



## 特集 メキシコの自動車産業政策と市場

一般社団法人 日本自動車工業会

# 美しい地球を次の世代に引き継ぐために、 あなたもエコドライブしませんか。

エコドライブをご存じですか。

それは、環境を守るために、いつもの運転をちょっと工夫する、誰にでもできる簡単な運転方法。

たとえば、アクセルをゆっくり踏んだり、ブレーキを早めにゆっくり掛けたり。

ただそれだけで、CO<sub>2</sub>の排出量が抑えられ燃費も向上します。穏やかな運転だから、安全運転にもつながります。



いつもの運転に、やさしさをプラス。 **エコドライブ10のすすめ**

**7** **タイヤの空気圧から始める点検・整備**  
タイヤの空気圧チェックを習慣づけましょう。

**1** **ふんわりアクセル「eスタート」**  
発進するときは、穏やかにアクセルを踏んで発進しましょう。

**4** **エアコンの使用は適切に**  
暖房のみ必要なときは、エアコンスイッチをOFFにしましょう。また、冷房が必要なときは、車内を冷やしすぎないようにしましょう。

**8** **不要な荷物はおろそう**  
運ぶ必要のない荷物は車からおろしましょう。スキーキャリアなどの外装品は、使用しないときには外しましょう。

**2** **車間距離にゆとりをもって、  
加速・減速の少ない運転**  
走行中は、一定の速度で走ることを心がけましょう。

**5** **ムダなアイドリングはやめよう**  
待ち合わせや荷物の積み下ろしなどによる駐停車の際は、アイドリングはやめましょう。<sup>\*1</sup> エンジンがかけたらすぐに出発しましょう。<sup>\*2</sup>

**9** **走行の妨げとなる駐車はやめよう**  
迷惑駐車は、渋滞をもたらし、燃費を悪化させるのでやめましょう。

**3** **減速時は早めにアクセルを離そう**  
信号が変わるなど停止することがわかったら、早めにアクセルから足を離しましょう。減速時はエンジンブレーキを活用しましょう。

**6** **渋滞を避け、余裕をもって出発しよう**  
出かける前に、渋滞・交通規制などの道路交通情報や、地図・カーナビなどを活用して、行き先やルートをあらかじめ確認し、時間に余裕をもって出発しましょう。

**10** **自分の燃費を把握しよう**  
自分の車の燃費を把握することを習慣にしましょう。

※1 交差点で自らエンジンを止める手動アイドリングストップは、以下の点で安全性に問題があるため注意しましょう。(自動アイドリングストップ機能搭載車は問題ありません。)

・手動アイドリングストップ中に何度かブレーキを踏むとブレーキの効きが悪くなります。・慣れないと誤動作や発進遅れが生じます。またバッテリーなどの部品寿命の低下によりエンジンが再始動しない場合があります。

・エアバッグなどの安全装置や方向指示器などが作動しないため、先頭車両付近や坂道での手動アイドリングストップは避けましょう。

※2 -20℃程度の極寒冷地など特別な状況を除き、走りながら暖めるウォームアップ走行で充分です。

**安全運転で楽しいドライブ!!**

クルマの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-untten.com>

**JAMA** 一般社団法人 日本自動車工業会  
JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

〒105-0012 東京都港区芝大門 1-1-30 日本自動車会館

## CONTENTS

### 特集 メキシコの自動車産業政策と市場

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

2

／一般財団法人 国際貿易投資研究所 客員研究員 内多 允

メキシコ経済と自動車市場の動向

7

／独立行政法人 日本貿易振興機構 (JETRO) 海外調査部 中南米課 課長代理 中畑 貴雄

### 連載 クルマの楽しさ、素晴らしさとは 第63回

クルマで行く、家族で楽しめる屋外おすすめレジャースポット

13

／子連れ旅行アドバイザー 小暮 祥子

### 記者の窓

「自動運転に熱視線」

17

／産経新聞社 田辺 裕晶

### Topics

#### ●会長コメント

18

・日本・モンゴル経済連携協定の大幅合意について

#### ●第44回東京モーターショー2015

—東京ビッグサイトにて2015年10月29日に開幕—

#### ●二輪車安全運転啓発「原付スクーター Safety Riding !」映像制作について

#### ●一般社団法人 日本自動車工業会 役員名簿

#### ●「第2回 BIKE LOVE FORUM (BLF)」を浜松市で開催します

#### ●2014年第1四半期および2013年度累計海外生産統計



### 表紙イラストレーション

#### クルマのある風景

すずきはるか  
鈴木 晴花

東京造形大学 造形学部

車もお出かけ夏休み

楽しい 楽しい 夏休み、お父さんの自慢の愛車に乗って家族みんなで遊びに行く様子です。虫採り、魚釣り、バーベキュー…今年は何んなことをしようか、楽しい旅行に車が寄り添うイメージです。

『JAMAGAZINE』では表紙に、美術を専攻している大学生などの皆さんの作品を掲載しています。

### 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

一般財団法人 国際貿易投資研究所 客員研究員 内多 允

#### 1. メキシコの自動車産業政策の変遷

メキシコにおける自動車生産は20世紀前半に、米国完成車メーカーによるノックダウン生産から始まった。まず1925年にフォードが進出、その10年後にGMが、そして1938年にAutomex（後のクライスラー）が進出した。メキシコ政府が経済開発政策の一環として、自動車産業の育成策に取り組みだした時期は、1960年代からである。その政策基調は国産保護政策であり、別の言葉で言い換えれば輸入代替政策である。この政策は完成車と並んで部品産業にも適用された。最初の政府による自動車政策は、1962年政令（第1回自動車令）である。その主な内容は完成車の輸入を禁止して、完成車メーカーには年間生産台数の割当制度を実施した。また、国産車生産に必要な外国産の原材料輸入については、輸入許可制度が導入された。部品メーカーの出資比率については、メキシコ資本のそれが60%以上を義務づけられた。第2回（1972年）から第3回（1977年）、第4回（1983年）の各自動車令の基本的な方針は輸入規制を伴う国産車メーカーの育成であり、そのために部品メーカーの育成も重視された。完成車メーカーによる内製部品の生産は禁止され、また完成車メーカーが部品メーカーの経営に関与することも禁止された。これらの禁止措置によって、メキシコ企業に部品産業への新規参入を促そうとした。完成車メーカーと部品企業が並行して発展することによって、メキシコの自動車産業をノックダウン段階から、先進国型の生産形態に移行させる効果を狙っていた。

メキシコの産業政策の転換は、1982年の対外債務危機が契機となった。累積した対外債務が返済不可能な状態に陥り、財政負担を伴う政府主導型

の保護主義的な産業政策は継続不可能な事態を迎えた。これに代わってメキシコの経済政策は、債務危機の打開に主導権を握った国際金融界が提唱する経済自由化路線に転換した。これを契機に政府の民間経済部門への規制は撤廃された。さらに、1986年にはGATTに加盟したことにより世界標準の自由貿易ルールを導入した。自動車産業の自由化も進んだ。

1989年の第5回自動車令も、このような政策転換を反映して、第1回同令以来、踏襲してきた輸入代替政策を放棄して、企業の自由裁量権を大幅に認めた。この自由化政策によって、完成車メーカーは完成車輸入が可能になった（但し、輸入するメーカーの貿易黒字維持が義務づけられた）。完成車メーカーによる部品内製の制限措置も撤廃された。メキシコの開放経済体制は1994年に発効した北米自由貿易協定（NAFTA）によって、一層徹底する。NAFTAは加盟国であるメキシコと米国、カナダ3カ国相互で貿易や投資を自由化している。

NAFTA発効から移行期間を経て、完成車と部品メーカーに対する自由化が一層進展した。例えば完成車メーカーと部品メーカーの国内付加価値率の義務的な比率は、NAFTA発効前はそれぞれ36%、30%であったのが、発効後は34%、20%に引き下げられ、2004年からはいずれもゼロとなった。同年からNAFTA域内における自動車貿易の完全自由化が実現したことになる。一方、完成車メーカーがNAFTA製品としての扱いを受けるために必要な域内調達率は2004年からは62.5%に引き上げられた。これはNAFTA加盟国の部品であれば、例えばメキシコ製部品の調達率がゼロであっても、メキシコの規則に抵触することにならないし、NAFTAの関税メリットを享受できる。完成車メーカーに課せられていた貿易収支の均衡義務もNAFTA発効後は緩和され、2004年からはこの

義務は撤廃された。また、NAFTA製の新車の輸入税は2003年からは免除されるようになった。新車の輸入税が無税になったことも、世界の主要な自動車メーカーがメキシコで生産を拡大する要因となっている。

メキシコ経済の自由化とNAFTAの発効によって著しく変化した業種が、マキラドーラ（輸出保税加工業）である。マキラドーラは再輸出を目的として、メキシコの低い賃金コストを利用して加工を受託する保税加工業である。マキラドーラは輸出向け製品の生産やサービス提供に必要な設備や原材料、部品の無税輸入が認められた。マキラドーラの設立場所は1965年、米国に近い北部国境地帯（国境線から20キロメートル以内）に限定して認められた。1975年には、全国で設立が可能になった。出資比率も外資100%が認められ、賃金水準が低いメキシコ人労働力を活用する輸出企業として、外資系企業から注目された。

マキラドーラに対する輸出を前提条件に輸入税の免除等の優遇措置も、1994年にNAFTAが発効したことにより、見直しの措置が取られるようになった。つまり、貿易や投資に関わる規則は、NAFTAのルールが適用されることになった。マキラドーラに対する恩典を一挙に廃止することによる混乱を避けるためにも、現状はこれに代わる税制上の恩典措置が導入されている。自動車産業においても、NAFTAのルールによる自由化措置によって、マキラドーラの重要性は低下しているといえよう。

1980年代から市場開放政策を推進しているメキシコでは、企業が関わる法制度については内外無差別の原則に基づいて、外資のみに適用される奨励（あるいは優遇）措置は制定されていない。国内産業の発展を促すという観点から、従来のマキラドーラも含め企業を含む奨励策が、NAFTA発効後から導入されている。

その具体例の一部をあげると、次のような制度が制定されている。

### 1) 産業分野別生産促進プログラム (PROSEC)

PROSECはメキシコで十分調達できない部品・原材料、機械（工具類を含む）などを優遇関税で輸入できる。この制度は2001年よりマキラドーラ制度や一時輸入制度（PITEX）によるこれらの無税輸入の優遇措置が2001年から廃止されたた

め、これを補うかたちで導入された。導入の前提条件として、加盟国への輸出を条件とする関税の減免やドローバック禁止を定めたNAFTA303条に違反しないように、輸出義務は課せられない。PROSECで適用対象となる輸入優遇品目とその優遇税率のリストは、公示される。

### 2) IMMEXの制度

IMMEXとは「輸出向け製造・マキラドーラ・サービス産業」の略称である。根拠法は同産業振興のための政令（2006年11月施行）である。この政令によって、輸出マキラドーラ産業と輸出品製造のための一時輸入プログラム（PITEX）が統合された。IMMEXは再輸出を前提に、輸入される製品に関する付加価値税、関税を免除する制度である。

なお、PROSECとIMMEXは併用が可能で、生産した製品を国内に販売することも可能である。

### 3) 軽量自動車新車製造企業登録制度

2003年に廃止された1989年自動車令に代わって施行された新自動車令（正式名称：自動車完成車産業の競争力及び自動車国内市場の成長力促進のための政令）は、車両総重量8,864キログラム以下で、関税分類コードが8702項または8703項（但し8703.10項を除く）、8704項に該当する新車を生産する製造企業に対して、一定の要件を満たせば登録を認め、恩典を与える制度である。主な恩典措置は次の通り。前記PROSECについては、自動車及び同部品産業部門PROSECが自動的に認められる。完成車の関税免除による輸入割当を取得できる。なお、割り当て台数は、原則として年間生産台数の10%に相当する台数とされている。また、公共入札においては自社の車両を本来の原産地にかかわらず、すべて国産車として扱うことができる。税関法の適用に当たって、軽量自動車製造企業として認められる。

## 2. メキシコのFTA政策

メキシコの産業政策が1980年代以降は市場開放を踏まえていることから、輸出拡大も重視している。その政策手段として、各国との自由貿易協定（FTA）の締結に取り組んでいる（なお、本稿で

