアップトラックを生産していたが(図表13)、乗用車生産に乗り出す。グアナファト州に工場を建て19年からカロラを生産し(年間生産能力20万台)、アメリカなどへ輸出する計画である。マツダに続くトヨタの生産開始により、グアナファト州は近く最大の自動車生産州になる見込みである。

ちなみに、カロラは現在カナダとアメリカのミシシッピ州で生産しているが、労働コストの安いメキシコとミシシッピ工場に集約する一方、カナダ工場はSUVを増産する計画である。

最近の企業別の生産台数をみると、日産の80万台を筆頭に、GM、VW、フォード、

FCA(フィアット・クライスラー)が年産40万台を超えている(図表14)。

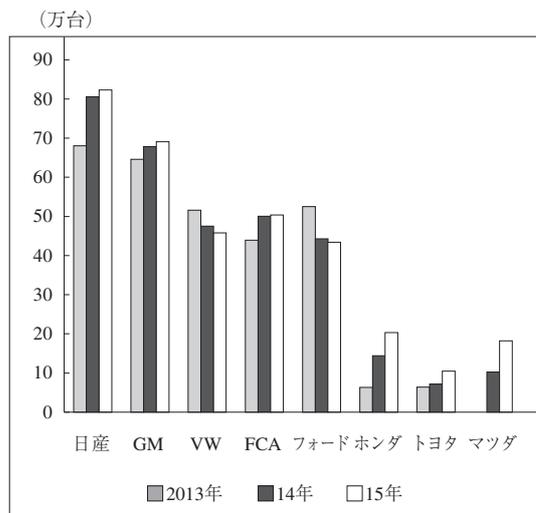
(2) 多角化し始めた輸出先

繰り返しになるが、自動車産業が輸出産業として成長しているのがメキシコである。15年の同国の主要輸出品目(HSコード4桁)の上位3品目は乗用車、自動車部品、商用車で、これら3品目で輸出全体の約2割を占める。

自動車産業が輸出産業として成長している点は韓国やタイと共通するが、①メキシコの輸出比率がこれら2カ国よりも高いこと(14年はメキシコ78.5%、韓国67.6%、タイ60.0%)、②韓国では自動車産業の主たる担い手が現代自動車、起亜自動車に代表される地場企業であること(外資系企業が担い手である点ではタイと共通)、③タイにおける輸出生産の拡大がASEAN域内における自由化の進展と通貨危機後の国内市場の大幅縮小が契機になっていること、などの点で異なっている。

メキシコで自動車産業が輸出産業として成長したのは、前述した政府の自動車産業政策と外資系企業の進出によるところが大きい。外資系企業がメキシコに進出した要因には、①巨大市場であるアメリカの存在、②労働コストの安さ(アメリカの6~7分の1)、③メキシコ政府の積極的なFTAの締結、④地理的な優位性などが指摘出来る。地理的な優位

図表14 企業別生産台数
(大型バス・トラックを除く)



(資料) メキシコ自動車工業会

性に関しては、北米市場と南米市場へのアクセスの良さに加え、太平洋と大西洋に面しているため、東西の港湾から自動車を輸送することが可能になっている。

メキシコの自動車（大型バス・トラックを除く）輸出先をみると（図表15）、当初はアメリカのメーカーがメキシコでアメリカ市場向けの生産を開始した関係から、アメリカの割合が90%以上を占めたが、NAFTAの発効に伴いカナダ向けが増えていった。その後、日系や欧州メーカーがグローバル戦略の一環として、メキシコを輸出生産拠点として活用するようになったことにより、輸出先が欧州やアジアにも広がった。

15年は北米（アメリカとカナダ）が全体の8割を占め、欧州、南米が5%以上を占めている。ブラジルの割合が低下したのはメキシコからの輸出が12年以降規制されたうえ（後述）、景気が悪化したためである。なお、中国が輸出先の4番目になっていることに注

意したい。

全体としてメキシコが北米・南米市場向けの輸出生産拠点として機能しているといえるが、企業によりその比重は異なる。例えば、GM、フォード、FCA、トヨタ、ホンダはアメリカ向けがほぼ100%になっているが、日産はアジア、マツダは欧州、VWは欧州とアジアにも輸出している。

TPP（環太平洋経済連携協定）が発効すれば、輸出先の多角化は一段と進むだろう。

メキシコからの輸出が増加する一方、問題も生じている。一つは、ブラジル、アルゼンチンとの間の通商摩擦である。2003年にメキシコとメルコスール（南米南部共同市場、加盟国はアルゼンチン、ボリビア、ブラジル、パラグアイ、ウルグアイ、ベネズエラ）との間で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、メキシコとアルゼンチン、ブラジルとの間で自動車、自動車部品の関税が撤廃された。

