

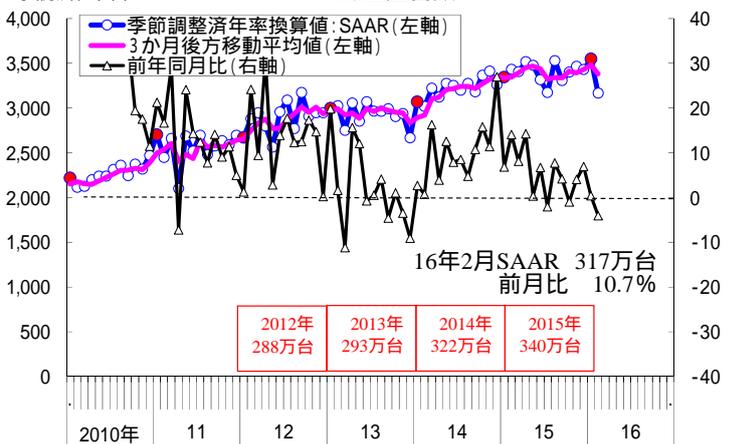
メキシコ自動車市場月次統計（2016年2月）

2月生産台数は前年割れ：米中向け輸出低迷リスクと米大統領選の動向に要注意

目先、自動車生産は新機種増産と輸出減速が綱引きする神経質な展開

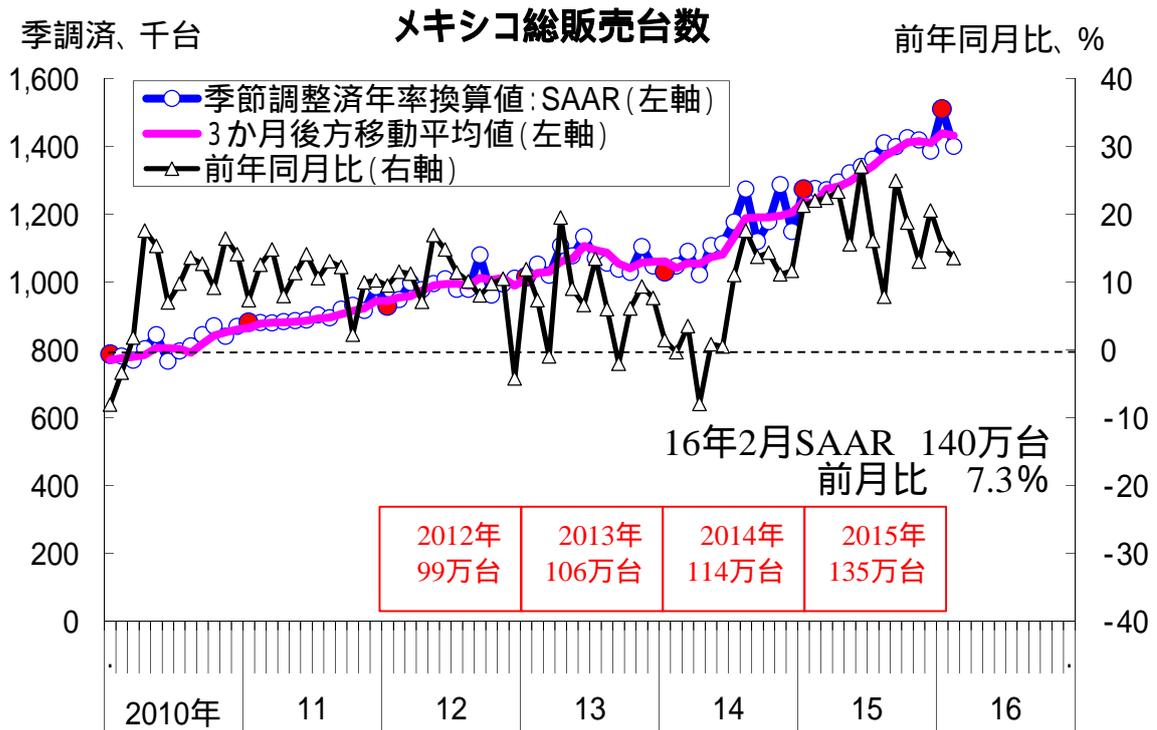
- ・メキシコ自動車工業会（Asociación Mexicana de la Industria Automotriz：以下、AMIA）が発表した16年2月の総生産台数は、前年同月比4.1%減と4か月ぶりに前年割れし、季節調整済年率換算値(当社試算、以下SAAR)も前月比10.7%減の317万台となった(図表1)。年率換算値でみた2月及び1～2月平均の生産台数(336万台)は、いずれも15暦年台数(340万台)を下回っている。輸出減速が堅調な内需拡大を打ち消したかたちである。
- ・2月の総販売台数は前年同月比13.5%増と22か月連続で前年超えとなったが、SAARは同7.3%減の140万台となった(図表2)。販売については2月及び1～2月の平均(SAAR146万台)がともに15暦年(135万台)の水準を上回っており、内需は今のところ堅調にみえる。もっとも、米国現地時間3月7日付Wall Street Journal 電子版において、メキシコ自動車流通協会の会長は、米国からの中古車輸入規制を強化している国境沿いのBaja California州の2月の販売台数が前年同月比75%増加した一方で、メキシコシティ及び周辺地域の販売は失速し、そして大幅な原油安の影響で石油業界の雇用縮小が進むメキシコ湾岸州での販売が大幅に減少した旨のコメントをしており、先行きに不安を抱かせる内容だ。