はFTAには経済連携協定も含む。厳密な定義では両者は異なる部分もあるが、自由貿易の条項を包含していることから本稿では同一に扱う)。最近の事例では、2012年にペルーとFTAを締結した。その結果、メキシコが締結したFTAは12に上り、その対象国は44カ国(この内、EUが27カ国)に達した。メキシコ経済省によれば、FTA締結国が40カ国以上に上ったことにより、メキシコは世界のGDPの約7割、世界の輸入量の3分の2、10億人以上の消費者へのアクセスが可能になったと発表した。

自動車の最大の輸出先はNAFTA諸国(米国、カナダ)であるが、近年は南米向けも増加している。2013年の輸出統計によれば(表1)、米国向けが総輸出台数の68%、次いでカナダが8%を占めた。南米向けではブラジル、アルゼンチンが主要な市場に成長している。

メキシコとメルコスール(加盟国はアルゼンチン、ブラジル、パラグアイ、ウルグアイ、ベネズエラ)は、ラテンアメリカ統合連合(ALADI)経済補完協定(ACE)第55号(通称メキシコ・メルコスール自動車協定)で自動車・同部品貿易の自由化を定めた。

表1 ●メキシコの自動車輸出(2013年)

(単位:台数、%)

順位	輸出先	輸出台数	シェア(%)
1	米国	1,646,950	68.0
2	カナダ	194,851	8.0
3	ブラジル	137,443	5.7
4	ドイツ	118,876	4.9
5	アルゼンチン	61,624	2.5
総輸出台数		2,423,084	100.0

(注) 同表の5カ国を合わせたシェアは89.1%で、その他の輸出先シェアが10.9%である。

出典:メキシコ自動車工業会(AMIA)

ALADIは1960年設立のラテンアメリカ自由貿易連合(LAFTA)を発展的に組織替えして、1981年に発足した(加盟国はラテンアメリカ13カ国)。ALADIは加盟国すべてが参加する全域協定と並んで、一部の域内加盟国による経済補完協定(ACE)を認めている。

メキシコとアルゼンチン、ブラジルが締結した前記のACE55は、発効日の2003年1月1日から自動車と同部品の関税を段階的に引き下げ、2011年6月30日までに無関税にすることで合意が成立した。しかし、アルゼンチンとブラジルからメキシ

コに対して自由化のスケジュールの見直し要求が出されて、ACE55の実施内容が変更された。当初は2012年第1四半期までは、メキシコ・ブラジル間の完成車貿易は自由化されていた。しかし、対ブラジルについては2012年3月19日から3年間の無関税輸出枠(金額ベースによる)が取り決められた。アルゼンチンは2012年6月26日、ACE55からの離脱を宣言した。この事態を解決すべく、同年12月18日から3年間の金額ベースによる無関税輸出枠(但し3年目の期間は2014年12月18日から2015年3月19日)で合意した。2015年3月19日にはアルゼンチンとブラジルは揃って無関税輸出枠を撤廃することにした。

中南米における新しいFTAとしては、太平洋同盟の結成があげられる。太平洋同盟はメキシコ、コロンビア、ペルー、チリの太平洋に面している4カ国によって、2012年6月の第4回首脳会合で枠組み協定が署名された。2014年2月に開催された第8回首脳会議で、太平洋同盟域内の貿易品目92%の関税即時撤廃(残り8%は段階的に撤廃)等の追加議定書が署名された。太平洋同盟は加盟国間の経済統合とアジア太平洋地域との政治経済関係強化を目標とすることを謳っている。またすべての原加盟国との間でFTAを締結していることが加盟の条件となっている。現在はオブザーバーであるパナマとコスタリカは原加盟国とのFTAが締結されれば、正式に加盟する予定である。

メキシコはアジア太平洋地域との経済関係の強化にも積極的で、日本とは2005年4月日本・メキシコ経済連携協定(日墨EPA)を発効させた。同協定によって、日本の自動車・同部品メーカーのメキシコ進出を拡大させる効果が生まれている。現在、交渉が進められているTPP(環太平洋戦略的経済連携協定)にも、メキシコは参加している。このように、メキシコは世界各国とFTAのネットワーク拡充に取り組んでいる。これは、FTAがメキシコからの輸出拡大に資す効果が生まれることによって、同国への直接投資(企業進出)が促されることが期待できるからである。

### 3. 対照的なメキシコとブラジルの自動車産業

中南米ではメキシコとブラジルが、自動車生産の拠点国である。各国の完成車メーカーや自動車

部品産業が進出するに当たっては、両国市場の特徴や違いを踏まえた企業戦略の構築が求められるだろう。両国の自動車産業の主な特徴について、表2からは次のような事項が指摘できる。同表によれば、国内販売台数はブラジルがメキシコの3倍以上の規模であり、逆に輸出については、メキシコがブラジルの約5倍の規模になっている。ブラジルの自動車メーカーにとって、ブラジル国内が最大の市場である。ブラジルからの自動車輸出は周辺国である。その輸出先の人口規模はブラジルよりも少ないので、ブラジルにおける販売規模を超える輸出は望めそうにない。輸出比率（表2の輸出台数の生産台数に対する比率）によれば、ブラジル15%に対してメキシコは83%である。自動車産業の性格がブラジルが内需依存型であるのに対して、メキシコは輸出依存型である。

メキシコは輸出規模が大きい、国内の自動車販売における輸入車のシェアもメキシコでは51.0%と、過半を占めている。一方、ブラジルのそれは19.7%に過ぎない。但し、輸入車の国内販売台数ではブラジルの方が多い。表2の2013年実績によれば（国内販売台数と輸入車販売シェアより計算）、メキシコでは54.2万台であるが、ブラジルのそれは、70.5万台に上った。

輸出環境についてメキシコがブラジルに比べて恵まれている状況としては、米国市場との関係があげられる。メキシコに進出した自動車メーカーは、販売市場として米国を重視している。メキシコを生産拠点に選ぶ理由は賃金等のコストが低いことであり、メキシコでの販売は必ずしも最優先事項とはいえない。世界有数の市場である米国へのアクセスがブラジルを含めて他の第3国に比べて、メキシコは有利な地位を占めている。

一方、メキシコに進出している多くの自動車メーカーがブラジルにも進出した場合は、ブラジル工場の販売市場における米国の優先度は低くならざるをえない。

表2●メキシコとブラジル自動車産業比較(2013年)

	メキシコ	ブラジル
国内販売台数	1,063,363	3,579,903
国産車販売台数シェア	49.0%	80.3%
輸入車販売台数シェア	51.0%	19.7%
生産台数	2,933,465	3,510,003
輸出台数	2,423,084	528,481

出典：メキシコ自動車工業会 (AMIA)

両国に進出している自動車メーカーの国籍にも次のような違いがみられる。ブラジルには先進国メーカーに加えて、韓国と中国からも進出している。韓国と中国の完成車メーカーはブラジル国内の販売に加えて、南米各国への輸出にも取り組んでいる。ブラジル周辺の南米各国における韓国車や中国車の販売シェアにも、先進国メーカーに遜色ない実績を上げている例も見られる。このような実績から、韓国・中国メーカーのブラジル工場が、南米全体を視野に入れた生産活動を展開していることがうかがえる。

両国の自動車輸出を世界の自動車貿易に占める顕示比較優位指数 (RCA) で示すと、次のような傾向になっている (表3)。自動車の顕示比較優位指数は、a) 一国 (ここではメキシコとブラジル) の輸出総額に占める自動車輸出額のシェアの、b) 世界の輸出総額に占める世界の自動車輸出総額のシェアに対する比率の数字 (つまりb分のa/a/b) である。一国の当該シェアが世界総額に対するシェアが高いほど、その国の輸出競争力が高い (つまり、比較優位がある) と解釈される。表3の輸送機器 (自動車を含む) のブラジルとメキシコのRCAの推移を示す数値によれば、メキシコがブラジルよりも高い数値を示している。この統計からも輸出については、メキシコがブラジルよりも優位であることが窺える。しかも、メキシコがブラジルを引き離し差が広がっている (02年と07年が0.7、12年1.6)。

表3●輸送機器の顕示比較優位指数 (RCA)

	2002年	2007年	2012年
ブラジル	0.9	1.0	0.8
メキシコ	1.6	1.7	2.4

出典：BBVA Research March2014

一方、メキシコの自動車メーカーは米国、欧州と日本などの先進国企業が占めている。途上国の自動車メーカーは操業していない。メキシコの自動車産業の存立基盤は、米国への輸出によって維持されている。米国市場が自動車に要求する安全基準を含む品質、あるいは消費者へのサービスに対応するには、途上国メーカーにとっていまだ力不足の感は否めない。また、永年にわたって米国企業の製品やサービスに慣れ親しんできたメキシコの消費者の要求レベルも、決して低くない。このような状況から、先進国企業が掌握しているメ

キシコの自動車生産分野に、中国や韓国のメーカーが割り込むことはかなり厳しい環境ではないかと考えられる。

メキシコにはないブラジル独特の自動車産業における生産分野に、フレックス燃料車がある。これはブラジルメーカー開発によるガソリンとエタノールのいずれも燃料として利用できる自動車である。エタノールは砂糖きびを原料としている。この燃料はブラジル政府が石油の供給不足に備えて国家プロジェクトとして開発した。この政府の計画に呼応して、自動車メーカーがフレックス燃料車を開発した。フレックス燃料車はガソリンだけでも、あるいはエタノールだけでも、どんな両者の混合比率でも動かせる。今やブラジルで生産される自動車は、フレックス燃料車が主流を占めている。

メキシコでは自動車の開発は民間企業に任されており、ブラジルのように政府の国家プロジェクトに対応する自動車を開発するような例は見られない。

#### 4. メキシコ自動車産業の強みと課題

メキシコの自動車産業が国際競争力を維持している要因として、生産部門の労働者賃金水準の低さがあげられる。2008年から2012年にかけての自動車産業における労働者の賃金水準（時給）は2008年の8.69ドルから、2012年には7.80ドルに低下した（米国労働省調査による）。メキシコの賃金水準を国際比較で見ると、低い水準に位置している。米国労働省（2010年発表）の18カ国（生産部門労働者の時給）対象の調査によれば、メキシコは3.95ドルであった。これを他の開発途上国の例について見ると、ブラジル11.4ドル、台湾7.5ドルである。また先進国ではカナダ40.4ドル、ドイツ52ドルである。前記メキシコの時給3.95ドルは、2013年には3.6ドルに低下（メキシコにおけるドイツ系シンクタンクFriedrich Ebert Stiftungによる）。

米国を100とした賃金水準の比較として、各国の自動車部品製造部門の賃金コストを比較すると、メキシコのそれは88.8で比較対象の9カ国の中では、最も低い国である。因みに最高値は日本の107.1、で次いでドイツが100.7であった。

メキシコの自動車生産は今後も生産と販売が順調な伸びを達成すると予想されている。このような順調な成長が見込まれる背景としては、メキシコの輸出先として、米国市場が安定的に確保されていることがあげられる。米国としても自動車や同部品の確実な供給源として、メキシコが必要不可欠な国となっている。

自動車生産の拡大に伴って、部品メーカーも育ってきたことによって、その輸出も増加している。完成車と同様に、米国ではメキシコ製自動車部品の需要が拡大している。メキシコ自動車部品の米国における輸入額（米国政府統計による）は2011年358.61億ドル、2012年386.84億ドルと、順調に推移した。2012年の自動車部品輸入総額1,207億ドルの内、対メキシコ輸入額は約32%を占めた。

自動車のメキシコにおける販売については、米国からの中古車が増加していることが新車市場を脅かしていると警戒されている。2012年の国内販売台数統計によれば、新車が98万7,747台であったのに対して、米国からの中古車販売台数が45万8,114台に上った。この新車と中古車を合わせた総販売台数144万5,861台に対して、中古車が32%を占めた。この中古車比率は2010年37%、2011年40%であり、新車を扱う業界では市場を圧迫していると、警戒の声が出ている。

メキシコの下院議会は2012年9月、メキシコにおける輸入中古車の販売や普及状態についての実態調査、問題点についての報告書を発表した。

メキシコ政府は2013年11月、今後の自動車産業政策の重点4項目を発表した。これには、今後の課題としての問題意識が表れている。その第一点目として中古車への規制措置と新車購入を促すための消費者金融の強化を謳っている。第2点目として生産性やグローバルな供給網の整備、第3点目は技術開発についてであり、政府、企業、教育機関の連携強化、第4点目が新規輸出市場の拡大。これについては太平洋同盟やTPPへの関与を提唱している。これら4点の関連政策について具体的な政策の構築については、今後の取り組みに委ねられている。その多くは以前から指摘されていることである。