図表15 メキシコの乗用車の輸出先

順位	1990年		1995年		2000年		2005年		2010年		2015年	
	国名	割合	国名	割合	国名	割合	国名	割合	国名	割合	国名	割合
①	アメリカ	94.3	アメリカ	78.2	アメリカ	84.0	アメリカ	81.6	アメリカ	67.8	アメリカ	73.7
②	グアテマラ	3.0	カナダ	14.0	カナダ	9.3	ドイツ	8.1	ドイツ	9.6	カナダ	6.5
③	チリ	1.2	ブラジル	2.3	ドイツ	4.3	カナダ	5.8	ブラジル	6.0	ドイツ	4.6
④			チリ	1.6	日本	1.0	日本	1.4	カナダ	4.0	中国	2.9
⑤			アルゼンチン	0.6			アルゼンチン	0.6	アルゼンチン	3.8	ブラジル	2.7
⑥			ドイツ	0.5			ベネズエラ	0.5	中国	2.4	コロンビア	2.0
⑦									コロンビア	1.2	アルゼンチン	1.4
⑧									ロシア	0.8	イギリス	0.8
⑨									チリ	0.7	イタリア	0.5
⑩									日本	0.6		

（注）全体に占める割合が0.5%以上の国のみ掲載。
（資料）United Nations Comtrade Database

しかし、メキシコからの自動車輸入が増加し(注18)、貿易赤字が拡大したことを理由に、12年2月にブラジル政府が、6月にはアルゼンチン政府がACE55を停止することを示唆した。その後交渉により、ブラジルとの間では12年3月から3年間完成車の無関税輸入上限額を設けることと原産地基準を引き上げることで、アルゼンチンとの間では同年12月から同じく上限額を設けることで合意した。ブラジルとの間の上限額は15年3月19日に撤廃される予定だったが、4年間継続し、19年3月19日以降に自由化することになった。アルゼンチンとの間でも延長されることになった。

ACE55の改定は日系メーカーにも影響を与えた。北米・南米向けの輸出生産を目的にメキシコ進出を決定していたマツダはブラジルへの輸出減少分を穴埋めするために、12年11月、トヨタ自動車の北米向け自動車を生産(年産5万台)することで同社と合意した。

現在懸念されているのはアメリカでの保護主義の台頭である。共和党大統領予備選挙で勝利したトランプ氏がNAFTA見直しの発言をしており、今後の動きを注視する必要がある。

もう一つは、アメリカへの輸送能力の問題である。アメリカには鉄道や大型トラック、船舶などで輸送されているが、メキシコでの生産急拡大に伴い貨車の不足などが深刻化しつつあり、今後の輸送インフラの強化が課題になっている。

(3) 稼働した起亜自動車のメキシコ工場

起亜自動車が16年5月、メキシコ北東部のヌエボレオン州で生産を開始したことにより、メキシコに世界の主要企業グループが出揃った(図表16)。起亜自動車は準中型車のK3(アメリカで生産しているK5より小型)を生産した後徐々に車種を増やし、生産台数も16年の10万台から17年以降には30万台にまで増加させる計画である。

起亜自動車がメキシコでの生産を開始した背景には、①アメリカでの生産能力が限界に達したこと、②為替変動に強い生産体制にすること、③メキシコが北米と南米市場向け輸出生産拠点として活用出来ることなどが指摘出来る。

では、このメキシコ工場は現代自動車グループのなかでどのように位置づけられるのであろうか。同グループの海外生産工場(ノックダウンを除く)はメキシコを除き、8カ国にある(前掲図表7)。それらは大きく、次のように分類出来る。

- ①完全に現地市場向け生産(中国)
- ②主に現地市場向け生産(アメリカ、ロシア、ブラジル)…輸出比率20%未満
- ③現地市場向け+輸出(インド)…輸出比率20%以上
- ④主に輸出向け生産(トルコ)…輸出比率80%以上
- ⑤完全に輸出向け生産(チェコ、スロバキア)…EU市場向け

