

第4節

メキシコ、タイ、インドの自動車政策

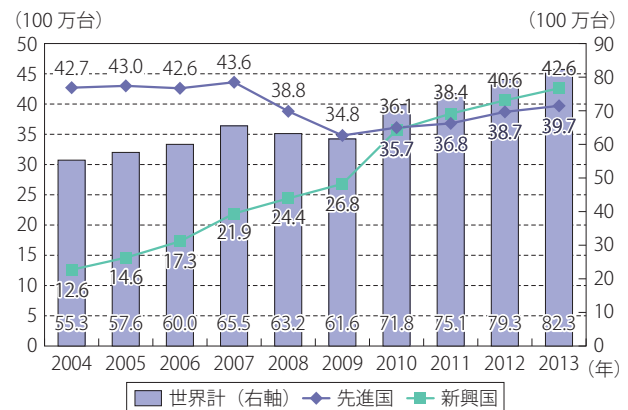
世界の自動車販売台数の推移を見ると、先進国の販売台数減少の影響を受けて2008年、2009年に落ち込んだものの、2010年には再び増加に転じた。その後は堅調に推移し、2013年には8千万台を超えた。新興国の販売台数は2008年、2009年も増加を続け、2011年以降は先進国を上回って推移している（第II-2-4-1図）²²⁵。2013年の自動車販売台数を国別に見ると、新興国では中国（世界第1位）、ブラジル（同4位）、インド（同5位）が上位にきている（第II-2-4-2表）。株式会社フォーインの予測によると、インドは、2019年には米国、中国に次いで世界第3位となる見通しである。また、ASEANも2024年には世界第4位となる見通しである（第II-2-4-3表）。今後も販売市場としての新興国の重要性が増すと見られる。

2012年の世界の自動車生産台数を見ると、上位10か国のうち新興国が半分を占めており、2005年と比べて新興国の伸びが目立っている。中国は世界第3位から同1位へ、インドは同12位から同6位へ、ブラジルは同9位から同7位へ、メキシコは同11位から同8位へ、タイは同14位から同10位へ、それぞれ上昇している（第II-2-4-4表）。

メキシコは他の新興国に比較して自国内での販売台

数が頭打ちにある中、輸出を軸に生産台数を伸ばしており、2013年の自動車関連品目の輸出額では世界第4位と、新興国の中では最も上位にある（第II-2-4-5表）。

第II-2-4-1図 先進国・新興国の自動車販売台数の推移



備考：1. 主要先進国・地域は、アイルランド、イスラエル、イタリア、英国、オーストリア、オランダ、カナダ、韓国、ギリシャ、豪州、シンガポール、スイス、スウェーデン、スペイン、スロバキア、スロベニア、台湾、チェコ、デンマーク、ドイツ、日本、ニュージーランド、ノルウェー、フィンランド、フランス、米国、ベルギー、ポルトガル、ルクセンブルク。主要新興国は、UAE、アルゼンチン、イラン、インド、インドネシア、ウクライナ、ウズベキスタン、ウルグアイ、エジプト、クロアチア、コロンビア、サウジアラビア、タイ、中国、チリ、トルコ、パキスタン、ハンガリー、フィリピン、ブラジル、ブルガリア、ベトナム、ベネズエラ、ペラルーシ、ポーランド、マレーシア、南アフリカ、メキシコ、ルーマニア、ロシア。
2. 途中の年からカウントされている国がある。
資料：マークライنزから作成。

第II-2-4-2表 世界の自動車販売台数（2005年、2013年）

2005年			2013年		
	販売台数	シェア (%)		販売台数	シェア (%)
総計	57,629,349	100.0	総計	82,279,420	100.0
1 米国	17,455,520	30.3	1 中国	21,984,079	26.7
2 日本	5,841,694	10.1	2 米国	15,952,523	19.4
3 中国	5,758,189	10.0	3 日本	5,370,251	6.5
4 ドイツ	3,547,618	6.2	4 ブラジル	3,767,254	4.6
5 英国	2,825,686	4.9	5 インド	3,242,301	3.9
6 イタリア	2,497,519	4.3	6 ドイツ	3,212,518	3.9
7 フランス	2,497,494	4.3	7 ロシア	2,777,447	3.4
8 スペイン	1,798,625	3.1	8 英国	2,595,713	3.2
9 ブラジル	1,704,526	3.0	9 フランス	2,166,273	2.6
10 カナダ	1,627,774	2.8	10 カナダ	1,779,860	2.2
11 インド	1,439,613	2.5	11 韓国	1,539,855	1.9
12 ロシア	1,298,342	2.3	12 イタリア	1,389,203	1.7
13 韓国	1,173,463	2.0	13 タイ	1,264,273	1.5
14 メキシコ	1,131,768	2.0	14 インドネシア	1,196,375	1.5
15 豪州	988,269	1.7	15 豪州	1,136,227	1.4
16 タイ	701,181	1.2	16 メキシコ	1,100,757	1.3
17 南アフリカ	575,640	1.0	17 アルゼンチン	943,950	1.1