- ・一方、2月の総輸出台数は前年同月比1.2%減と3か月ぶりにマイナスに転じ、SAARも前月比10.8%減の272万台と大幅に減少した(図表3)。15年6月から11月にかけて弱含んだ輸出は、続く12月と1月に持ち直したものの、2月は再び減速した。主要仕向け地別の輸出台数の推移をみると、ブラジルや中国、コロンビアといった新興国向け輸出の減少が、メキシコの最大の輸出先である米国向けの増加を相殺した(図表4)。
- ・今年は、Audi(生産車種はSUV「Q5」)や起亜自動車(小型車「Forte」)の新工場稼働開始、VolkswagenのSUV「Tiguan」の新型車生産開始など、完成車メーカーによる相次ぐ新機種立ち上げが生産を後押しするが、景気悪化が続く新興国向け輸出の減少という逆風が早期に弱まるとは期待できない状況にある。とりわけ、足元の中国市場の販売失速は懸念材料である(図表5)。加えて、米国新車市場にも頭打ち感があり(図表6)、メキシコにとって最大顧客である米国市場の牽引力も減退するリスクが高まっている。
- ・最後に、メキシコ自動車産業にとって米大統領選の動向が無視できない状況になっていることに触れる。米自動車産業の中心地であるミシガン州での予備選結果から、メキシコでの米系自動車メーカーの能力増強計画に逆風が吹く恐れがでていることと、環太平洋経済連携協定(TPP)が米国において政治面での後押しを失いつつあることに要注意である。