図表16 自動車メーカーの生産拠点

	州名	操業開始年	生産車種など
フォード	メキシコ	1964	乗用車、エンジン
	チワワ	1982	エンジン
	ソノラ	1986	乗用車 (エスコート、フォーカス)
GM	メキシコ	1965	トラック
	コアウイラ	1981	乗用車 (ソニック、キャプティバスポーツなど)、エンジン
	グアナファト	1994	乗用車 (SUV)、エンジン
Fiat-Chrysler	メキシコ	1965	乗用車 (ジャーニー、Fiat500)
	コアウイラ	1995	ピックアップトラック、エンジン
VW	プエブラ	1964	乗用車 (ビートル、ジェッタほか)
	グアナファト		エンジン
アウディ		(2016)	乗用車
日産	モレロス	1966	乗用車 (ティーダ、ツル)、ピックアップトラック (フロンティア)
	メキシコ	1978	エンジン、ブレーキ部品
	アグアスカリエンテス	1983	乗用車 (セントラ、パッツ、ノートほか)、エンジン、トランスミッション
	アグアスカリエンテス*		インフィニティ、ベンツ車
トヨタ	ティファナ	2004	ピックアップトラック (タコマ、タンドラ)
	グアナファト	(2019)	乗用車 (カローラ)
ホンダ	ハリスコ	1995	乗用車 (フィット、HR-V)、エンジン
	グアナファト	2014	乗用車 (CR-V)
マツダ	グアナファト	2014	乗用車 (デミオ、アクセラ)、エンジン
起亜	ヌエボレオン	2016	乗用車 (K3)
BMW	サンルイスポトシ	(2019)	乗用車

(注) *ダ임ラーとの共同
(資料) マークラインズほか各種資料



ただし、この分類は相対的なものである。アメリカ工場の輸出比率は14年、15年に10%を超えたのに対し、ブラジル工場では16年に輸出が開始された。インド工場の輸出比率は14年32.9%、15年26.0%で、国内需要が旺盛な時には輸出比率が低下する傾向がある。

トルコ工場では8割強が輸出されている。トルコが96年にEUとの間で関税同盟を締結したことにより、同国がEU市場向け生産基地として注目されるようになった。

近年、現代自動車はインド工場とトルコ工場の役割の見直しを進めた。14年8月までインド工場からi10、i20のサブコンパクトカーを欧州へ輸出していたが、インドの生産能力が限界に達したため、9月以降欧州輸出分はトルコ工場に移管した。この結果、EU市場向けにトルコ工場がi10、i20、チェコ工場がi30、ix20、ix35を生産している。なお起亜自動車の場合、スロバキア工場がヴェンガ（i20の姉妹車）、欧州向けの小型戦略車シード、スポーティージ（SUV）を生産している。

他方、インド工場はインド国内向けと中東・中南米向けの輸出生産拠点としての役割を担うことになった。メキシコへの輸出が増加したため、15年にインドの自動車輸出先（金額ベース）のトップがメキシコになったことに注意したい（次は南アフリカ、スリランカの順）。メキシコには現代自動車以外に、VWやGMなども輸出している。

現代自動車グループが世界各国の市場にど

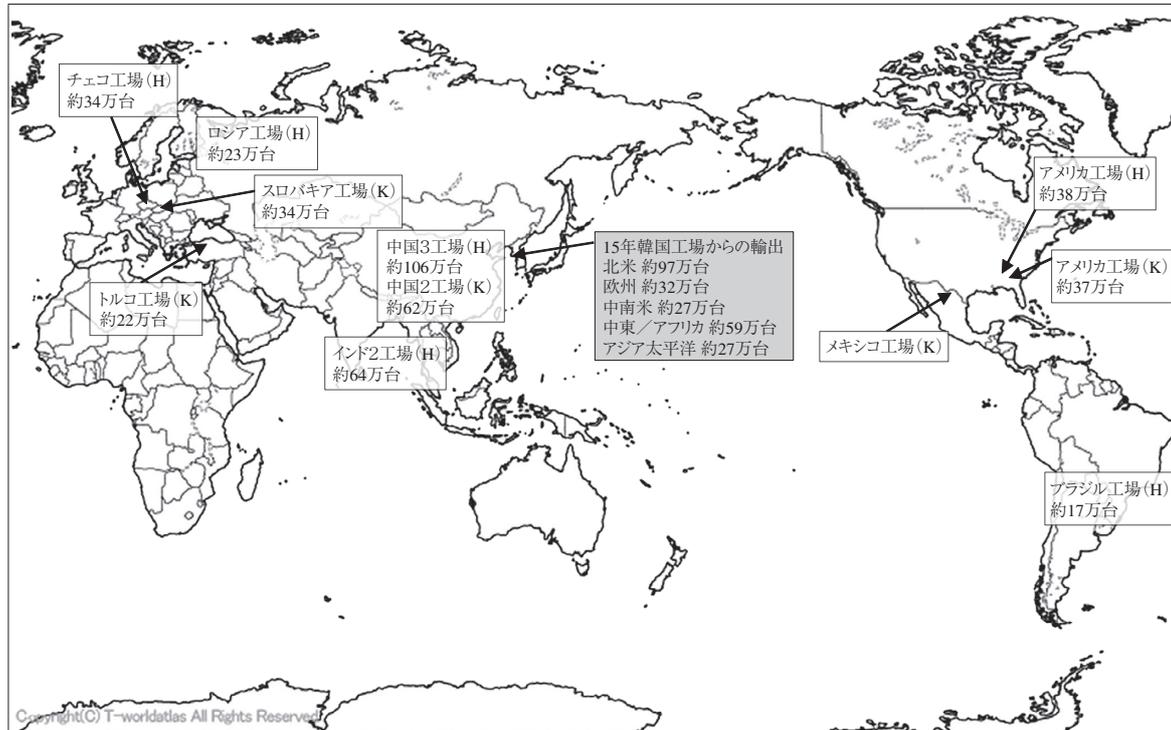
の車種をどこから投入しているかを明らかにすることは難しいが、基本的に次のように整理することが出来る。

