

成長する中南米自動車産業

内多 允 Makoto Uchida

(財)国際貿易投資研究所 客員研究員

要約

※中南米における2大自動車産業国はメキシコとブラジルである。両国の自動車生産台数や、市場規模は、中南米地域では圧倒的な規模を有している。

※メキシコの自動車産業の強みは、大規模な消費市場である米国に隣接していることである。これによって、メキシコの自動車産業は安定的な輸出市場を確保している。

※ブラジルにおける自動車産業の有利な環境は、ブラジル国内の市場規模が大きいことに加えて、所得水準の上昇が旺盛な消費を支えていることである。

※ブラジル製自動車の主な輸出先はアルゼンチン等の南米諸国である。

※中南米では自動車部品貿易の輸入超過の解消が、課題の一つである。

※中南米地域では、相互に経済統合や自由貿易のネットワーク形成への積極的な取り組みが進められている。これによって、域内の自動車産業の提携や、貿易拡大も期待される。

自動車の需要が拡大している中南米に対して、世界の主要メーカーが現地生産態勢の強化に取り組んでい

る。なお、本稿で対象とする自動車は、乗用車とこれに同様に利用されている車種（例えば、軽トラック、

ミニバン、ピックアップ等のパーソナル・カーとして利用される車種)も含まれている。

1. 中南米の自動車市場の成長動向

中南米地域では経済の好転による個人消費の増加を反映して、自動車の販売が伸びている。世界の主要なメーカーも、中南米における生産拡大に乗り出している。これらの実態について、スペインの大手金融機関 BBVA (Banco Bilbao Vizcaya Argentaria) は、以下のように報告している。

中南米の一人当たり GDP は 1980 年 3,160 ドルから、2009 年には 7,786

ドルに増加した。IMF は 2015 年には 10,770 ドルに達すると予測している。このような経済成長に加えて、公共交通機関の未整備が個人の自動車所有を促している。中南米における自動車の登録台数は 2000 年の 4,210 万台から 09 年には 6,590 万台に増加した。09 年における登録台数上位 3 か国の内訳はメキシコとブラジルが各 2,100 万台アルゼンチン 900 万台である。これら 3 か国で中南米合計の 77%を占めた。

人口 1,000 人当たりの中南米における自動車普及台数は 02 年 113 台から 07 年 169 台へ、50%も増加して他の地域を上回る記録を達成している (表 1)。

表 1 自動車普及台数増加率の地域別比較

(単位：%)

地域	増加率
ユーロ圏	2.6
北米	2.9
アジア・大洋州	20.0
中南米	50.0

(注) 2002 年から 07 年の 5 年間における人口 1,000 人当たりの普及台数の増加率 (出所) BBVA, Latin America Automobile Market Outlook, December 2010 より筆者作成

自動車の平均使用年数はスペインや米国の10年に比べて、中南米は14年で先進国に比べて、新車への買い替えが遅れ気味である。例えば、アルゼンチンについての調査によれば、総登録台数897万6,712台(2008年現在)の内、1988年迄の台数が28.1%(251万8,966台)を占めており、新車への買い替え需要が遅れていることがうかがえる(表2)。

今後は、所得水準の向上に伴って新車への買い替え需要が進むことが期待される。(以上のデータは参考文献1と2より引用)。

ブラジルとメキシコが中南米の2大自動車保有国である理由としては、人口規模が影響している。中南米の

総人口5億8,900万人(2010年)の内訳はブラジル33%(1億9,500万人)、メキシコ19%(1億1,100万人)と、これら両国で52%を占める。

自動車生産についても、ブラジルとメキシコが中南米における2大主要国である。各国の生産台数上位3か国のシェアは、ブラジル58.6%、メキシコ28.8%、アルゼンチン10.5%(表3より算出)となる。ブラジルとメキシコの合計で、中南米における生産台数の約87%を占める。2010年における世界各国の自動車生産台数統計によれば、ブラジルが世界第6位、メキシコ第9位となっている。

表2 アルゼンチンにおける自動車の登録時期別台数

登録時期	登録台数	シェア
1988年迄	2,518,966	28.1%
1989年—1993年	947,826	10.6%
1994年—1998年	2,027,243	22.6%
1999年—2003年	1,172,373	13.1%
2004年—2008年	2,310,304	25.7%
合計	8,976,712	100.0%

(出所) BBVA, Argentina Automobile
Market Outlook, December 2010, p.4 Table1

表3 中南米各国の乗用車生産台数（2010年暫定値）

	生産台数
ブラジル	2,828,273
メキシコ	1,390,163
アルゼンチン	508,401
ベネズエラ	73,757
コロンビア	25,300
合計	4,825,894