（うちだまこと）

### メキシコ経済と自動車市場の動向

独立行政法人 日本貿易振興機構 (JETRO) / 海外調査部 中南米課 課長代理 中畑 貴雄

#### はじめに

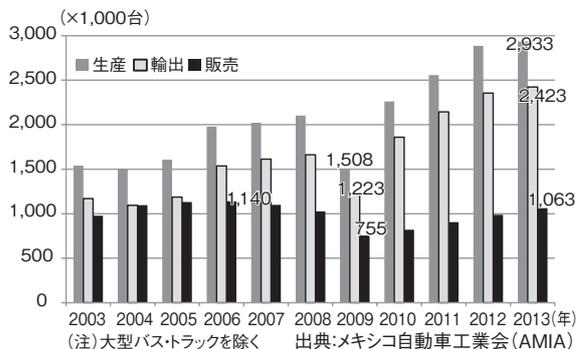
過去10年間に生産台数が90.4%増加し、世界第8位の自動車生産国となったメキシコ。自動車生産の8割は輸出向けであり、輸出台数は過去10年間で倍増している。生産や輸出の急速な増加に比べると、国内販売市場の伸びは緩慢である。しかし、日系ブランドの国内販売は堅調に推移しており、日系メーカーのシェアは拡大傾向にある。完成車メーカーやグローバルな一次サプライヤー (Tier1) は、メキシコを米州における戦略的輸出製造拠点として位置づけており、新規進出や拡張投資が相次いでいる。完成車メーカーやTier1の生産規模の拡大は、日本からのTier2、Tier3レベルの企業進出を誘引し、メキシコにおける日系自動車産業のサプライチェーンは徐々に広がりつつある。国内販売市場の現状と近年の日系企業の進出動向を紹介する。

#### 1. 国内販売台数の推移

メキシコの自動車生産台数は、リーマンショック後の2009年に前年比で大きく減少したものの、その後は右肩上がりでも推移しており、2013年は10年前 (2003年) と比べて90.4%増となる293万3,465台 (大型バス・トラックを除く) に達している。大型バス・トラックを加えた2013年の生産台数は305万2,395台であり、世界第8位の自動車生産国である。好調な生産を牽引しているのは輸出の伸びであり、2013年の輸出台数 (大型バス・トラックを除く) は242万3,084台に達し、10年前と比べると倍増している。輸出台数で比べるとメキシコは世界で4番目となる。

好調な生産や輸出と比べると、国内市場の活性

図1●メキシコの自動車生産・輸出・販売台数推移 (注)



化は遅れている。2013年の国内販売台数は前年比7.7%増の106万3,363台と4年ぶりに100万台を超えたが、10年前の2003年と比べてもわずか8.7%多いに過ぎない。メキシコの自動車販売台数はリーマンショック後の2009年に前年比26.4%減と大幅に落ち込み、その後の国内市場の回復スピードは遅い (図1)。

国内市場の伸びが緩慢な要因としては、リーマンショック後の不況で国民の実質所得が大きく減少し、その回復のペースが鈍いことが第一に挙げられる。民間部門の正規労働者の平均賃金 (日給) を2010年の消費者物価指数をもとに実質化した実質賃金でみると、全正規労働者の実質平均賃金は2008年に243.8ペソ (2010年価格ペソ、約19ドル) に達した後、2009年、2010年と減少し、2011年以降は回復に転じたものの、2013年時点でも241.7ペソと2008年の水準まで回復していない。つまり、労働者の財布の中身を実質的に比べると増えていないことになるため、自動車など高額商品の消費を増やせない状況にある (図2)。

実質賃金・実質所得の伸び悩みのほか、もうひとつの要因として挙げられるのは、米国からの輸入中古車の存在である。メキシコは北米自由貿易協定 (NAFTA) の加盟国であり、NAFTAでは

図2●正規労働者実質賃金（日給）推移

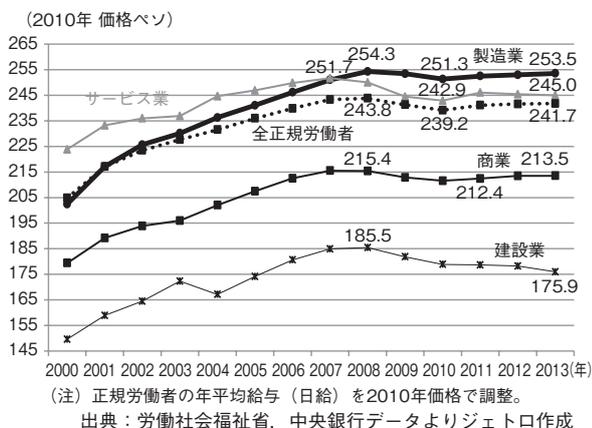
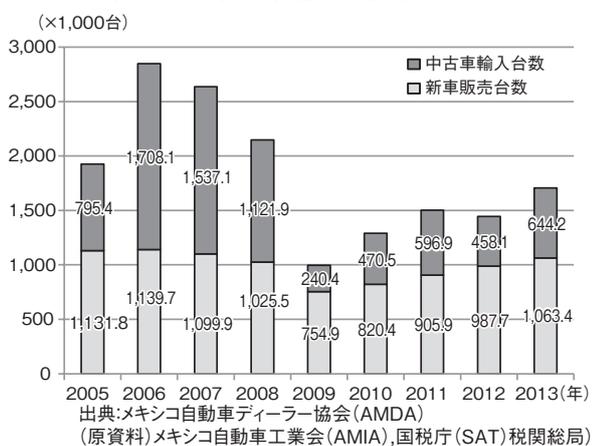


図3●新車販売と中古車輸入の推移



中古車の輸入解禁も定められている。メキシコは2005年以降、段階的に中古車輸入の解禁を進めており、安価な米国の中古車の流入が新車の販売に悪影響を与えている。2006年には新車販売台数が過去最高の113万9,718台に達したが、同年にそれを上回る170万8,054台の中古車が輸入されている(図3)。中古車の輸入急増を懸念した政府は2009年以降、中古車の輸入規制を強化※したため、中古車輸入はその後幾分か減少したものの、2013年でも64万4,209台の中古車が輸入されている。中古車の輸入が禁止されていれば、新車がもう少し売れていてもおかしくはない。

※環境・安全面の理由から米国やカナダで合法的に走行できない車両の輸入を禁止する、メーカーが発給する原産地証明書の提示を要求するなどの一連の措置を導入した。

## 2. 世帯普及率の伸び悩みと新車販売拡大の余地

国立統計地理情報院 (INEGI) の家計調査によ

ると、2012年時点の自動車の世帯普及率は41.1%であり、2008年の43.6%から低下している。携帯電話やパソコン、オートバイなど一部の品目を除けば、自動車や家電などの耐久消費財の普及率は、リーマンショック以降に縮小傾向にある(表1)。

世帯普及率の伸び悩みの背景には、世帯の実質所得の減少がある。2012年のメキシコの世帯平均所得は月額で約965ドルであり、2010年に比べるとわずかに増加しているが、2006年と比較すると12.8%も少ない。すべての所得階層で2012年は2006年と比べて実質所得が減少している。2年前の2010年と比べると、最も裕福な第X階層と政府による所得補助の対象となるような低所得層の所得のみが回復している。世帯普及率から推測すると、自動車を所有しているのは第VI階層以降だが、このうち実質所得が増えているのは第X階層のみである(表2)。

表1●自動車・家電・サービス等世帯普及率

商品・サービス名	2002年	2006年	2008年	2010年	2012年
テレビ	76.0	85.6	93.1	92.0	89.8
ミキサー	78.1	81.0	82.9	81.7	80.0
冷蔵庫	72.1	77.8	82.8	81.0	79.3
アイロン	81.3	83.8	84.0	79.8	75.2
携帯電話	19.3	47.6	56.9	63.7	69.5
オーディオ機器	72.1	77.1	83.0	74.3	67.0
洗濯機	53.7	62.5	53.2	62.0	60.9
DVDプレーヤー	4.0	45.7	55.8	50.0	43.7
自動車	33.2	41.3	43.6	39.7	41.1
電子レンジ	25.2	40.2	43.5	41.1	38.6
ケーブル・衛星テレビ	14.0	22.6	25.1	28.3	34.4
固定電話	34.8	46.7	46.4	41.4	33.8
パソコン	11.3	18.9	23.8	25.9	25.5
クレジットカード	3.2	25.5	19.4	N.A.	21.9
インターネット	3.8	7.6	14.5	19.2	20.2
プリンタ	9.4	14.4	16.3	14.6	11.9
ビデオゲーム機	7.3	10.9	12.6	9.3	8.6
電気掃除機	5.0	7.9	8.4	7.1	6.0
オートバイ	1.3	3.2	3.9	4.3	5.6

(単位：%)  
出典：INEGI「家計調査」ミクロデータから作成

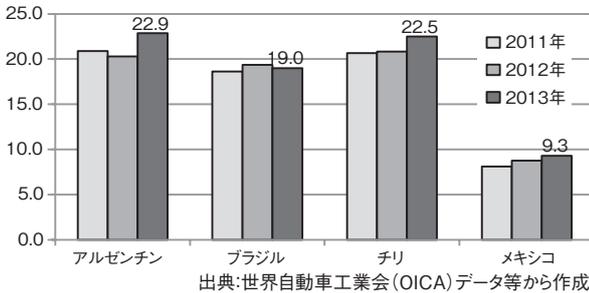
表2●階層別世帯平均所得額(月額・ドル建て)推移

所得階層 (10段階)	2006年		2008年		2010年		2012年		伸び率(2012)	
	所得額	構成比	所得額	構成比	所得額	構成比	所得額	構成比	06年比	10年比
I	197.3	1.8	180.6	167.9	177.1	1.8	△10.2	5.5		
II	341.8	3.1	315.4	295.5	298.5	3.1	△12.7	1.0		
III	450.0	4.1	425.0	395.1	398.3	4.1	△11.5	0.8		
IV	560.9	5.1	531.2	497.4	493.9	5.1	△11.9	△0.7		
V	685.2	6.2	648.7	606.8	605.3	6.3	△11.7	△0.2		
VI	825.4	7.5	797.3	735.5	730.5	7.6	△11.5	△0.7		
VII	1,021.5	9.2	996.8	901.2	900.3	9.3	△11.9	△0.1		
VIII	1,285.5	11.6	1,267.7	1,141.2	1,135.2	11.8	△11.7	△0.5		
IX	1,751.4	15.8	1,750.5	1,547.3	1,544.3	16.0	△11.8	△0.2		
X	3,941.3	35.6	3,936.5	3,222.4	3,366.4	34.9	△14.6	4.5		
平均	1,106.0	—	1,085.0	951.0	965.0	—	△12.8	1.5		

(注) 所得階層は世帯数を均等に所得の低い順から高い順(I→X)へ10分割したものの、平均所得は四半期額(2012年ペソ価格)を3で除して月額に換算し、2012年の期中平均為替レート(1ドル=13.1695ペソ)を用いてドル換算した。構成比は各階層の所得合計が全世帯所得に占める割合。

出典：国立統計地理情報院 (INEGI)「[2012年家計調査 (ENIGH2012)] から作成

図4●中南米4カ国の人口1,000人当たり新車販売台数 (台/千人)

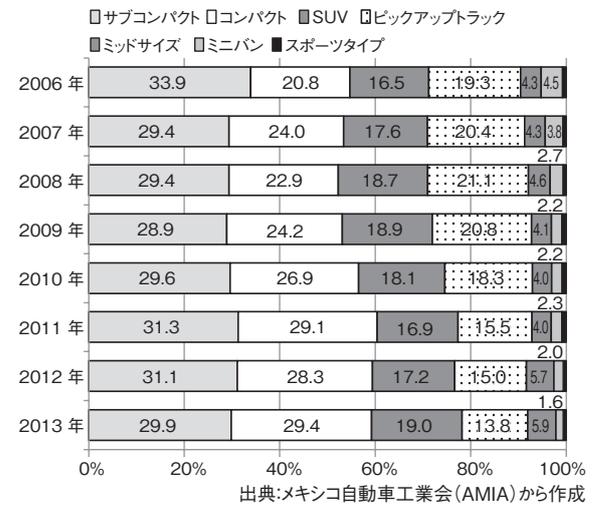


世帯普及率は伸び悩んでいるものの、中長期的にみれば新車販売には拡大の余地が大きい。2013年に1人当たりGDPが1万ドルを超えるチリ(1万5,776ドルIMFの2014年4月発表データ、以下同様)、アルゼンチン(1万1,767ドル)、ブラジル(1万1,311ドル)、メキシコ(1万630ドル)の中南米4カ国の人口1,000人当たりの新車販売台数を比べると、アルゼンチンの22.9台、チリの22.5台、ブラジルの19.0台に対して、メキシコは9.3台と少ない(図4)。米国からの中古車輸入が中間層の新車消費に悪影響を与えているのは事実だが、メキシコ国民の所得水準を考慮すると、新車の販売拡大の余地は大きいだろう。メキシコ自動車工業会(AMIA)やメキシコ自動車販売ディーラー協会(AMDA)など関連業界団体は、国内の排ガス規制や安全規制を強化することにより、米国からの年式の古い安価な中古車の輸入に歯止めをかけることを政府に対して要求している。