- ①北米市場はアメリカ工場と韓国からの輸出
- ②欧州市場はトルコ工場、チェコ工場、スロバキア工場と韓国からの輸出
- ③中国、インド、ブラジル、ロシア市場は現地工場と一部韓国から輸出
- ④中東、アフリカ市場は韓国からの輸出とインド工場からの輸出
- ⑤中国、インドを除くアジア市場は韓国からの輸出（一部はノックダウン生産）
- ⑥ブラジルを除く中南米市場は韓国からの輸出とインド工場からの輸出

では、こうしたなかで、起亜自動車のメキシコ工場はどのような役割を担うのであろうか（図表17）。Kia Motors [2016] では、メキシコ工場の役割を北米でのポジションの強化、アメリカ市場の変化に対する迅速な対応、中南米市場への生産拠点として位置づけている。アメリカ市場の重要性が相対的に高まっていること、工場がアメリカのテキサス州と国境を接するヌエボレオン州に建設されたことからアメリカ市場向けの生産基地としての性格が強くなるだろうが、メキシコ国内への販売も計画しているため、メキシコ工場はトルコ工場のように「主に輸出向け生産」という位置づけになる可能性が高い。

メキシコ市場には韓国からの輸出、前述し

図表17 現代自動車グループの海外工場（H：現代 K：起亜）



(注) 数字は2015年の工場出荷ベースの販売台数。
 (資料) 現代自動車、起亜自動車の決算資料など

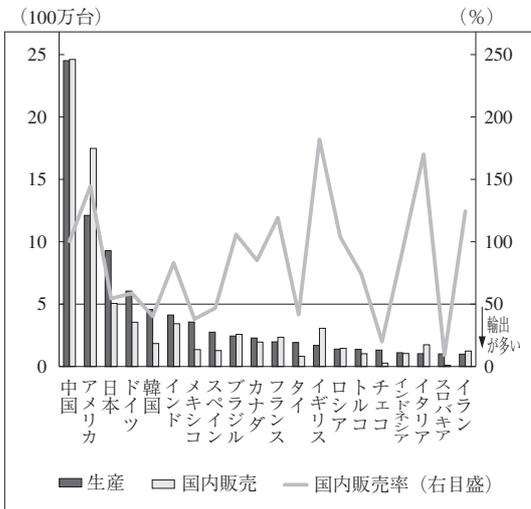
たインド工場からの輸出に加えて、メキシコ工場から供給することになる。

15年のメキシコの自動車販売台数は約135万台（世界13位）とかなりの規模であるほか（図表18）、15年は同国の輸入車販売で現代自動車がトップ、起亜自動車が5位になるなど、韓国車の人気はかなり高い。約1億2,000万人の人口も魅力的である。

将来的には、南米にも販路を広げる可能性がある。南米地域では現代自動車がブラジルで現地生産を12年に開始した。同国ではブラ

ジル市場向け戦略車のハッチバックタイプのHB20を生産している。景気悪化によりブラジルの自動車販売は急減しているが、現代自動車ブラジル工場の15年の販売台数は前年を5,000台下回る17万4,000台と、相対的に落ち込みは軽微である。経済が再び成長軌道に乗れば、自動車市場も再び拡大するものと予想される。現地生産車に加え、メキシコからの輸入車を投入し車種を増やすことにより、消費者の多様なニーズに対応することが可能となろう。