（注）当該統計を作成した OICA によれば、乗用車の定義は車輪数は最低 4、座席数は運転席を含めて 8 以下の車両。

（出所）世界自動車工業会（OICA）

2. 輸出依存のメキシコ自動車産業

2008年9月のリーマンショックの影響により、メキシコの自動車産業も2009年には、国内販売台数が前年より低下した。また、主要な市場である米国市場の不振が影響して輸出も減少した。そのために、大幅な減産を招いた。翌2010年には内外市場の回復により、生産と国内販売、輸出の前年比伸び率はいずれもプラスに好転した（表4）。しかし、国内販売台数は回復したとは言え、2008年の水準には戻っていない。

メキシコでは自動車の購買力は、ブラジルに比べて低下している傾向が、

見られる（表5）。同表によれば、人口1,000人当たりの新車購入台数はメキシコでは08年と09年には10台以下になり、ブラジルでは07年以降はメキシコを上回る購入台数を記録している。

メキシコの自動車生産回復には、輸出が貢献している。輸出は09年の26.4%減から、10年は52%増に好転した。総生産台数に占める輸出向けの比率は08年79.2%、09年81.4%、10年83.0%と推移している。10年における生産の増加753,249台の内訳構成は、国内向けが10万3,978台に対して、輸出向け台数の増加は生産増加全体の86.2%を占める64万9,271台に上った。

メキシコ自動車業界の最大の輸出先は米国である（表 6）。2010 年の全輸出台数の 68.7%が米国向けで、カナダ向けが 7.7%でこれら NAFTA 加盟 2 か国への輸出で約 76%を占めている。米国やカナダの消費動向が、リーマンショックで停滞したことが影響して、10 年にはこれら両国向けのシェアは、前年から低下した。これに代わって数量自体はまだ少ないが、消費が活発な中南米やアジア向けの輸出が好調な伸び率を達成した。この傾向は 2011 年第 1・四半期（1 月－3 月）にも表れている（データ出所は表 6 と同じ）。同期間における対米輸出構成比率は 66.8%で、前年同期の 71.1%に比べて低下した。一

方、対中南米輸出の構成比率は 13.9%（前年同期 8.1%）と 2 桁台に伸びた。

メキシコの乗用車タイプの自動車メーカーは、全て外資系である。現在のメーカーは米国系 3 社、日系 3 社、欧州系 1 社である。これらの中で、輸出比率が最も高いグループは、米国系（クライスラー、フォード、GM の 3 社）である（表 7）。米系メーカーがメキシコに進出した主な動機は、賃金負担の削減である。メキシコ工場は、米国市場を維持するための重要な生産拠点である。同表（2010 年）によれば、米系 3 社の生産に対する輸出比率は 96.5%、総輸出に占める対米輸出は 81.5%である。

表 4 メキシコ自動車産業の実績

(単位：台数、%)

	2008 年	2009 年	2010 年	09 年 (%)	10 年 (%)
国内販売合計	1,025,520	754,918	820,406	-26.4	8.7
国産車	414,253	324,253	374,644	-21.7	15.5
輸入車	611,267	430,665	445,762	-29.5	3.5
輸出	1,661,619	1,223,333	1,859,517	-26.4	52.0
生産合計	2,102,801	1,507,527	2,260,776	-28.3	50.0
国内向け	437,668	281,014	384,992	-35.8	37.0
輸出向け	1,665,133	1,226,513	1,875,784	-26.3	52.9

(注) 09 年と 10 年の欄は、前年に対する伸び率

(出所) メキシコ自動車工業会 (AMIA)

表5 人口1,000人当たりの新車購入台数

	2004年	05年	06年	07年	08年	09年
ブラジル	9	9	10	13	14	16
メキシコ	10	11	11	10	9	7

(出所) 2010年9月30日、メキシコ・シティで開催された Mexico's Auto Industry Conference で、メキシコ自動車工業会の Eduardo J Solís Sánchez 会長による発表資料 La Industria Automotriz Mexicana frente a la Situación económico actual, 5頁

表6 メキシコ自動車の輸出

輸出先	輸出台数		10年 伸び率	構成比率	
	2009年	2010年		09年	10年
米国	878,742	1,277,184	45.3	71.8	68.7
カナダ	98,949	142,800	44.3	8.1	7.7
中南米	104,073	206,468	98.4	8.5	11.1
アフリカ	0	9,494	n.c.	0.0	0.5
アジア	12,333	36,558	196.4	1.0	2.0
欧州	126,515	170,713	34.9	10.3	9.2
その他	2,721	16,300	499.0	0.2	0.9
合計	1,223,333	1,859,517	52.0	100.0	100.0