図表1 2月生産台数(SAAR)は前月比で大幅減
季調済、千台 **メキシコ総生産台数** 前年同月比、%



注1: 赤塗りメーカーは各年の1月実績値。
注2: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。
出所: メキシコ自動車工業会(AMIA)のデータを基に作成

図表2 2月販売台数（SAAR）は前月比で減少したが高水準維持

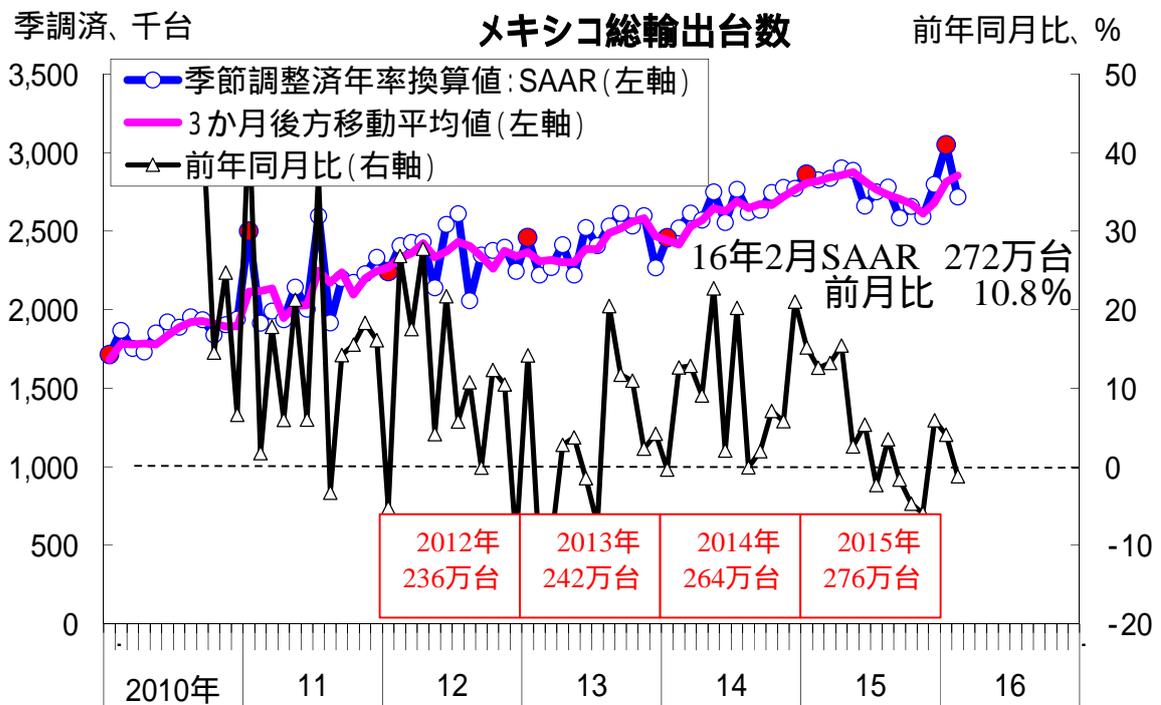


注1： 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2： SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所： メキシコ自動車工業会（AMIA）のデータを基に作成

図表3 2月輸出台数（SAAR）が大幅に減少



注1： 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2： SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所： メキシコ自動車工業会（AMIA）のデータを基に作成

図表4 2月輸出台数は米国向け増加を新興国向け減少が相殺

メキシコ: 主要仕向け地別輸出台数

	2015		2016		2016		2016	
	1月 原数値 (台)	2016 1月 原数値 (台)	2015 2月 原数値 (台)	2016 2月 原数値 (台)	2016 1月 前年比 (%)	2016 2月 前年比 (%)	2016 1月 前年比 (台)	2016 2月 前年比 (台)
米国	144,450	165,119	159,207	168,251	14.3	5.7	20,669	9,044
カナダ	29,966	22,751	20,967	20,952	-24.1	-0.1	-7,215	-15
ドイツ	6,041	3,308	8,694	7,243	-45.2	-16.7	-2,733	-1,451
コロンビア	3,370	2,233	6,272	2,253	-33.7	-64.1	-1,137	-4,019
アルゼンチン	938	1,631	892	2,715	73.9	204.4	693	1,823
チリ	1,228	2,109	957	1,814	71.7	89.6	881	857
アラブ首長国連邦	511	1,487	554	1,280	191.0	131.0	976	726
プエルトリコ	322	1,533	203	1,037	376.1	410.8	1,211	834
ブラジル	4,981	792	6,462	1,725	-84.1	-73.3	-4,189	-4,737
中国	2,567	1,632	4,646	338	-36.4	-92.7	-935	-4,308
その他	10,533	10,649	13,497	12,062	1.1	-10.6	116	-1,435
合計	204,907	213,244	222,351	219,670	4.1	-1.2	8,337	-2,681

米国向け増加を
新興国向け減少が相殺

出所: メキシコ自動車工業会 (AMIA) 公表資料を基に浜銀総合研究所が作成

図表5 減税効果で2015年終盤に盛り上がった中国乗用車販売台数は16年に入り失速



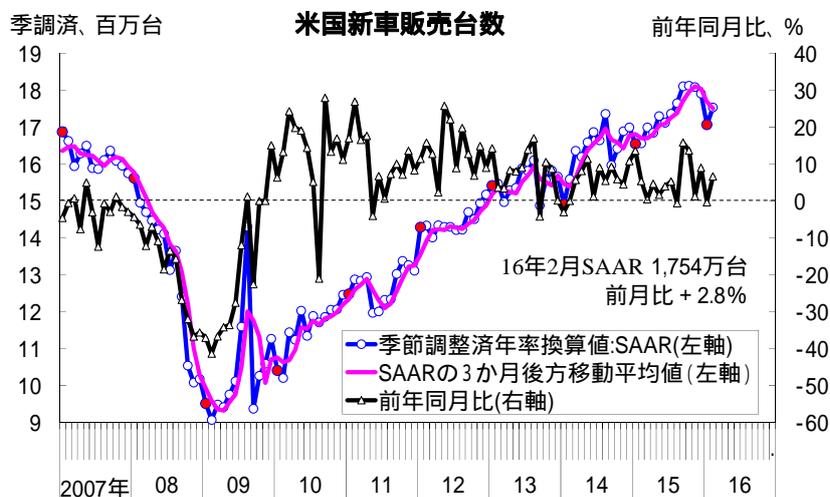
注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2: 工場出荷ベース。