図表18 世界の自動車生産上位20カ国



(資料) FOURIN『世界自動車統計年刊2015』ほか

- (注10) この点に関しては、Mirosław Wójtowicz, Tomasz Rachwał [2014]を参照。
- (注11) 15年のブラジルの実質GDP成長率は▲3.8%で、16年1～3月期は▲5.4%であった。
- (注12) メキシコの自動車産業政策の変遷に関しては、芹田 [2010]、星野 [2014]、Juan Carlos Gachúz Maya [2008]などを参照。
- (注13) 外貨予算の50%を部品メーカーの輸出とすることが義務づけられた。
- (注14) メキシコでは70年代に原油価格の高騰を背景に投資ブームが生じ、海外から同国への資本流入が進んだ。しかし、80年代に入り世界的な景気減速とアメリカでの金利上昇の影響を受けて、債務返済が困難となり、82年8月にメキシコ政府は利払いの一時停止（モラトリアム）を宣言した。
- (注15) アメリカでの現地生産は82年にホンダ、83年日産、87年マツダ、88年トヨタと続いた。
- (注16) 60年代の輸入代替工業化の時期は、首都圏に近い場所に工場が建設された。
- (注17) マツダのメキシコ工場は中国、タイに次ぐもので、海外では最大規模の工場である。
- (注18) ブラジルのメキシコからの輸入が増加した一因に、ブラジルのリアル高がある。ブラジルでは中国向けの資源輸出の拡大によりリアル高が進んでいた。

4. 自動車分野を中心に拡大する韓墨経済関係

2000年代半ば以降自動車分野を中心に、韓国とメキシコとの貿易が拡大している。起亜自動車の生産本格化に伴い、韓国からの輸出ならびに部品企業の進出の増加が予想される。

(1) 拡大する自動車部品貿易

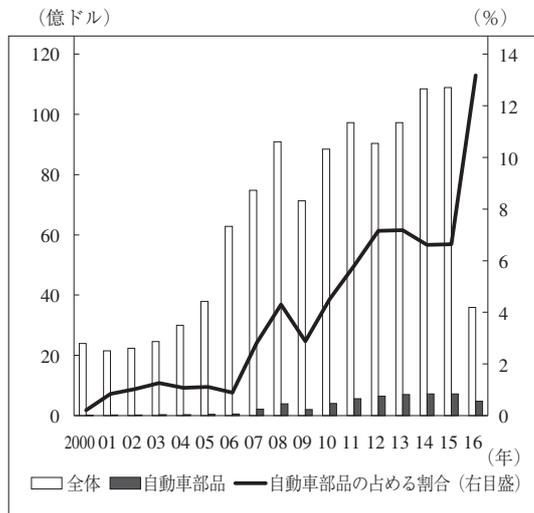
メキシコにおける自動車生産の拡大は、韓国とメキシコとの貿易関係にどのような影響を与えるのだろうか、以下ではこれについて考えてみたい。

韓国の輸出額全体に占めるメキシコ向けの割合は1991年の1.1%から2015年に2.1%へわずかながら上昇し（注19）、16年（1～5月）現在、メキシコは10番目の輸出相手先である。ちなみに韓国のメキシコ向けの輸出上位品目（HS 4桁ベース）は①液晶パネル、②電気機器関連の部分品、③自動車部品である。

輸出先としてのメキシコのウエートは小さいが、乗用車はアメリカ、カナダ、豪州、サウジアラビア、イギリス、ドイツに次ぐ7番目（注20）、自動車部品はアメリカ、中国に次ぐ3番目の輸出相手先になっていることに注目したい。

自動車部品の輸出は2000年代半ば以降増加し、輸出全体に占める自動車部品の割合は05年の1.1%から13年に7.2%、16年（1～5月）

図表19 韓国のメキシコ向け輸出



(注) 自動車部品はHS8708、16年は5月まで。
 (資料) 韓国貿易協会データベース

には13.2%へ上昇した(図表19)。16年(1～5月)は自動車部品の輸出額が前年比▲7.8%になるなかで、メキシコ向けは+44.7%増になった。これは起亜自動車の生産が5月に開始されたことによるところが大きい。

メキシコの15年の自動車部品輸入をみると、アメリカからの輸入が圧倒的に多く(図表20)、全体の6割強を占める。続いて、日本、中国、ドイツ、カナダ、韓国の順である。韓国からの輸入の内訳は不明だが、韓国の自動車部品メーカー以外に、韓国で操業している外資系部品メーカーが含まれると考えられる。

また、起亜自動車の現地生産の開始に伴い、韓国の自動車部品メーカーの進出も増加している。現代モータースや現代ウイアなどの現代

図表20 メキシコの自動車部品輸入(2015年)

順位	国名	金額(100万ドル)
1	アメリカ	14,783
2	日本	1,934
3	中国	1,797
4	ドイツ	1,072
5	カナダ	938
6	韓国	662
7	イタリア	292
8	インド	279
9	タイ	195
10	ブラジル	195

(資料) United Nations Comtrade Database

自動車グループ企業のほかに、萬都が15年8月、メキシコ工場の建設に着工した。現地に進出するメーカーにとっては、起亜自動車以外の自動車メーカーにも供給する機会が生じよう(注21)。