(注) 10年伸び率(対前年比)と構成比率の単位はパーセント。

(出所) メキシコ自動車工業会 (AMIA)

表7 メキシコ自動車メーカーの輸出比率（2010年）

	a.生産	b.総輸出	c.対米輸出	輸出比率 (%)		
				b/a	c/a	c/b
米国系 3社	1,210,318	1,168,149	952,451	96.5	78.7	81.5
日系 3社	615,773	439,645	303,755	71.4	49.3	69.1
欧州系 1社	434,685	350,721	163,778	80.7	37.7	46.7
合計	2,260,776	1,859,517	1,419,984	82.3	62.8	76.4

(注) a, b, cの単位は台数。総輸出合計にはルノーの2台がふくまれているが、欧州系のデータはフォルクス・ワーゲンのみのデータを計上。

(出所) メキシコ自動車工業会 (AMIA)

同年の対米輸出台数合計（約 142 万台）の 67%（約 95 万台）が米系 3社によって占められた。これの指標からも、米国メーカーがメキシコを輸出拠点として活用していることがうかがえる。

好調な輸出を反映して、乗用車を含む自動車産業部門の貿易収支は、出超傾向を維持している。最近3年間における同部門貿易の出超幅は08年約217億ドル、09年187億ドル、10年317億ドルと推移している。10年における同部門輸出額は約649億ドルで、輸出総額（2,984億ドル）の22%を占めた。一方、輸入額（333億ドル）は同総額（3,015億ドル）の

11%を占めた。

3. ブラジル自動車産業の動向

ブラジルの自動車産業は、国内経済の好況によって順調な発展を遂げてきた。所得水準の上昇が、乗用車の需要を後押ししている。ブラジル自動車工業会（ANFAVEA）のデータによれば、2010年の乗用車の生産や輸出入は次のような状況になっている。

生産台数は281万9,119台で、前年比9.5%増加した。輸出は61万4,636台で、前年比64.5%増を記録した。一方、輸入は43万1,087台で同

37.1%増となった。

ブラジルはメキシコと並んで、中南米の主要な自動車生産国である。しかし、メキシコとは違った特徴を具えている。これについて、次に紹介する。

ブラジルで生産される自動車の特色として、フレックス燃料エンジンを搭載している車種（以下 FF 車）が圧倒的に多いことがあげられる。FF 車はガソリンとエタノール燃料のいずれでも、またどのような混合比率でも可能である。ブラジルは世界に先駆けて、石油の代替燃料であるエタノール燃料車を普及させた。ブラジルはエタノールの原料であるサトウキビの生産量は、世界最大を誇っている。ブラジルはサトウキビの新たな市場を拡大すべく、エタノールの需要拡大に資する FF 車の普及を推進してきた。

FF 車の生産台数が初めて統計に計上された年が、2003 年である（表 8）。FF 車（乗用車部門）の生産台数が、他のエンジンよりも多くなったのが 06 年（FF 車約 125 万台に次いで、ガソリン車が約 82 万台）で、それ以降は FF 車が最大の台数を記録

している。

2003 年以降において、全車種の販売台数に占める FF 車の比率は 03 年の 4%から、04 年 22%、05 年 50%、06 年 78%、07 年 86%、08 年 87%、09 年 88%、10 年 86%と推移している。

ブラジルの自動車部門の投資額は 02 年から 04 年には 10 億ドルを下回ったが 05 年の 10 億 5,000 万ドルから 08 年から 2 年続けて 20 億ドル台（08 年 29 億 1,300 万ドル、09 年 25 億 1,800 万ドル）を記録した。積極的な投資によって、生産台数は増加した。しかし、新車登録台数の統計では依然として、輸入車の伸び率が、国産車のそれを超えている実態も見られる（表 9）。新車登録台数に占める輸入車の割合は、08 年 13.3%、09 年 15.6%、10 年 18.8%と上昇傾向を示している。

ブラジルにおける乗用車（軽商用車を含む）市場では、欧州系メーカーのシェアが優位に立っている。09 年の新車登録台数約 247 万 4,764 台（表 7 の国産車と輸入車の合計）の企業別の内訳によれば、欧州系 5 社（VW、フィアット、メルセデス・ベンツ、

表 8 ブラジル：燃料タイプ別新車登録台数

	2003年	09年	10年
フレックス燃料車	39853	2,652,298	2,876,171
ガソリン車	1,416,324	221,709	280,706
エタノール車	31,728	70	50
ディーゼル	17,234	134,665	172,019