注3: SAARは米センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所: 中国自動車工業協会 (CAAM) のデータより作成

図表6 足元の米国新車販売台数には頭打ち感あり



注1: 赤塗りマーカーは各年の1月実績値。

注2: SAARは米国センサス局法X-12-ARIMAにて浜銀総合研究所が試算。

出所: Autodata, Bloombergのデータより作成

メキシコにとって無視できない米大統領選：TPP も米国では政治的支援を失いつつある

- ・メキシコにとって最大の輸出先である隣国の米国では、大統領選挙が盛り上がっているが、目下、各党の予備選挙はメキシコ自動車産業にとって今まで以上に気をもむ展開となっていると言えよう。なぜなら、米国自動車産業の中心地であり、General Motors (GM)、Ford Motor、Fiat Chrysler Automobiles (FCA) 傘下の Chrysler といった「ビッグ3」の本社と、多くの自動車工場を抱えるミシガン州での予備選挙にて（現地時間3月1日「スーパーチューズデー」に実施）共和党候補ドナルド・トランプ氏（Donald Trump）と、民主党候補バーニー・サンダース上院議員（Bernie Sanders）が勝利を収めたからである。
- ・所属政党が対極である両者には、実は共通した政策論点がある。それは、米国の労働者を外国との競争から守るために、現在の様々な自由貿易協定の廃止を訴えていることである。この論点において、自動車産業は代表例として取り上げられている。具体的には、予備選挙期間中に、トランプ氏はメキシコでの生産能力を倍増する計画^(注)をしているとされる Ford を槍玉に挙げ、大統領に就任した暁には、メキシコでの米国自動車メーカーの生産能力拡張とそれに伴う米国での雇用喪失を阻止すると公約している。また、メキシコ生産の Ford 車に対し 35%の関税を課すとも発言している。サンダース氏も、ミシガン州都 Lansing 市（複数の GM 工場が所在）での演説で、Ford が同州 Wayne 郡にあるミシガン工場にて生産移管のため 700 人のレイオフを行ったことを取り上げた上で、米国の貿易自由化政策を批判した（なお、Ford 社はこのレイオフされた人員は米国内の他の工場に再配置するとコメント）。同氏は北米自由貿易協定（NAFTA）の反対論者である。
- ・もちろん、両者が大統領に就任するかどうか、そして例え大統領に就任できたとしても、両者が訴える通商政策の改革が実際に行われるかどうかは不透明である。しかし、雇用問題を争点に掲げ、貿易自由化への国民の反感をテコに予備選を戦った両者が、ミシガン州にて自動車産業に携わる多くの有権者の支持を集めたのは紛れもない事実である。伝統的に民主党が強い重要州のミシガンで、トランプ氏が現政権に不満を持つ無党派層から多数の支持を受け躍進したことや、サンダース氏が事前予想を覆してヒラリー・クリントン候補（Hillary Clinton）を破ったように、今回の大統領選は波乱の展開が続いている。予備選の動向だけで警戒感を強めるのは大げさとも言えるが、大統領選後の通商政策がメキシコ自動車産業に悪影響を及ぼす可能性はゼロではないことは留意すべきことだと考える。
- ・ちなみに、民主党の最有力指名候補であるクリントン氏の通商政策に対する考え方は紆余曲折している。すなわち、同氏は NAFTA 支持者であったにも関わらず、上院議員時代には中米自由貿易協定（CAFTA）に反対した。オバマ政権下では国務長官として環太平洋戦略的経済連携協定（TPP）を積極的に進めてきたが、大統領選出馬後には、その最終協定文書において米国の労働者保護が不十分だとして実施に反対すると述べている。
- ・しかし、これまでの予備選結果から指名最有力候補である、トランプ氏とクリントン氏は両者ともに TPP に反対していることは明らかであり、メキシコ自動車産業に関わる日系企業にとっても懸念材料である。TPP は米国では政治面での後押しを失いつつある。

(注) Ford のメキシコにおける現有年産能力は 51 万台。Wall Street Journal（16 年 2 月 8 日付）は、同社が 18 年までに年産 50 万台規模の新工場を San Luis Potosi 州で立ち上げる計画だと報道したが、これは Ford が公式発表したものではない。

担当：調査部 産業調査室 深尾三四郎

Tel: 045-225-2375

Email: fukao@yokohama-ri.co.jp

本レポートの目的は情報の提供であり、売買の勧誘ではありません。本レポートに記載されている情報は、浜銀総合研究所・調査部が信頼できると考える情報源に基づいたものですが、その正確性、完全性を保証するものではありません。