### 3. サブコンパクトからコンパクトへ

2013年の国内販売市場をカテゴリー別にみると、排気量が1.5リットル前後の「サブコンパクト」が販売全体の29.9%を占めて最大のセグメントとなっている。続いて排気量2リットル前後の「コンパクト」が29.4%で肉薄しており、この2つのカテゴリーで全体の約6割を占める。排気量が2.5ℓを超える「高級車」(メキシコでは文字通り「高級車」だが、日本では「ミッドサイズ」や「ミドルサイズ」と呼ばれる部類に相当する)は、全体の5.9%のシェアを占めるに過ぎない。富裕層を中心にSUVの人気は高く、全体の19.0%を占める。地方農村地帯などを中心にピックアップトラックの需要もある(図5)。

図5●自動車(大型バス・トラック除く)カテゴリー別国内販売比率



近年の特徴としては、少しずつサブコンパクトのシェアが減り、コンパクトのシェアが増えている。また、わずかながら高級車(ミッドサイズ)のシェアも拡大傾向にあり、国民の所得水準が上昇するにつれ、消費される車がアップグレードしている。

各カテゴリー別の売上上位モデル(表3)をみると、サブコンパクトやコンパクトといった小型車では、日産、GM、フォルクスワーゲン(VW)のモデルが大きなシェアを占めており、サブコンパクトとコンパクトの双方に強い日産、サブコン

表3●主要カテゴリー別販売トップ5モデル

(単位:台,%)

サブコンパクト				コンパクト			
モデル名	企業名	販売台数	シェア	モデル名	企業名	販売台数	シェア
AVEO	GM	29,492	17.9	VERSA	日産	22,642	17.2
TSURU	日産	22,171	13.5	NUOVO JETTA	VW	16,475	12.5
SPARK	GM	16,208	9.8	CLASICO 4 ptas	VW	16,287	12.3
Vento	VW	16,192	9.8	SENTRA 2.0	日産	13,259	10.0
MARCH	日産	14,156	8.6	TIIDA SEDAN	日産	11,747	8.9
その他		66,379	40.3	その他		51,603	39.1
カテゴリー合計		164,598	100.0	カテゴリー合計		132,013	100.0
高級車(ミッドサイズ)				ピックアップトラック			
モデル名	企業名	販売台数	シェア	モデル名	企業名	販売台数	シェア
PASSAT	VW	2,631	9.1	CHASIS Largo	日産	12,023	17.0
ALTIMA	日産	2,399	8.3	PICK UP Doble Cabina	日産	4,842	6.8
ACCORD	ホンダ	2,248	7.8	ESTACAS Largo	日産	3,826	5.4
CAMRY	トヨタ	1,203	4.2	HILUX	トヨタ	3,689	5.2
CHARGER	クライスラー	911	3.2	RANGER Crew Cab	フォード	3,362	4.8
その他		19,373	67.3	その他		42,968	60.8
カテゴリー合計		28,765	100.0	カテゴリー合計		70,710	100.0
SUV				ミニバン			
モデル名	企業名	販売台数	シェア	モデル名	企業名	販売台数	シェア
CR-V	ホンダ	10,496	11.1	ODYSSEY	ホンダ	2,199	31.5
TRAX	GM	8,701	9.2	SIENNA	トヨタ	2,170	31.1
CX-5	マツダ	6,031	6.4	TOWN & COUNTRY	クライスラー	1,215	17.4
DUSTER	ルノー	5,621	5.9	CHEVY Van	GM	628	9.0
JOURNEY	クライスラー	5,279	5.6	EXPEDITION	フォード	244	3.5
その他		58,350	61.8	その他		524	7.5
カテゴリー合計		94,478	100.0	カテゴリー合計		6,980	100.0

出典:メキシコ自動車工業会(AMIA)

コンパクトに強いGM、コンパクトに強いVWという特徴がある。ミッドサイズやSUVの市場は競争が激しく、ピックアップと呼ばれる日産、GM、VW、フォード、クライスラーに加え、トヨタ、ホンダ、マツダなど日系メーカー、ルノーやプジョーなど欧州メーカーが多数のモデルを投入して鎬を削っている。ミッドサイズやSUVのセグメントでは、10%を超えるシェアを有するモデルはまれである。ピックアップトラックのセグメントでは日産の影響力が非常に強く、ミニバンのセグメントではホンダとトヨタの2モデルが毎年トップ争いを繰り広げており、両社の2モデルで6割強のシェアを占める。

#### 4. 高い顧客満足度を誇る日系ブランド

メキシコの国内市場における日系ブランドの販売は好調である。2013年の日系8社の販売台数合計は44万1,240台に達し、国内販売市場の41.5%を占めた。そのうちの26万4,466台が日産の販売台数であり、シェアは24.9%に達する。日系自動車メーカーの販売は2014年上半期（1-6月）も堅調であり、前年同期比1.9%増の21万1,334台となっている。日系8社の国内販売シェア合計は42.2%に及んでいる（表4）。

日系企業の販売が好調な理由のひとつとして、

表4●メキシコの企業別自動車販売台数

(単位：台，%)

企業名	通年 (1-12月)				上半期 (1-6月)			
	2012年 台数	2013年 台数	構成比 伸び率		2013年 台数	2014年 台数	構成比 伸び率	
日産	245,698	264,466	24.9	7.6	127,397	128,237	25.6	0.7
GM	186,383	201,604	19.0	8.2	94,455	94,623	18.9	0.2
フォルクスワーゲン	164,570	189,226	17.8	15.0	89,946	92,225	18.4	2.5
フォード	84,382	87,487	8.2	3.7	40,894	37,473	7.5	△8.4
クライスラー/フィアット	93,061	87,202	8.2	△6.3	42,765	36,003	7.2	△15.8
トヨタ	56,278	60,740	5.7	7.9	27,317	29,004	5.8	6.2
ホンダ	54,515	60,951	5.7	11.8	28,111	24,880	5.0	△11.5
マツダ	25,424	33,348	3.1	31.2	14,961	17,212	3.4	15.0
ルノー	25,030	21,187	2.0	△15.4	9,604	10,864	2.2	13.1
BMW	11,827	13,992	1.3	18.3	6,408	6,803	1.4	6.2
スズキ	10,733	11,190	1.1	4.3	5,226	5,786	1.2	10.7
メルセデス・ベンツ	10,600	10,547	1.0	△0.5	5,176	4,719	0.9	△8.8
三菱自動車	8,753	8,997	0.8	2.8	4,010	5,001	1.0	24.7
プジョー	5,204	6,941	0.7	33.4	3,334	2,801	0.6	△16.0
ヒュンダイ	0	0	0.0	—	0	1,707	0.3	—
スバル	283	533	0.1	88.3	89	668	0.1	650.6
いすゞ	1,706	1,015	0.1	△40.5	380	546	0.1	43.7
その他	3,300	3,937	0.4	19.3	1,914	1,808	0.4	△5.5
日系企業合計	403,390	441,240	41.5	9.4	207,491	211,334	42.2	1.9
合計	987,747	1,063,363	100.0	7.7	501,987	500,360	100.0	△0.3

(注) 系列ブランド (例えばフォルクスワーゲンはSEAT, AUDI) を含む。  
いすゞの販売台数はELF200/ELF300の販売台数のみがAMIAに報告されている。  
出典：メキシコ自動車工業会 (AMIA)

低価格で高品質なアフターサービスが挙げられる。ホンダが95年にメキシコ市場に参入した際に導入した、低価格で迅速・丁寧な対応を基本とする「日本式アフターサービス」はメキシコ顧客の心を捉え、日本ブランドに対する信頼感を生み出している。JDパワーが2013年10月に発表した「メキシコの新車所有者顧客満足度調査」によると、日系メーカーは10カテゴリーのうち5カテゴリーで満足度上位1位にランクインしている。同顧客満足度調査はJDパワーが毎年実施しているもので、2013年はメキシコ市、グアダラハラ市、モンテレイ市、レオン市、ケレタロ市、プエブラ市、ベラクルス市、メリダ市で合計5,497人の新車(2011~2012年式)所有者から回答を得たもの。調査は、「自動車の品質と信頼性」、「デザイン・機能・快適性などのアピール度」、「ディーラーのアフターサービス」、「所有・維持経費」の4項目において満足度を調査し、合計点で総合ランクを付けている。

2013年の調査では、「エントリー・サブ・コン

表5●自動車(新車)所有者顧客満足度調査 (2010-2013年)

カテゴリー	調査年	1位	2位	3位
エントリー・サブ・コンパクト	2010年	スズキ：Swift	GM Chevrolet：Chevy (同率)	—
	2011年	スズキ：Swift	Chevrolet：Chevy	Dodge：Atos
	2012年	日産：March	Chevrolet：Spark	Dodge：Atos
	2013年	日産：Tsuru	Dodge：i10 (同率)	日産：March (同率)
アッパー・サブ・コンパクト	2010年	プジョー：207	セアト：Cordoba (同率)	VW：Gol (同率)
	2011年	ホンダ：City	ホンダ：Fit	トヨタ：Yaris
	2012年	ホンダ：Fit	日産：Versa	スズキ：Swift
	2013年	ホンダ：City	ホンダ：Fit	日産：Versa
コンパクト	2010年	マツダ：Mazda 3	MINI (BMW)：Cooper	日産：Sentra
	2011年	スズキ：SX4	MINI：Cooper	マツダ：Mazda 3
	2012年	ホンダ：Civic	Renault：Fluence	トヨタ：Corolla
	2013年	ホンダ：Civic (同率)	Renault：Fluence (同率)	トヨタ：Avanza
ミッドサイズ	2010年	Dodge：Charger	Dodge：Avenger	マツダ：Mazda 6
	2011年	マツダ：Mazda 6	VW：Passat CC	トヨタ：Camry
	2012年	マツダ：Mazda 6	トヨタ：Camry	Dodge：Avenger
	2013年	日産：Altima	トヨタ：Camry	VW：Passat NMS
エントリー・プレミアム	2010年	メルセデス：C-Class	BMW：3 Series	—
	2011年	メルセデス：C-Class	BMW：3 Series	—
	2012年	Audi：A1	Audi：A3	BMW：1 Series
	2013年	BMW：X1	Audi：A1	BMW：1 Series
エントリー・SUV	2010年	JEEP：Compass	フォード：Escape	マツダ：CX-7
	2011年	ホンダ：CR-V	スズキ：Grand Vitara (同率)	VW：Tiguan
	2012年	ホンダ：CR-V	マツダ：CX-7	日産：X-Trail
	2013年	日産：Rogue	ホンダ：CR-V	JEEP：WranglerCompass
ミッドサイズ SUV	2010年	ホンダ：Pilot	JEEP：Grand Cherokee	フォード：Edge
	2011年	ホンダ：Pilot	マツダ：CX9	Chevrolet：Traverse
	2012年	マツダ：CX9	ホンダ：Pilot	JEEP：Grand Cherokee
	2013年	フォード：Explorer	JEEP：Grand Cherokee	フォード：Edge
プレミアム SUV	2010年	Lincoln：Mark LT	BMW：X5	—
	2011年	Audi：Q5	Lincoln：Mark LT	—
	2012年	Acura (ホンダ)：MDX	BMW：X5	—
	2013年	メルセデス：GLK-Class	BMW：X3	Audi：Q5
エントリー・ピックアップトラック	2010年	トヨタ：Tacoma	Dodge：Dakota	Chevrolet：Colorado
	2011年	トヨタ：Hilux	トヨタ：Tacoma	Colorado/Dakota (同率)
	2012年	トヨタ：Tacoma	Dodge：Dakota	トヨタ：Hilux
	2013年	フォード：Ranger	トヨタ：Tacoma	トヨタ：Hilux
フルサイズ・ピックアップトラック	2010年	GM：GMC Sierra	フォード：Lobo	Chevrolet：Silverado
	2011年	フォード：F-Series	フォード：Lobo (同率)	Chevrolet：Silverado
	2012年	フォード：Lobo	Chevrolet：Silverado	—
	2013年	Dodge：Ram Pickup LD	Chevrolet：Silverado HD	RAM：Pickup HD