(出所) ブラジル自動車製造業者協会 (ANFAVEA), 統計年鑑 2010 年版より 2003 年データ。

Carta de anfevea No.296 (2011 年 1 月号) より 09 年と 10 年のデータを引用。

表 9 ブラジル新車登録台数

	登録台数			前年比伸び率 (%)	
	08年	09年	10年	09年	10年
国産車	1,962,369	2,160,421	2,213,617	10.1	2.5
輸入車	230,908	314,343	431,087	36.1	37.1

(出所) ブラジル自動車製造業者協会 (ANFAVEA)

プジョー・シトロエン、ルノー) 合計登録台数が、全登録数の 61% (151 万 1,441 台) を占めた。次いで米国系 2 社 (GM トフォード) で 30% (73 万 7,383 台) であった。上位 2 社の登録台数は VW が約 62 万 7,915 台、フィアット 61 万 9,017 台であった。日系企業 4 社 (ホンダ、トヨタ、日産、三菱自動車) の合計登録台数は

18 万 5,667 台であった。

ブラジル自動車製造業者協会 (ANFAVEA) の加盟企業による貿易収支を集計した結果によれば、自動車部門の貿易は 08 年に輸入超過に転じ、翌 09 年は輸出が約 71 億ドル、輸入が約 113 億ドルで 42 億ドルの入超となった (表 10)。

旺盛な国内需要を反映して、乗用

車の輸出台数も05年から09年にかけて低迷した(表11)。生産台数に対する輸出台数比率は05年から09年にかけて、年々低下し続け、10年

に上昇に転じた。しかし、その比率もまだ05年や06年の30%台を下回っている。

表10 ブラジル自動車貿易

(単位: 億ドル)

	輸出	輸入	収支
2007年	108.8	86.9	21.9
2008年	109.6	137.5	-27.9
2009年	71.0	112.7	-41.7

(出所) ブラジル自動車製造業者協会 (ANFAVEA)

表11 ブラジル乗用車の輸出比率

	輸出台数	生産台数	輸出比率 (%)
2000年	283,449	1,361,721	20.8
05年	684,260	2,011,817	34.0
06年	635,851	2,092,003	30.4
07年	588,207	2,391,354	24.6
08年	558,207	2,545,729	21.9
09年	373,747	2,575,418	14.5
10年	614,636	2,819,119	21.8

(出所) ブラジル自動車製造業者協会 (ANFAVEA)

ブラジル製自動車の主な輸出先はアルゼンチン等の南米諸国である(表 12)。同表の 09 年輸出台数によれば、総輸出 37 万 3,747 台の 65.0% (24 万 2,996 台)が南米諸国向けで、その中でアルゼンチン向け (22 万 9,902 台)が 61.5%を占めた。これに次いで欧州向けが 12.7% (4 万 7465 台)、メキシコ向け 10.5% (3 万 9,069 台)と続いている。

ブラジル自動車産業の見通しと課題について、多国籍コンサルティング会社である Roland Berger Strategy Consultants は 10 年 3 月、以下のような見解を発表した(参考文献 7 とこれについてのプレスリリースより引用)。

ブラジルの自動車(筆者注: Roland Barger の当該発表による自動車は乗用車と他の車種も含んでいる)生産は 09 年の 320 万台から、16 年には 500 万台以上を予想している。一方、販売台数は 10 年の 310 万台から 16 年は 480 万台としている。輸出は今後数年間でほぼ倍増を、輸入は 16 年迄に少なくとも 40%増を予想している。

輸出については 09 年の 47 万 5,000 台から、年率 11%の伸びで 16 年に

は 98 万台を予想している(表 13)。

ブラジル自動車業界への課題としては、次のような問題を指摘している。コストについては、国際競争に対処するための広範囲な課題をあげている。これに関して、ブラジルにおける自動車生産コストは、欧州並みの水準であること、そして価格競争力に富むアジア新興国からの自動車輸入が長期的には、年 100 万台も想定されることを指摘している。

コスト削減については、サプライチェーン全体を通じた取り組みが求められている。例えば、ブラジルではインフラ整備が遅れていることが生産コストや流通コストを引き上げている。コスト競争力の向上には、産業界と政府が共同で取り組む必要があることも提唱している。

これらの指摘は今に始まったことではなく、従来からいわゆる「ブラジル・コスト」という言葉で、その改善が訴えられてきた問題である。これには複雑な税制や行政サービスの効率化など、企業単独では解決できない問題も含まれている。

前記の指摘で述べているアジア新興国からの輸入増加の可能性につい

表 12 ブラジル乗用車の輸出先

(単位：台数)