このようにメキシコが韓国の輸出市場として徐々に存在感を高めているが、韓国の輸入相手国としてメキシコはどのような位置づけになっているのだろうか。

韓国の輸入額全体に占めるメキシコからの割合は91年の0.3%から15年に0.8%へわずかながら上昇したとはいえ、16年(1～4月)現在、輸入額全体では26番目の輸入相手国にすぎない。主要輸入品目は①石油、歴青油、②鉛鋳(精鋳を含む)、③石油、歴青油、石油の調製品、廃油、④亜鉛鋳(精鋳を含む)、⑤自動車部品である。

ただし自動車分野に関しては、乗用車が8番目、自動車部品は中国、日本、ドイツ、アメリカ、フランスに次ぐ6番目の輸入先になっており(図表21)、輸出同様、自動車分

図表21 韓国の乗用車・自動車部品輸入
(2016年1～5月)

		(100万ドル)		
乗用車		自動車部品		
1	ドイツ	2,044	中国	430
2	アメリカ	743	日本	339
3	イギリス	344	ドイツ	213
4	日本	274	アメリカ	136
5	スペイン	140	フランス	98
6	イタリア	66	メキシコ	81
7	ハンガリー	66	ルーマニア	36
8	メキシコ	45	オーストリア	34
9	スロバキア	43	タイ	30
10	フランス	42	ベトナム	23

(資料) 韓国貿易協会データベース

野では重要な相手国になっている。

メキシコでの自動車組立工場の集積に伴い世界の主要部品企業が進出し、こうした部品メーカーが世界第5位の自動車生産国である韓国との取引を拡大していると考えられる。韓国からの自動車部品輸出が増加していることと合わせて考えると、自動車部品取引のグローバル化が進んでいることを示すものである。こうしたグローバル化の背景にあるのは、自動車メーカーがグローバルなレベルで最適生産・最適調達体制の構築を進めているため、国内の部品企業であっても国内での受注が保証されないこと、国内市場が縮小し新興国を中心に海外市場が拡大する環境下で、部品企業にも海外メーカーとの取引拡大が必要になっていることがある。

(2) 広がるビジネスチャンス

メキシコでの自動車生産拡大に伴い鋼材に対する需要が増加しており、鉄鋼メーカーに

もビジネスチャンスが生じている（注22）。

韓国のPOSCOは現代自動車グループの進出に先行して09年に車用専用の工場を建設し、14年には第二工場を建設し高級鋼板を生産している。

韓国から冷延鋼板を輸入して現地で車用鋼板に加工し、日系を含む海外自動車メーカーに供給している。日系メーカーのなかでかなり以前から日本で生産する自動車にPOSCO製鋼板を使用する動きが広がっていたことも、第三国での取引に結びついたと考えられる。

韓国のメキシコへの冷延鋼板の輸出は09年から11年にかけて著しく増加した（図表22）。その結果、メキシコは韓国の冷延鋼板の輸出相手国として15年に中国、インド、日本に次ぐ4番目となり、08年の10位から飛躍的に上昇した。

このように自動車と鉄鋼分野などにおいてメキシコ事業が積極化しているように、メキシコが韓国企業の有望な事業展開先になり始めたといえよう。

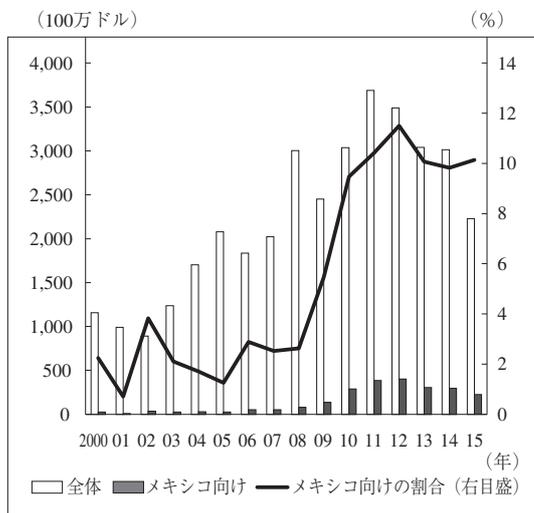
実際、韓国の対外直接投資の推移をみると、近年メキシコへの直接投資額が増加しており、直接投資先として13年の10番目から15年には7番目へ上昇した（図表23）。KIEP（Korea Institute for International Economic Policy）の調査によれば、韓国企業がメキシコへ進出した主要な動機は、①現地市場をターゲットにした進出（26.9%）、②第三国向け輸出（21.2%）、