(注) カテゴリーはJDパワー社による分類。

■は日系企業の車種。

出典：JDパワー社プレスリリース (2010~2013年) から作成

パクト」で日産の「Tsuru」、「アッパー・サブ・コンパクト」カテゴリーでホンダの「City」、「コンパクト」部門でホンダの「Civic」、「ミッドサイズ」部門で日産の「Altima」、「エントリーSUV」カテゴリーで日産の「Rogue」が第1位となっている。その他にもさまざまなカテゴリーにおいて、日産（「March」、「Versa」）、ホンダ（「Fit」、「CR-V」）、トヨタ（「Avanza」、「Camry」、「Tacoma」、「Hilux」）の自動車が2位、もしくは3位にランクインしている。「アッパー・サブ・コンパクト」部門では、日本ブランドが上位3位を独占した（表5）。

日本車は2006年以降の調査で毎年多くのカテゴリーで上位にランクされており、特に「サブコンパクト」～「コンパクト」までの小型車、「ミッドサイズ」、「エントリーSUV」では日本車人気が高。その他の部門でも高級車と大型のピックアップトラックを除けば、ほぼ必ずといっていいほど日本車が3位までにランクインしており、メキシコにおける日本車人気は、定着したといえよう。

## 5. 自動車産業の戦略的輸出製造拠点

自動車生産国としてのメキシコの特徴は、その輸出比率の高さにある。2013年の生産台数の82.1%が輸出向け。フォード96.3%、日産65.7%と生産に占める輸出向けの比率は各メーカーで異なるが、おおむね北米向けを中心とした輸出製造拠点としてメキシコを活用している。また、日系完成車メーカーの生産規模も大きく、2013年時点で日本のメーカーにとって世界第8位の海外生産拠点である。

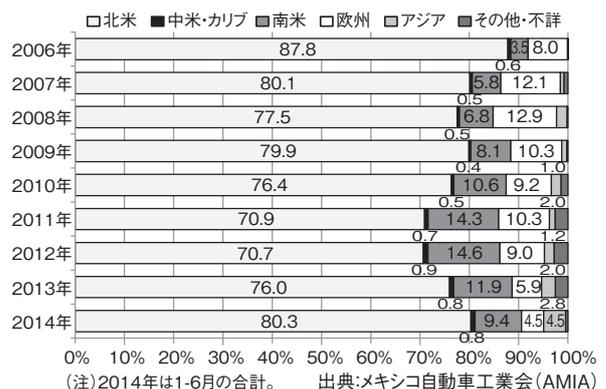
2014年7月時点で乗用車、ピックアップトラックの生産を行っているのは米国のGM、フォード、クライスラー、ドイツのVW、日本の日産、ホンダ、トヨタ、マツダの合計8社。VWのニュービートルはメキシコでのみ生産され、世界市場に輸出されている世界戦略車である。日産のティーダもメキシコで生産されたものが米州全域と欧州、中東アフリカまで輸出されている。GMやフォードも主に北米大陸における生産拠点としてメキシコでの生産能力を強化してきており、輸出向け生産拠点としてのメキシコの重要性は今後も高まっていくとみられている。完成車の輸出先（2013年）と

しては、北米（米国・カナダ）が76.0%を占め、南米（11.9%）、欧州（5.9%）と続く。近年は中南米向けやアジア向けの輸出が増えている。自動車の輸出仕向け地としての中南米向けのシェアは2006年の4.1%から2012年は15.5%まで拡大したが、2013年はブラジル向けなどの輸出減少が響いて12.7%まで縮小している。アジア向けは2006年の0.1%から2013年には2.8%に拡大している（図6）。2013年に日産はメキシコから世界40カ国以上に、フォルクスワーゲンは世界20カ国以上に輸出している。

2011年以降、日系完成車メーカーの投資が相次いで発表され、日系企業は2014年以降、生産面でもデトロイトスリーの合計に迫る勢いだ。マツダは住友商事との合弁で5億ドルを投じ、グアナファト州サラマンカ市に工場を建設し、2014年初めから生産を開始した。最終的にはトヨタの委託生産車種も含め年間23万台の小型車を生産する。ホンダも8億ドルを投じてグアナファト州セラヤ市近郊に年間20万台の小型車を製造する新工場を建設し、2014年2月に生産を開始した。日産が建設していた新工場（アグアスカリエンテス州）は第一段階の建設が2013年11月に終了し、年間17万5,000台の小型車の生産が開始された。同工場には最大で20億ドルを投じて40万台規模の生産能力を構築し、最終的に既存2工場と合わせて日産1社で100万台の生産を実現する計画だ。日系3社の新工場がフル稼働すると、メキシコにおける日系企業の生産台数は150万台に達する見通しだ。

日系企業のプレゼンス拡大を前に、欧米企業も黙ってはいない。フォードは2012年3月、13億ドルを投じて北部ソノラ州のエルモシージョ工場を拡張し、中型セダン「フュージョン」の生産を拡

図6●自動車(大型バス・トラック除く)仕向け地別輸出構成比



大するとともに、高級車「リンカーン」ブランドの「MKZ」の新モデル生産を15年までに開始すると発表した。GMも同年7月、4億2,000万ドルを投じ、サンルイスポトシ工場における小型SUV「トラックス」の生産とトランスミッション工場の新設、グアナファト州シラオ工場におけるピックアップ新モデルの生産計画を発表した。アウディは2013年、プエブラ州サン・ホセ・チアパで北米初となる工場の建設を開始した。生産開始は2016年を予定している。SUVの「アウディQ5」後継モデルを年間15万台生産する計画だ。ダイムラーは2014年6月、ルノー・日産アライアンスと共同でアグアスカリエンテス州に新工場を建設し、メルセデス・ベンツとインフィニティ・ブランド向けの次世代プレミアムコンパクトカーの共同生産を行うと発表した。BMWも2014年7月、サンルイスポトシ州に10億ドルを投じて年産15万台の車両生産工場を建設すると発表した。メキシコにおける自動車生産は、高級車のカテゴリーまで広がりつつある。

## 6. ボリューム感が日系サプライチェーンの裾野を広げる

完成車メーカーの新工場建設計画に呼応し、自動車部品企業の投資が相次いでいる。2011年6月以降に新たに進出を決定した、あるいは既存生産能力の拡大を発表した自動車部品企業（自動車用の素材加工企業も含む）は、正式に公表されているものだけでも100社以上に達しており、マツダやホンダが新工場を建設したグアナファト州、日産が新工場を建設したアグアスカリエンテス州を中心に日系自動車部品企業の集積が進んでいる（表6）。

メキシコへの自動車部品企業の進出は、これまではTier1が中心であり、Tier2の進出はまれであった。相対的に組立工程が多い完成車メーカーやTier1と異なり、素材加工が中心となるTier2の生産工程は資本集約的であり、メキシコに比較優位がある人件費のメリットを生かしにくい。コストが大きく下がらない中で進出を実現するためにはある程度まとまった生産量（受注量）が必要だが、これまでは日系サプライチェーンにそこまでのボリューム感がなかった。しかし、日産は最終的に1社で100万台の生産能力を計画しており、マツダやホンダも加えると日系だけでもある程度のポリ

表6●2011年6月以降に発表された  
日系自動車部品企業の対メキシコ投資計画

＜州別＞ (単位：件)		＜製品分野別＞ (単位：件)	
州名	投資件数	製品分野	投資件数
グアナファト	43	エンジン関連	9
アグアスカリエンテス	21	電子部品関連	8
サンルイスポトシ	18	プレス部品	7
ケレタロ	8	樹脂部品	6
ヌエボレオン	4	鋼板加工（切断等）	6
コアウイラ	3	内装部品	6
ハリスコ	2	ブレーキ関連	5
サカテカス	2	トランスミッション関連	5
メキシコ州	2	鋼管	4
イダルゴ	1	ゴム製部品	3
タマウリバス	1	サスペンション関連	3
合計	105	シート関連	3
		軸受け	3
		ステアリング関連	3
		排気系統	3
		ばね	3
		フッサー部品（ボルト類）	3
		ホース類	3
		金属構造部品	2
		空調系	2
		鍛造部品	2
		ドアロック等機能部品	2
		その他	14
		合計	105

＜新規／拡張（別工場含む）＞  
(単位：件)

新規／拡張	投資件数
新規	77
拡張・別工場	28
合計	105

(注) 2014年7月17日時点  
出典：各社、州政府発表資料など

ューム感が出てきた。そのため、2012年に入ると鋼材などの素材加工企業、ボルト・ナット製造、熱処理、金型製造などのTier2やTier3の分野まで日系企業の投資が広がっている。その中には、今までは少なかった中小企業の対メキシコ投資もみられている。

Tier1からTier2へ、自動車産業の裾野は徐々に広がっているが、メキシコ自動車産業の弱点は素材産業にある。高炉から熱延鋼板を一貫製造できる鉄鋼企業が1社しかなく、自動車用鋼板の調達には日本、欧州、韓国などからの輸入に依存している。産油国でありながら石油化学産業も強くない。自動車用プラスチック樹脂の多くが米国などからの輸入品である。

素材産業における投資としては、新日鐵住金とイタリア・アルゼンチンの鉄鋼大手テルニウムとの合弁企業（Tenigal）や韓国のポスコが自動車用鋼板の亜鉛メッキ処理工場を建設したほか、プラスチック樹脂に添加剤を配合し、着色を施すコンパウンド工程をメキシコで拡大する動きがある。また、冷間鍛造用の線材の製造後工程（圧延）をメキシコで行うことを検討している鉄鋼メーカーもある。しかし、これらは素材製造の後工程の国産化に過ぎず、前工程を含めた素材産業全体の底上げのためには、より大きな投資額と長い期間を要するだろう。

(なかはた たかお)



国営武蔵丘陵森林公園のじゃぶじゃぶ池

## クルマで行く、家族で楽しめる屋外おすすめレジャースポット

[子連れ旅行アドバイザー 小暮 祥子]

### [第63回]

天気の良い日に家族でお出かけするには、広い空と緑に囲まれたレジャースポットがおすすめ。そんなスポットへは、クルマの利用が便利。

広々としたパーク内で体を動かしたり、遊園地のような乗り物や動物とのふれあい、旬の味覚を楽しむといった、クルマで行くおすすめの公園等を、子連れ旅行アドバイザー（Travel with kids）の小暮祥子さんにご紹介いただいた。

### ●はじめに

家族でのお出かけ、とりわけ子どもと一緒にのお出かけにマイカーを使うことには多くの意義があります。

例えば荷物。幼い子どもを連れていると、あれもこれもと荷物は多くなりがちですが、車を利用すればその量を気にせず、必要と思うものをとりあえず積み込めるのでどこに行くにも不安がありません。また移動時間も自由なのですいている時間帯をねらって一気に遠くまで移動することもでき、じっとしているとぐずることが心配な乳幼児がいる場合などは寝ている間を移動時間にあててしまうことも可能です。夜や朝はETCを使った深夜割引、朝夕割引などもあって一石二鳥。

公共の乗り物のように周囲に気を遣うこともないので移動中の気疲れ

もなく、休憩も自由にいつでも取れて、道中好きなきに好きな場所に立ち寄れることができるのは、思いがけぬことがおこりがちな子ども連れにとって何よりのメリット。自由なスケジュールで行動できるマイカーでのレジャーは、ファミリーにとってのメリットがいっぱいです。

### ●子どもと楽しく車で過ごすために

密室である車での移動は、普段は話さないようなテーマでもゆっくり話し合える場になり、家族の絆を深めることができる空間にもなりえますが、快適に過ごすためにはいくつかポイントをおさえておく必要もあるでしょう。

まず、休憩は子どもがぐずる前にこまめに取ること。一度ぐずってしまうと、車に乗るのを嫌がったり、

その後もしばらくぐずりが続いたりして険悪なムードになりがちです。トイレ休憩に、子どもが大丈夫と言っても無理にでも一緒に連れて行くことをおすすめします。SA・PAや道の駅など、めざすルート上にある休憩ポイントを事前に調べておくのがおすすめです。地元の名産品やグルメを目当てに、また休日にはイベントを開催していることもあるので、休憩ポイント＝目的地のひとつとして立ち寄ると、移動中の楽しみのひとつになります。