輸出先	2008年	2009年
総輸出	558,207	373,747
南米諸国	342,089	242,996
アルゼンチン	302,551	229,902
チリ	11,530	1,550
ベネズエラ	9,064	602
メキシコ	66,355	39,069
欧州諸国	60,163	47,465

(出所) ブラジル自動車製造業者協会 (ANFAVEA)

表 13 ブラジル自動車の輸出予測

輸出先	2009年			2016年		
	市場規模	輸出台数	シェア	市場規模	輸出台数	シェア
アルゼンチン	471	283	60%	739	443	60%
メキシコ	756	76	10%	1,372	274	20%
他の南米諸国	628	37	6%	1,056	158	15%
その他諸国	-----	79	-----	-----	109	-----
合計	-----	475	-----	-----	980	-----

(注) 市場規模と輸出台数の単位は、1,000 台。輸出台数とシェアはブラジル製自動車に関わるデータ

(出所) Roland Berger Strategy Consultants, The Brazilian automotive industry at crossroads, Summary of findings, São Paulo, March 2010, p.7

ては、ブラジル通貨のレアル高も影響している。ブラジル経済への評価が高まることにより、レアル高が進み輸出企業の採算を苦しめている現実もある。自動車業界も輸出競争力を高めるには、レアル高でも、輸出を拡大する観点からも、コスト削減が一層求められている。

4. 域内貿易自由化のネットワーク

中南米各国が相互に貿易自由化を推進する協定を締結していることが、自動車産業の市場拡大に貢献している。メキシコの自動車輸出が米国以外の市場を拡大していることも、同国政府が自由貿易協定のネットワークを拡充していることが影響している。ブラジルも同様の政策を推進してきた。

中南米では「メキシコ・メルコスール自動車協定」が、域内の主要な自動車生産国間の貿易拡大の機会をもたらしている。メキシコとメルコスール加盟国は、2 国間ベースで自動車協定を締結した。アルゼンチンとは2006年から、ブラジルとは2007年から相互に完成車の輸入自由化

(無関税で数量制限無し) を実施している。メキシコ・ブラジル自動車協定の対象には完成車(乗用車 10 品目とトラック 16 品目、農業用トラクター・建設機械 59 品目)と並んで、自動車部品も含んでいる。自動車部品は当初 400 品目からその後 311 品目が追加され、合計 711 品目が対象となっている。メキシコとブラジルはまだ、FTA(自由貿易協定)を締結していないので、自動車協定が両国間の貿易に果たす役割は大きい。

メキシコは2011年1月に、コロンビアとの間で、自動車貿易を自由化させた。両国は05年以降、自動車の関税を段階的に撤廃してきた。また、コロンビアはメキシコからの輸入車に対する関税割り当て台数を05年の3,000台から、毎年1,000台ずつ増やしてきた(10年は8,000台)。

メキシコやブラジルでも完成車の生産が増加するに伴って、国内生産が手薄な部品の輸入負担が増大する。両国の自動車部品貿易の収支は、近年赤字を計上している(表14と15)。中南米域内の部品貿易の自由化も、完成車メーカーの立地条件にプラス要因となることが期待される。

表 14 メキシコの自動車部品貿易

(単位：億ドル)

	輸出	輸入	収支
2007年	122.9	126.8	- 3.9
2008年	117.5	132.6	-15.1
2009年	92.9	107.9	-15.0

(出所) メキシコ国家統計地理情報局, El sector automotriz en México 2010

表 15 ブラジルの自動車部品貿易

(単位：億ドル)

	輸出	輸入	収支
2007年	99.4	97.7	1.7
2008年	108.8	135.6	-26.8
2009年	70.7	95.1	-24.4

(出所) ブラジル自動車製造業者協会 (ANFAVEA)

<参考文献>

- (1) BBVA, Latin America Automobile Market Outlook, December 2010
- (2) BBVA, Argentina Automobile Market Outlook, December 2010 (BBVA はスペインの大手金融機関グループで、中南米各国で系列金融機関を有している。フルネームは Banco Bilbao Vizcaya Argentaria SA)
- (3) メキシコ中央銀行 2010 年報告、April 30, 2011
- (4) メキシコ自動車工業会発表の生産・販売・輸出統計
- (5) ブラジル自動車製造業者協会 (ANFAVEA)、Carta da anfaeva No.296 2011 年 1 月号
- (6) ANFAVEA, 2010 年統計年報
- (7) Roland Berger Strategy Consultants, The Brazilian automotive industry at crossroads, Summary of findings, São Paulo, March 2010