③低廉な労働力（17.3%）である（注23）。

韓国貿易協会やKOTRA（大韓民国貿易投資振興公社）も近年、韓国企業のメキシコ市場開拓に対する支援に力を入れ始めているため（注24）、韓国とメキシコとの経済関係は一段と拡大していくことが予想される。

ちなみにメキシコの直接投資受入れをみる

図表22 韓国の冷延銅板の輸出



（資料）韓国貿易協会データベース

と、韓国からの投資は低水準である。14年の上位は、①アメリカ（67億6,400万ドル）、②スペイン（44億1,800万ドル）、③カナダ（27億8,200万ドル）で、韓国は4億6,900万ドルである。その意味では今後伸びる余地は大きいといえる。

民間レベルでの経済関係が拡大していることを受けて、韓国政府とメキシコ政府は関係の緊密化に向けて動き出した。朴槿恵大統領が16年4月、メキシコを訪問し、同国のエンリケ・ペニャニエト大統領と会談し、FTA交渉に向けた実務協議を16年10～12月の間に開くことで合意した。両国は07年12月にFTA交渉を開始したが、メキシコの自動車・鉄鋼業界の反対などにより08年6月の2回目の交渉を最後に協議が中断した。

貿易収支は韓国側の圧倒的な黒字であるが、黒字額は08年をピークに、09年以降はそれを下回って推移している。起亜自動車の現地生産が開始されたこともあり、メキシコ側

図表23 韓国の対外直接投資先の上位（実行額）

(100万ドル)

2010		2011		2012		2013		2014		2015	
国名	金額	国名	金額	国名	金額	国名	金額	国名	金額	国名	金額
中国	3,657	アメリカ	7,303	アメリカ	5,626	アメリカ	5,676	アメリカ	5,578	アメリカ	4,098
アメリカ	3,443	中国	3,538	中国	4,037	中国	5,007	中国	3,133	中国	1,934
イギリス	3,281	香港	1,632	豪州	2,234	豪州	2,667	ケイマン諸島	2,209	シンガポール	1,332
マレーシア	1,600	豪州	1,382	香港	1,619	オランダ	1,738	豪州	1,564	香港	1,315
香港	1,295	カナダ	1,327	オランダ	1,290	ケイマン諸島	1,442	ベトナム	1,558	ケイマン諸島	1,255
カナダ	1,238	イギリス	1,323	ケイマン諸島	1,065	ベトナム	1,131	カナダ	1,043	ベトナム	1,020
ブラジル	1,064	インドネシア	1,297	インドネシア	999	香港	881	シンガポール	919	メキシコ	836
インドネシア	928	ブラジル	1,164	ブラジル	978	ジャージー	766	サウジアラビア	888	サウジアラビア	614
ベトナム	858	ベトナム	1,051	ベトナム	969	日本	694	ルクセンブルク	791	日本	569
ドイツ	762	シンガポール	1,043	フィリピン	936	メキシコ	691	メキシコ	758	豪州	550

（資料）韓国輸出入銀行データベース

の過度な警戒感はかなり和らいでいるものと考えられる。

FTAが締結されれば、今後の韓国とメキシコとの経済関係が一段と拡大していくことが期待される。

(注19) ちなみに、日本の輸出全体に占めるメキシコ向けの割合は1.7%と、韓国と大差がない。

(注20) 韓国からの輸出には韓国メーカー以外に、韓国で操業しているGMがシボレーブランドの車をメキシコへ輸出しているものも含まれる。

(注21) 『日経Automotive』2016年2月号によれば、メキシコを含む中南米は近年、自動車メーカーから部品供給の要望が強くなっている地域である。

(注22) 2016年6月9日、JFEスチールはアメリカの鉄鋼大手ユーコアと合弁で、自動車用高張力鋼板を生産する計画を発表した。

(注23) 권기수·김진오·박미숙·이시은 [2014] p.181。

(注24) この点は、Institute for International Trade [2015] や KOTRA 멕시코시티 무역관 [2015] を参照。

まとめに代えて

本稿では起亜自動車によるメキシコ生産のもつ意味を、現代自動車グループのグローバル戦略のなかで検討してみた。本稿の分析で明らかになったことは以下の通りである。

①2000年代に中国を含む新興国での需要取り込みで成長した現代自動車グループは、チャイナショックにより近年厳しい環境に置かれている。中国での販売が低迷していることもあり、販売が底堅く推移しているアメリカ市場の重要性が相対的に高まった。

②こうしたなかで、起亜自動車が今年5月にメキシコで生産を開始した。現代自動車グループのアメリカ工場の生産能力が

限界に達するなかで、メキシコを主として北米市場向け輸出生産拠点として活用して、北米事業を強化する狙いがある。

③チャイナショックの影響を受けるなかでアメリカ市場の重要性が高まっているため、メキシコ工場は現代自動車グループのグローバル戦略のなかで当初考えられた以上に重要な役割を担うと考えられる。