また、渋滞に備えて必要なものは用意しておきたいものです。例えば飲み物やちょっとしたお菓子など。お菓子はバラバラにこぼさないよう、個包装になったものがおすすめです。夏はチョコや飴など溶けるものは避けたいです。後はゴミ袋にできるもの、特ににおいのあるものをエアコ

ンを効かせた閉め切りの車内に長く置いておくとお困るので、密封できるものがあると重宝します。

子どもが飽きないような玩具もあると安心ですね。ティッシュだけでなく、ウェットティッシュも用意しておくとお車内で飲み物をこぼしたりというときに便利です。チャイルドシートに座る子どもにはバスタオルも一枚あると便利。駐車時に直射日光でシートが熱くなるのを防いだり、エアコンを大人の体温に合わせて強めたいときにはタオルケットの代わりにもできます。

### ●夏レジャーの注意点

夏のレジャー、特に屋外となればUVケアは忘れずに。また帽子や汗拭きタオルも必需品です。お出かけの場所にもよりますが、虫よけ、虫さされの薬も持っているとお安心でしょう。

そして屋外で過ごすときの最大の注意点は、休憩を取ること。それも必ず日陰で休むようにしたいので、日陰のポイントを事前に抑えておくようにしたいです。汗をたくさんかいたら水分補給には水だけでなくナトリウムも補給できるようスポーツドリンクなどを用意します。

汗をかいたときの着替え、また急にエアコンの効いた室内に入って風邪をひかないよう薄手の上着も一枚用意しておきたいです。

### ●おすすめ屋外レジャースポット

#### 【夏のゲレンデを爽快に楽しもう】

最近、夏の屋外レジャースポットとして人気なのがグリーンシーズンのスキー場です。もともと標高が高



夏でもスキー。GALA湯沢のサマーパーク

いため、避暑地としても人気ですが、自然に囲まれた広大な敷地を利用したさまざまな取り組みは家族で楽しめるものが多数。

例えば「GALA湯沢スノーリゾート」は、夏季は「GALAサマーパーク」としてオープンしています。

ゴンドラで上がった山の上を森林浴しながらトレッキングしたり、親子で楽しめる森ならではの体験工房もあります。一番の人気はやはり滑走性抜群のスノーマットを使った人工ゲレンデです。夏も爽快にスキーで滑ることができます。サマーゲレンデ専用の板などはレンタル（有料）もできるので手ぶらで行っても大丈夫。レッスンはプライベート・グループレッスンなら4歳以上のお子様から受講可能です。

スキー場周辺は温泉施設が多いのも魅力。「GALAサマーパーク」の麓にも「SPAガーラの湯」があり、ここでは温泉はもちろん、水着で入るフィットネスプールや露天ジャグジー、子ども用プールなどもあるので、家族での利用にとってもおすすめです。

#### GALAサマーパーク

<http://www.galaresort.jp/summer/>

●住所：新潟県南魚沼郡湯沢町  
大字湯沢字茅平1039-2

●TEL：025-785-6543

●駐車場：約150台（無料）

#### 【緑豊かな国営公園で涼しく遊ぶ！】

夏の自然を満喫するなら大型の自然公園に出かけてみるのもいいでしょう。木陰や休憩スペースが随所であれば、夏でも屋外で快適に遊べます。「国営武蔵丘陵森林公園」では、自然の地形を生かしたアスレチックコースや、大型遊具の他、水位が浅く（5cm～30cm）幼児から楽しめる水遊び場もあるので暑い夏も快適！水面積約2,500平米と開放感も抜群です！このようなじゃぶじゃぶ池はプールと違って大人が水着にならなくても子どもに水遊びを楽しませることができる手軽さもポイントです。

また、公園内には1周約17kmのサイクリングコースもあります。ここでは自転車のレンタル（有料）ができるのはもちろん、自分の自転車を持ち込むこともOK（補助輪付きの



水の音と子どもたちの歓声が響く



家族みんなで楽しめるサイクリング



コリウスの色とりどりの葉に心安らぐ

自転車不可)。レンタルできる自転車には小さなお子様を後ろに乗せるタイプもあるので、まだひとりでは自転車に乗れないご兄弟がいても安心です。

敷地の広さを生かしたスケールが大きな庭園樹園の一面に咲く季節の花も見応えがあります。写真はコリウスというシソ科の観葉植物、約15,000株。10月初旬までご覧いただける予定です。

広大な敷地を持つ公園でも、複数個所に駐車場があるので、お目当てのエリアに近い駐車場を事前にチェックしておくのを忘れなく。

**国営武蔵丘陵森林公園**

<http://www.shinrin-koen.go.jp/>

●住所：埼玉県比企郡滑川町山田 1920

●TEL：0493-57-2111(管理センター)

●駐車場：

南口、西口、北口、中央口の4カ所  
4カ所合計・普通車約2,000台、大型車約30台 (有料)

**【夏だからこそ！の、とっておきの体験を】**

思い出に残るような夏ならではの体験ができるスポットにも注目です!!

かわいい動物とのふれあいや、アイスクリームなどの手作り体験が楽しい「酪農王国オラッチェ牧場」では、大人気で毎年恒例となっている「もろこし畑大迷路」が今年も完成！全長2m以上もある、大人の背よりも高いもろこし畑で迷う体験はこの季節だけのお楽しみ。フォトスポットとしても最適です。

迷路内にある3つのチェックポイントで「とうもろこし畑の巨大迷路認定書」にスタンプを押して、スタートとゴールの時間を書いて持っていくと、空くじなしのお楽しみ抽選クジが引けます。

夏野菜の収穫体験<sup>(※)</sup>もできて、屋外でのバーベキューやオリジナルのグルメなど、夏の牧場には家族で楽しめる魅力が満載です。

※野菜の種類や料金は、時期によって異なりますので直接お問い合わせください。



親子で迷う道も楽しいもの



“オラッチェ農場”で育てた野菜の収穫体験

**酪農王国オラッチェ牧場**

<http://www.oratche.com/>

●住所：静岡県田方郡函南町丹那 349-1

●TEL：055-974-4192

●駐車場：100台 (無料)

**【びしょぬれが楽しい!!**

**水着で遊園地を楽しもう!**

暑い夏になると遊園地は敬遠しがちですが、水着のままプールも遊園地も楽しめちゃうから、暑い日だって涼しく遊べるのが鈴鹿サーキットの「モートピア」!!

今春大きく生まれ変わって誕生した、New「アドベンチャーヴィレッジ」内にある、夏限定の「アクア・アドベンチャー」は、冒険・発見・体験がテーマのプール。幼児向けプールや設備もあるので家族みんなで楽しめます。

空中をぐるぐる回るアトラクション「パラ・セイラー」に向かって、鈴鹿サーキットのキャラクターやびしょぬれクルーが水を一齐放射する「アドベンチャーヴィレッジ びしょぬれライド」や、頭上から降り注ぐ水に立ち向かい、みんなと一緒に両手で大きく丸を作る「できた!」のポーズで記念撮影する「コチラファミリー」とのフォトセッション「アドベンチャーヴィレッジ びしょぬ



頭から水をかぶって、「できた!」

©TEZUKA PRODUCTIONS

れクールタイム！」など、びしょぬれになって夏の暑さを吹き飛ばすイベントも！

夏季（～8/31まで）はこんなふうにプールやイベントでびしょぬれになりながら遊んで、そのまま水着でゆうえんち「モートピア」の27種類のアトラクションを楽しむことができます（一部、水着の上に着用いただくアトラクションあり）。今春登場した日本初の“声で加速する”コースター型ライド「アドベンチャードライブ」にも水着のままチャレンジできます！

「モートピア」には0歳から利用できる乗り物もたくさんありますが、各乗り物の年齢制限（身長制限）については事前に公式サイトをご確認ください。お得なクーポンも公式サイトからGET！



水着のままコースター

アドベンチャーヴィレッジ  
びしょぬれ夏休み！

[http://www.suzukacircuit.jp/summer\\_s/](http://www.suzukacircuit.jp/summer_s/)

- 住所：三重県鈴鹿市稲生町7992
- TEL：059-378-1111
- 駐車場：3,500台（有料）

### 【ジャングルバスやマイカーで動物ゾーンを冒険！】

夏もドキドキの体験がいっぱいのサファリパーク！

「九州自然動物園アフリカンサファリ」では、ライオンやゾウ、キリンなどの野生動物に餌をあげながら動物ゾーンを移動するサファリオリジナルの「ジャングルバス」が人気です。金網越しの至近距離に現れる動物たちの迫力や野生動物へ直接餌をあげるときの緊張感は特別な体験。動物ゾーンにはマイカーで入ることできるので、家族だけでドキドキを共有するのも貴重な経験になりますね。

夏休み期間中は、動物ゾーンに隣接しているキャンプ場に宿泊もできます。ライオンなど動物の鳴き声が聞こえることもあるのはサファリならではのキャンプのお楽しみ。また、同期間は夕陽が沈む風景がとってもロマンチックで幻想的なナイトサファリも実施中です。



餌を求めて集まる動物たちにドキドキ



ドキドキをマイカーの中で家族と共有



子どもと一緒に記念撮影を

他にもライオンの赤ちゃんとの記念撮影（体調等により中止の場合もあります）や、滝すべり（天候によっては利用できない日もあります）ができるのも夏休み期間中だけのお楽しみです。

9月末日までの平日なら、いろいろセットになってサファリの一週りのことがお得な料金で体験できる「平日トクトク！ サファリまるごと体験プラン」がおすすめです。

九州自然動物園アフリカンサファリ

<http://www.africansafari.co.jp/>

●住所：大分県宇佐市安心院町  
南畑2-1755-1

●TEL：0978-48-2331

●駐車場：約1,500台

（こぐれ よしこ）

## 「自動運転に熱視線」

田辺 裕晶  
産経新聞社

◇何もない店じまいして缶ビールでも空けたいくなるような、穏やかな冬の昼下がり。地元  
の警察署からカタカタとFAXが送られてきた。  
那須の山奥で他殺体が発見されたという。

ため息をついて、なけなしの貯金をはたいて  
買った中古のスカイラインに飛び乗った。助手  
席に置いた大きな住宅地図で場所を確認しなが  
ら走るものの、人けのない山道を行っては来たり  
するうちに方向感覚が失われていく。気がつ  
けば辺りは薄暗くなっていき…。

「ああ、こんなときにカーナビさえあれば！」

駆け出しの新聞記者として栃木県で修行して  
いた、もう10年以上昔の話だ。

◇携帯電話すらまだ普及して間もなかった当時、  
田舎町でクルマにカーナビを付けている人はま  
れだった。迷いに迷って泣きべそをかきながら  
現場にたどり着いたときには、同業他社はすで  
に取材を終えており、大いに焦った覚えがある。

さて、しばらくして東京に戻ってからは電車が  
移動手段になり、世に言う「若者のクルマ離れ」  
そのままの生活を送ってきた。だから昨年10月、  
自動車担当になってみて驚いた。

◇「自動運転だって？」。カーナビですら垂涎の  
存在だった当時の感覚からすれば、まるでSF  
の世界のよう。しかも、本格導入まではまだ時  
間がかかるとはいえ、自動駐車や追従走行など  
部分的な技術はすでに実用化されているのだ。

あのころ、もしこんなクルマがあったなら、  
記者会見に間に合わないと焦って駐車してお尻  
から壁に激突したり、徹夜で高速道路を運転し

ていて気がついたら一瞬前と景色が変わって  
いたりといった、恐ろしい経験はせずに済んだ  
はずだ。

過去には戻れない。ただ、これからクルマを  
運転する人に朗報となるのは間違いない。それ  
どころか、自動運転はクルマに対するイメージ  
を一変させ、若者のクルマ離れすら解決するイ  
ンパクトがあると思う。

◇日本の若者はなぜクルマから離れてしまっ  
たのか。趣味が多様化したからか。所得が下がり  
クルマを所有する余裕がないからか。いずれも  
ひとつの背景だろう。ただ、私はこの問題を語  
る際、クルマに乗らなくなったのは都会の若者  
だということに留意すべきだと思う。コンビニ  
に行くにもクルマが必要な地方では乗らない  
という選択肢はない。

私が東京でクルマに乗るのをやめた最大の理  
由は、「都会の道が怖かった」からだ。道路交通  
法の厳罰化が進むなか、膨大な数のクルマや人  
が往来する東京で事故を起こすリスクを考えれば、  
クルマを持たない不便さを享受したほうが  
ましということだ。スリルより安心感を求める、  
まさに草食系男子の発想である。

それだけに、事故のリスクを極小化できる自  
動運転技術の実用化は、もう一度クルマに乗っ  
てみようかなと思わせるのに十分な魅力がある。  
後は、もう少し税金が下がれば言うことはない。  
そんなことを考えながら、新車カタログをめく  
るのが最近の楽しみになっている。

(たなべひろあき)

## 会長コメント

2014年7月22日

### ●日本・モンゴル経済連携協定の大筋合意について

日本とモンゴルの経済連携協定が大筋合意したことを歓迎致します。  
ここに至るまでの日本政府関係者のご尽力に敬意を表します。

自動車業界としても、本協定を活かし、お客様のニーズにあった商品・サービスをより幅広く提供することにより、両国経済関係の緊密化に貢献してまいります。

また、本協定は日本が北東アジア地域で初めて合意したものであり、その意義は大きく、これを契機としてアジア地域をはじめとして経済連携協定の拡大に向けた取り組みに繋がることを強く希望致します。

## 第44回東京モーターショー2015 -東京ビッグサイトにて2015年10月29日に開幕-

2014年7月15日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：池史彦）は、第44回東京モーターショー2015を2015年10月29日（木）から11月8日（日）までの期間、東京ビッグサイト（江東区・有明）にて開催することを決定しました。

今回は、第43回ショー（2013年）で実施した人数限定の「プレビューナイト」を「プレビューデー」として開催時間を拡大するほか、一般公開日を従来より1日前倒ししてスタートする等、より多くのお客様に楽しんで頂けるようにいたしました。

なお、前回ショー（2013年）より会期を3週間前倒ししたことにより、2009年以前の従来期の10月下旬開幕の会期に戻り、ロサンゼルス及び広州モーターショーの開催スケジュールとの重複は解消されました。

第44回東京モーターショー2015は、引き続き、乗用車、商用車、二輪車、カロッツェリア、車体、部品・機械器具関連製品、自動車関連サービスを含む総合ショーとして開催します。

出展募集については本年10月6日（月）より開始し、募集締切は2015年1月16日（金）を予定しています。

【第44回東京モーターショー2015 開催概要】

名 称	第44回東京モーターショー2015	
主 催	一般社団法人 日本自動車工業会	
共 催	一般社団法人 日本自動車部品工業会 一般社団法人 日本自動車車体工業会 一般社団法人 日本自動車機械器具工業会 日本自動車輸入組合	
開催期間 ・ 開場時間 (予定)	会 期	2015年10月29日(木)～11月8日(日)
	プレスデー	10月28日(水) 8時00分～18時00分
		10月29日(木) 8時00分～14時00分
	プレビューデー* 障がい者手帳をお持ちの方の特別見学日**	10月29日(木) 14時30分～20時00分
	オフィシャルデー***	10月30日(金) 9時00分～20時00分
	一般公開日	10月30日(金)～11月8日(日)
10月30日(金)		12時30分～20時00分
月～土曜日(祝日含む)		10時00分～20時00分
	日曜日	10時00分～18時00分
会 場	東京ビッグサイト 東京都江東区有明3-11-1	

注： \* 入場者数限定の入場券でのみ入場可能な日  
 \*\* 事前登録制(障がい者手帳提示)  
 \*\*\* 開会式等の式典を実施する日

【ご参考】

	第43回(2013年)	第42回(2011年)	第41回(2009年)	第40回(2007年)	第39回(2005年)
会期	11月22日～12月1日	12月2日～12月11日	10月23日～11月4日	10月26日～11月11日	10月21日～11月6日
総入場者数	902,800人	842,600人	614,400人	1,425,800人	1,512,100人
入場者数/日	90,280人	84,260人	47,262人	83,871人	88,947人
会期(招待日含む)	10日	10日	13日	17日	17日
開催形態	総合ショー	総合ショー	乗用車・二輪車ショー	総合ショー	乗用車・二輪車ショー

## 二輪車安全運転啓発「原付スクーター Safety Riding !」映像制作について

2014年7月18日

一般社団法人日本自動車工業会（以下 自工会、会長：池史彦）は、このたび、二輪車安全運転啓発の一環として「原付スクーター Safety Riding !」を映像制作した。

（協力：一般社団法人日本二輪車普及安全協会、監修：一般財団法人日本交通安全教育普及協会）

原動機付自転車[50ccクラス]（以下 原付）乗車中の交通事故件数は減少しているものの、事故運転者の約3割が運転免許取得から3年未満であるとの結果が出ている(H24年データ)。

原付は乗り方を学ぶ機会が新規取得時講習しかなく、簡単に学習できるコンテンツが少ないのが現状であるため、短時間で体系的に学べるよう1項目3分程度で視聴できる内容にした。

映像は10項目で構成され、原付乗車時の心構えや日常点検だけでなく混合交通での注意点なども紹介したもので、YouTubeや自工会、一般社団法人日本二輪車普及安全協会(以下、日二普)のホームページなどで視聴できる。

自工会ホームページ <http://www.jama.or.jp/motorcycle/>

日二普ホームページ <http://www.jmpsa.or.jp/genchalle/training/>

今回制作した「原付スクーター Safety Riding !」を通じて、これから原付免許を取得する人や原付利用者に対して正しい乗り方を訴求することで二輪車事故削減に繋げたい。

### 「原付スクーター Safety Riding !」

- Vol. 1 原付乗車時の心構えと内容のご紹介
- Vol. 2 自分を守るための服装と装備
- Vol. 3 安全に乗るための日常点検
- Vol. 4 正しい乗車姿勢
- Vol. 5 安全なブレーキの掛け方
- Vol. 6 安全なカーブの曲がり方
- Vol. 7 混合交通での注意点 (①出会い頭事故)
- Vol. 8 混合交通での注意点 (②右折時の事故)
- Vol. 9 混合交通での注意点 (③左折時の事故)
- Vol.10 事故遭遇時の義務と事故への備え

## 一般社団法人 日本自動車工業会 役員名簿

2014年7月18日

会 長	池 史 彦	本田技研工業株式会社	代表取締役会長	(非常勤)
副 会 長	志 賀 俊 之	日産自動車株式会社	代表取締役 副会長	(ク)
〃	豊 田 章 男	トヨタ自動車株式会社	代表取締役社長	(ク)
〃	相 川 哲 郎	三菱自動車工業株式会社	代表取締役社長兼 C O O	(ク)
〃	小 飼 雅 道	マツダ株式会社	代表取締役社長	(ク)
副会長・専務理事	永 塚 誠 一			(常 勤)
常務理事	内 藤 政 彦			(ク)
理 事	細 井 行 行	いすゞ自動車株式会社	代表取締役社長	(非常勤)
〃	片 山 正 則	〃	取締役副社長	(ク)
〃	鈴 木 修	スズキ株式会社	代表取締役会長兼社長	(ク)
〃	原 山 保 人	〃	代表取締役副社長	(ク)
〃	伊 奈 功 一	ダイハツ工業株式会社	代表取締役会長	(ク)
〃	三 井 正 則	〃	代表取締役社長	(ク)
〃	加 藤 光 久	トヨタ自動車株式会社	代表取締役副社長	(ク)
〃	前 川 眞 基	〃	代表取締役副社長	(ク)
〃	早 川 茂	〃	専務役員	(ク)
〃	西 川 廣 人	日産自動車株式会社	代表取締役 C C O	(ク)
〃	山 下 光 彦	〃	取締役上級技術顧問	(ク)
〃	川 口 均	〃	専務執行役員	(ク)
〃	市 川 正 和	日野自動車株式会社	代表取締役会長	(ク)
〃	市 橋 保 彦	〃	代表取締役社長	(ク)
〃	吉 永 泰 之	富士重工業株式会社	代表取締役社長	(ク)
〃	近 藤 潤	〃	代表取締役副社長	(ク)
〃	伊 東 孝 紳	本田技研工業株式会社	代表取締役 社長執行役員	(ク)
〃	峯 川 尚	〃	専務執行役員	(ク)
〃	吉 田 正 弘	〃	取締役常務執行役員	(ク)
〃	○金 井 誠 太	マツダ株式会社	代表取締役会長	(ク)
〃	光 田 稔	〃	常務執行役員	(ク)
〃	益 子 修	三菱自動車工業株式会社	代表取締役会長兼 C E O	(ク)
〃	中 尾 龍 吾	〃	代表取締役副社長	(ク)
〃	鈴 木 孝 男	三菱ふそうトラック・バス株式会社	取締役会長	(ク)
〃	アルバート・キルヒマン	〃	代表取締役社長	(ク)
〃	柳 弘 之	ヤマハ発動機株式会社	代表取締役社長執行役員	(ク)
〃	木 村 隆 昭	〃	代表取締役 副社長執行役員	(ク)
〃	坂 上 優 介	UDトラックス株式会社	代表取締役社長	(ク)
〃	小 川 博	〃	執行役員常務	(ク)
理事・事務局長	大 上 工			(常 勤)
監 事	山 下 雅 也	本田技研工業株式会社	常勤監査役	(非常勤)
〃	今 津 英 敏	日産自動車株式会社	常勤監査役	(ク)
〃	杉 山 雅 洋	早稲田大学	名誉教授	(ク)

○印：新任

## 「第2回 BIKE LOVE FORUM (BLF)」を浜松市で開催します

2014年7月25日

一般社団法人日本自動車工業会は、バイク業界団体、地方自治体及び経済産業省の全15の主催団体とともに、8月22日（金）、国内二輪メーカー創業の地である静岡県浜松市において、『浜松から新たな挑戦』をテーマに「第2回BIKE LOVE FORUM (BLF) in浜松」を開催します。

### 1. 開催趣旨

BLF主催団体は、本年5月に2020年をゴールとする「二輪車産業政策ロードマップ」を取り纏めたが、共通目標の実現を目指し、「第2回BLF」にて、具体的な取り組みの紹介やバイク業界が飛躍的に躍進するための起爆剤を追求する議論を行う。また「バイクコラボ」として、二輪車業界とシナジーを創り出す方々に登壇いただき、社会とバイクの共生や若者・新規層との共感作りをテーマに意見交換をおこなう。こうした議論を通して、「社会に愛される二輪車とは」を深堀する。

BLFは、世界に通用する素晴らしいバイク文化の創造を目指すとともにバイク産業の振興、発展等を図ることを目的とし、バイクに関わる企業・団体・地方自治体等が核となり、利用者等も交え、関係者間で社会におけるバイクへの認知と受容、共存のあり方や、バイクの将来像等に関して真摯に議論するもの。第1回BLFは、昨年9月 三重県鈴鹿市で開催した。

### 2. 開催概要

日時 平成26年8月22日（金）13:30～18:15

場所 静岡県浜松市（オークラアクティシティホテル浜松 4F 平安Ⅱ）

※プログラムの詳細につきましては、浜松市HPを参照ください。

一般の参加希望者は8月15日（金）13:00までに浜松市産業部産業振興課までe-mail又はFAXにてお申し込みください（申込書は浜松市HPからダウンロードできます）。席に限りがあるため先着順（定員300名）になりますのでご希望に添えない場合がありますことをご承知願います。なお、報道関係者は、事前申し込み不要です。

（申込先）浜松市産業部産業振興課

e-mail sangyo@city.hamamatsu.shizuoka.jp

FAX 053-457-2283

浜松市HP <http://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp/>

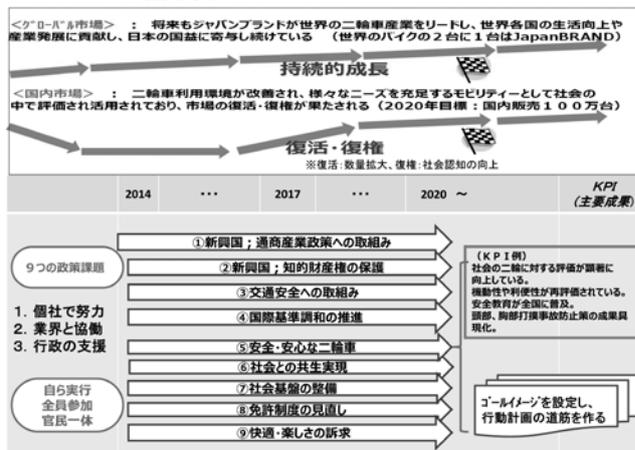
### 3. 主催（順不同）

一般社団法人日本自動車工業会	（電話03-5405-6119）	全国オートバイ協同組合連合会	（電話03-3568-6887）
一般社団法人日本二輪車普及安全協会	（電話03-6902-8190）	日本自動車輸入組合	（電話03-6435-1526）
一般社団法人日本自動車部品工業会	（電話03-3445-4214）	一般社団法人日本二輪車オークション協会	（電話03-5733-6716）
一般社団法人全国二輪車用品連合会	（電話03-5545-7220）	一般社団法人中古二輪自動車流通協会	（電話03-5767-6011）
三重県（電話059-224-2393）	鈴鹿市（電話059-382-9045）	熊本県（電話096-333-2319）	静岡県（電話054-221-2515）
磐田市（電話0538-37-4904）	浜松市（電話053-457-2825）	経済産業省（電話03-3501-1690）	