④韓国とメキシコとの貿易関係は2000年代に入って以降、自動車分野を中心に貿易が拡大しているほか、韓国のメキシコへの直接投資も近年増加傾向にある。民間の経済活動の拡大を受けて、両国政府は中断していたFTA交渉を年内に再開することで合意したことにより、今後経済関係の一層の緊密化が期待される。

冒頭で触れたように、韓国では現在、チャイナショックへの対応が課題になっている。

サムスングループとならんで、韓国を代表する現代自動車グループがチャイナショックにどう対応しているのかを検討することは、韓国経済ならびに韓国の対外経済関係の先行きを考えるうえで、重要な示唆を与えてくれる。

その意味で、起亜自動車のメキシコ工場の動きを注意してみていく必要がある。

主要参考文献

1. 内多允 [2014] 「国産保護体制下で生まれ、開放経済体制下で成長するメキシコの自動車産業」日本自動車工業会『JAMAGAZINE』2014年8月号
2. 国際協力銀行メキシコシティ駐在員事務所 「メキシコ自動車産業の現状と展望—ブラジル、アルゼンチンとのACE55の改定を受けて」
3. 在メキシコ日本国大使館 [2013] 「メキシコ経済・自動車産業概観—相次ぐ日系企業の進出—」2013年11月
4. 塩地洋・中田徹・富山栄子・徐寧教・李泰王・孫飛舟・赤羽淳・野呂義久・井上隆一郎 [2012] 『現代自動車の成長戦略』日刊自動車新聞社
5. 芹田浩司 [2000] 「経済グローバル化とメキシコ自動車産業—国内部品産業に対する多国籍企業戦略のインパクト—」アジア経済研究所『アジア経済』第41巻第3号
6. — [2011] 「グローバル化時代におけるメキシコ自動車産業の発展とその課題」海外投融資情報財団『JOI』2011年11月号
7. 中畑貴雄 [2010] 『メキシコ経済の基礎知識』ジェトロ
8. 星野妙子 [2014] 『メキシコ自動車産業のサプライチェーン』アジア経済研究所2014年
9. 向山英彦 [2013] 「グローバル化で変わる韓国の自動車産業—世界で存在感を増す現代、国内では輸入車増加—」日本総合研究所『JRIレビュー』2013年 Vol.6, No.7
10. — [2015] 「日韓自動車メーカーはアジアの変化にどう対応するか—グローバル戦略からみた現代自動車とトヨタ自動車の課題—」『JRIレビュー』2015年 Vol.5, No.24
11. — [2016a] 「アジアに及ぶチャイナショック—韓国を例に—」『JRIレビュー』2016年 Vol.3, No.33
12. — [2016b] 「サムスン電子のベトナム生産が変える貿易関係—「過度な」中国依存は正につながるか—」日本総合研究所、『環太平洋ビジネス情報 RIM』2016 Vol.16 No.61
13. ATKEARNEY [2008] Reigniting Mexico's Automotive Industry: New opportunities could trigger an era of growth.
14. John Humphrey and Olga Memedovic [2003] The Global Automotive Industry Value Chain—What Prospects for Upgrading by Developing Countries, United Nations Industrial Development Organization, Sectoral Studies Series.
15. Juan Carlos Gachúz Maya [2008] The Impact of NAFTA on the Automotive Industry in Mexico: An Analysis in Political Economy, VDM Verlag Dr. Müller.
16. Kia Motors [2016] Kia Motors Sustainability Magazine 2016 Move A Better Way to Go
17. Jesse Russell and Ronald Cohn [2012] Automotive Industry in Mexico, Bookvika publishing
18. Mirosław Wójtowicz, Tomasz Rachwał [2014] Globalization and New Centers of Automotive Manufacturing— the Case of Brazil, Mexico, and Central Europe, Pedagogical University of Cracow, Department of Socio-Economic Geography, Institute of Geography
19. Paul Nieuwenhuis, Peter Wells (eds) [2015] The Global Automotive Industry, John Wiley & Sons, Ltd
20. Institute for International Trade [2015] 멕시코 경제동향 및 우리 기업의 기회, Trade Focus, 2016年3月
21. KOTRA멕시코시티 무역관 [2015] 2016멕시코 진출전략, 2015.11
22. 권기수·김진오·박미숙·이시은 [2014] 멕시코 경제환경 변화와 한·멕시코 경제협력 확대방안, KIEP 연구보고서 14-20
23. 노순규 [2013] 현대자동차의품질과경영, 한국기업연구원
24. 현영석 [2013] 현대자동차스피드경영, 한국린경영연구원