### 4. 協力（順不同）

下北沢商店街組合連合会 しもきた商店街振興組合（株）セーの 日本経済新聞社

### 5. 二輪車産業政策ロードマップの目指す姿



### 6. その他

・バイクでお越しの方は臨時駐輪場をご利用ください。

本報道発表資料のお問い合わせ先

【BLF開催並びにプログラム】各主催団体へお問い合わせください

【会場・参加申し込み】浜松市 053-457-2825 担当：山田・木下

## 2014年第1四半期および2013年度累計海外生産統計

2014年7月31日

2014年第1四半期の海外生産台数は、アジア・大洋州地域を除く全地域において現地生産が増加したことから、前年同期比102.7%の4,317,170台となった。

2013年度（2013年4月～2014年3月）は、アフリカ地域を除く全地域において現地生産が増加したことから、前年度比106.3%の16,871,224台となった。

### ■2014年第1四半期実績

(単位：台)

	2014年1～3月	2013年1～3月	前年同期比 (%)
アジア	2,237,468	2,276,491	98.3%
中近東	0	0	—
欧州	459,364	373,047	123.1%
EU	395,055	358,881	110.1%
北米	1,185,703	1,145,195	103.5%
米国	972,705	930,426	104.5%
中南米	349,548	321,863	108.6%
アフリカ	66,059	63,390	104.2%
大洋州	19,028	22,716	83.8%
合計	4,317,170	4,202,702	102.7%

### ■2013年度実績

(単位：台)

	2013年4月～2014年3月	2012年4月～2013年3月	前年同期比 (%)
アジア	9,017,367	8,588,104	105.0%
中近東	0	0	—
欧州	1,623,342	1,440,109	112.7%
EU	1,415,907	1,356,078	104.4%
北米	4,581,193	4,257,546	107.6%
米国	3,669,505	3,362,898	109.1%
中南米	1,311,872	1,249,882	105.0%
アフリカ	234,860	243,317	96.5%
大洋州	102,590	99,440	103.2%
合計	16,871,224	15,878,398	106.3%

# ホームページ Homepageのご案内

## 自工会インターネットホームページ [ info DRIVE ]

<http://www.jama.or.jp/>



### ●自工会会員各社のホームページアドレス

いすゞ自動車(株)	<a href="http://www.isuzu.co.jp/">http://www.isuzu.co.jp/</a>	富士重工業(株)	<a href="http://www.fhi.co.jp/">http://www.fhi.co.jp/</a>
川崎重工業(株)	<a href="http://www.khi.co.jp/">http://www.khi.co.jp/</a>	本田技研工業(株)	<a href="http://www.honda.co.jp/">http://www.honda.co.jp/</a>
スズキ(株)	<a href="http://www.suzuki.co.jp/">http://www.suzuki.co.jp/</a>	マツダ(株)	<a href="http://www.mazda.co.jp/">http://www.mazda.co.jp/</a>
ダイハツ工業(株)	<a href="http://www.daihatsu.co.jp/">http://www.daihatsu.co.jp/</a>	三菱自動車工業(株)	<a href="http://www.mitsubishi-motors.co.jp/">http://www.mitsubishi-motors.co.jp/</a>
トヨタ自動車(株)	<a href="http://www.toyota.co.jp/">http://www.toyota.co.jp/</a>	三菱ふそうトラック・バス(株)	<a href="http://www.mitsubishi-fuso.com/">http://www.mitsubishi-fuso.com/</a>
日産自動車(株)	<a href="http://www.nissan.co.jp/">http://www.nissan.co.jp/</a>	ヤマハ発動機(株)	<a href="http://global.yamaha-motor.com/jp/">http://global.yamaha-motor.com/jp/</a>
日野自動車(株)	<a href="http://www.hino.co.jp/">http://www.hino.co.jp/</a>	UDトラックス(株)	<a href="http://www.udtrucks.co.jp/">http://www.udtrucks.co.jp/</a>

### ●自工会会友のホームページアドレス

ゼネラルモーターズ・ジャパン(株) <http://www.gm-japan.co.jp/>

### ●主な自動車関係団体のホームページアドレス

一般社団法人 日本自動車部品工業会	<a href="http://www.japia.or.jp/">http://www.japia.or.jp/</a>	一般社団法人 自動車再資源化協力機構	<a href="http://www.jarp.org/">http://www.jarp.org/</a>
一般社団法人 日本自動車車体工業会	<a href="http://www.jabia.or.jp/">http://www.jabia.or.jp/</a>	一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会	<a href="http://www.jaspa.or.jp/">http://www.jaspa.or.jp/</a>
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会	<a href="http://www.jamta.com">http://www.jamta.com</a>	一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会	<a href="http://www.mfj.or.jp/">http://www.mfj.or.jp/</a>
公益社団法人 自動車技術会	<a href="http://www.jsae.or.jp/">http://www.jsae.or.jp/</a>	一般社団法人 全国レンタカー協会	<a href="http://www.rentacar.or.jp/">http://www.rentacar.or.jp/</a>
一般財団法人 日本自動車研究所	<a href="http://www.jari.or.jp/">http://www.jari.or.jp/</a>	自動車基準認証国際化研究センター	<a href="http://www.jasic.org/">http://www.jasic.org/</a>
一般財団法人 日本自動車研究所 JNXセンター	<a href="http://www.jnx.ne.jp/">http://www.jnx.ne.jp/</a>	一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会	<a href="http://www.jucda.or.jp/">http://www.jucda.or.jp/</a>
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会	<a href="http://www.jada.or.jp/">http://www.jada.or.jp/</a>	公益社団法人 全日本トラック協会	<a href="http://www.jta.or.jp/">http://www.jta.or.jp/</a>
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会	<a href="http://www.zenkeijikyoku.or.jp/">http://www.zenkeijikyoku.or.jp/</a>	一般社団法人 全国自家用自動車協会	<a href="http://www.disclo-koeki.org/02b/00479/index.html">http://www.disclo-koeki.org/02b/00479/index.html</a>
一般社団法人 日本自動車会議所	<a href="http://www.aba-j.or.jp/">http://www.aba-j.or.jp/</a>	一般社団法人 日本自動車リース協会連合会	<a href="http://jalanet.jp/">http://jalanet.jp/</a>
一般社団法人 日本自動車連盟	<a href="http://www.jaf.or.jp">http://www.jaf.or.jp</a>	公益社団法人 日本バス協会	<a href="http://www.bus.or.jp/">http://www.bus.or.jp/</a>
日本自動車輸入組合	<a href="http://www.jaia-jp.org/">http://www.jaia-jp.org/</a>	公益社団法人 全国通運連盟	<a href="http://www.t-renmei.or.jp/">http://www.t-renmei.or.jp/</a>
一般社団法人 自動車公正取引協議会	<a href="http://www.aftc.or.jp/">http://www.aftc.or.jp/</a>	一般社団法人 日本自動車タイヤ協会	<a href="http://www.jatma.or.jp/">http://www.jatma.or.jp/</a>
一般社団法人 日本二輪車普及安全協会	<a href="http://www.jimpsa.or.jp/">http://www.jimpsa.or.jp/</a>	一般社団法人 自動車用品小売業協会	<a href="http://apara.jp/">http://apara.jp/</a>
公益財団法人 日本自動車教育振興財団	<a href="http://www.jaef.or.jp/">http://www.jaef.or.jp/</a>	自動車税制改革フォーラム	<a href="http://www.motorlife.jp/">http://www.motorlife.jp/</a>
公益財団法人 自動車製造物責任相談センター	<a href="http://www.adr.or.jp/">http://www.adr.or.jp/</a>		
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター	<a href="http://www.jarc.or.jp/">http://www.jarc.or.jp/</a>		

## 編集後記 Editor's Notes

◇各自動車メーカーの安全技術の取り組みとして、運転支援システムの導入が本格化してきた。衝突回避システムや追従機能システムを中心に各社アピールしているが、実際に自分の手で運転して運転支援システムを体感してみると、運転そのものについて気づいたことがあった。

◇そもそも、私自身は運転が得意・うまいわけではない。だからこそ運転支援システムにアシストしてもらわなければならないのだが、システムに慣れるまでは支援システムがどのように動くのか感覚的にわからないうえに、操作にも慣れなかったため、システムの技術を信頼することができなかつたので気を張った運転になり、運転の疲労感が増した。しかし、運転支援システムに慣れてくると、特に高速道路での走行時において、ハンドルを持ち続けること、アクセルを踏み続けること、周辺車両との車間距離の調整などの自力での操作が軽減されることを実感した。運転するときには負担となるポイントがあらためてわかったことで、運転時に疲れる動作、注意しなければならぬことは、運転に欠かせない要素であることもわかった。

◇運転支援システムにすっかり慣れた私は、移動時に社内のさまざまな車を運転することも多い中で、運転支援システム付きの車を積極的に選んでいる。運転支援システムがついていない車を選ぶ理由が今の私にはない。そのぐらいに頼り切ってしまう。もちろん過信はしてはならない。

◇とはいえ、高速道路を走行するときに常時追従機能システムを使っているわけではなく、衝突回避システムが作動する機会もほとんどない。しかし、いざというときに使用できる、守ってくれると思うだけで、精神的に負担が減っている。

◇どんなに運転することが好きな人でも、高速道路での大渋滞時では運転負荷や衝突防止のために運転支援システムに頼りたいと思うだろう。負荷が減ることや事故が減る環境づくりは運転することの楽しみへつながる。走りの良さや環境性能なども当然大事だが、運転支援システムがもたらす負荷の軽減や事故予防はだれもが求めている技術だと思う。自動運転が具体的にやってきた今、まずは安全システムがさらに普及していくことを願う。(A)

### JAMAGAZINE編集委員 (会報分科会)

分科会長：日産自動車(株)/志水純之

分科会委員：いすゞ自動車(株)/金子恭子、川崎重工業(株)/森 卓也、スズキ(株)/望月 英、

ダイハツ工業(株)/中大路康太、トヨタ自動車(株)/三好幸子、日野自動車(株)/柳澤昌詩、

富士重工業(株)/川原麻美、本田技研工業(株)/阿部友香、マツダ(株)/矢野圭子、

三菱自動車工業(株)/稲田 開、三菱ふそうトラック・バス(株)/品田善之、ヤマハ発動機(株)/鎌田陽子、

UDトラックス(株)/栗橋恵都子

自工会事務局委員：大上 工・藤巻篤史・岡田 徹・林 公子・木村真帆

### JAMAGAZINE 8月号 vol.48

発行日 平成26年 8月15日

発行人 一般社団法人 日本自動車工業会

発行所 一般社団法人 日本自動車工業会

東京都港区芝大門1丁目1番30号

日本自動車会館

郵便番号 105-0012

電話 03(5405)6119 (広報室直通)

印刷 こだま印刷 株式会社

●禁断転載：一般社団法人 日本自動車工業会

いっまでも遊んでいられた。  
早く、運転してみたかった。

わけもなくクルマが好きだったあの頃と、

クルマは何ひとつ変わらない。

運転の純粹な楽しさ。

風を切って走る気持ちよさ。

どこまでも行ける自由。

LOVE A CAR AGAIN.

クルマは、夢を見せてくれる。

今も、これからも。



**安全運転で楽しいドライブ!!**

クルマの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-unten.com>

**JAMA** 一般社団法人 日本自動車工業会  
JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

〒105-0012 東京都港区芝大門 1-1-30 日本自動車会館



# JAMA

JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

自工会インターネットホームページ「info DRIVE」URL <http://www.jama.or.jp/> 自動車図書館 TEL 03-5405-6139