資料：マークライنزから作成。

225 第I-1-1-14図再掲。

第Ⅱ-2-4-3 表 世界の自動車販売台数予測（2019年、2024年）

2019年		2024年			
	販売台数（千台）		販売台数（千台）		
1	中国	29,495	1	中国	34,055
2	米国	17,500	2	米国	18,500
3	インド	7,000	3	インド	13,000
4	ブラジル	5,100	4	ASEAN	6,753
5	日本	4,800		（うちインドネシア）	3,400
6	ASEAN	4,795		（うちタイ）	1,800
	（うちインドネシア）	2,000	5	ブラジル	5,300
	（うちタイ）	1,550	6	日本	4,700
7	ロシア	3,850	7	ロシア	4,500
8	ドイツ	3,600	8	ドイツ	3,600
9	英国	2,700	9	英国	2,850
9	イタリア	2,700	10	フランス	2,800
11	フランス	2,530	11	イタリア	2,600
12	カナダ	1,740	12	イラン	2,000
13	韓国	1,570	13	カナダ	1,830
14	イラン	1,500	14	メキシコ	1,700
15	メキシコ	1,400	14	スペイン	1,700

資料：株式会社フォーイン「世界自動車統計年刊 2013」から作成。

第Ⅱ-2-4-4 表 世界の自動車生産台数（2005年、2012年）

2005年			2012年				
	生産台数	シェア(%)		生産台数	シェア(%)		
	総計	66,141,739	100.0		総計	82,736,295	100.0
1	米国	11,946,653	18.1	1	中国	19,271,808	23.3
2	日本	10,799,659	16.3	2	米国	10,332,626	12.5
3	中国	5,707,688	8.6	3	日本	9,886,368	11.9
4	ドイツ	5,499,060	8.3	4	ドイツ	5,611,269	6.8
5	韓国	3,699,350	5.6	5	韓国	4,557,738	5.5
6	フランス	3,549,008	5.4	6	インド	4,144,529	5.0
7	スペイン	2,752,467	4.2	7	ブラジル	3,174,131	3.8
8	カナダ	2,676,378	4.0	8	メキシコ	3,022,947	3.7
9	ブラジル	2,530,840	3.8	9	カナダ	2,463,364	3.0
10	英国	1,803,053	2.7	10	タイ	2,453,717	3.0
11	メキシコ	1,690,878	2.6	11	ロシア	2,239,545	2.7
12	インド	1,631,058	2.5	12	フランス	1,982,273	2.4
13	ロシア	1,356,633	2.1	13	スペイン	1,927,517	2.3
14	タイ	1,125,316	1.7	14	英国	1,527,146	1.8
15	イタリア	1,038,352	1.6	15	チェコ	1,091,468	1.3

資料：マークラインズから作成。

第Ⅱ-2-4-5 表 主要国・地域の自動車関連品の輸出額の推移

2013年順位	(年)	輸出額 (10億ドル)			前年比 (%)			2013年輸出額 シェア (%)
		2011	2012	2013	2011	2012	2013	
	世界	2,147.6	2,202.3	2,295.5	20.9	2.5	4.2	100.0
1	ドイツ	248.7	236.8	243.9	21.0	-4.8	3.0	10.6
2	日本	155.4	169.9	155.0	1.2	9.3	-8.7	6.8
3	米国	118.4	131.0	132.9	18.5	10.7	1.4	5.8
4	メキシコ	68.1	76.0	85.1	19.6	11.6	12.0	3.7
5	韓国	70.6	73.6	76.1	27.3	4.2	3.5	3.3
6	カナダ	54.6	62.8	60.7	7.5	15.1	-3.5	2.6
7	英国	48.5	49.5	53.8	21.5	2.0	8.8	2.3
8	フランス	56.0	49.0	48.8	11.4	-12.4	-0.4	2.1
9	スペイン	52.2	44.1	48.2	18.4	-15.5	9.4	2.1
10	中国	38.7	43.6	46.4	32.0	12.7	6.5	2.0
11	ベルギー	40.9	38.9	41.3	20.6	-4.9	6.2	1.8
12	イタリア	35.5	32.6	35.3	17.7	-8.2	8.3	1.5
13	チェコ	29.7	28.8	30.5	21.0	-3.1	5.7	1.3
14	タイ	19.3	25.5	26.8	-2.8	31.7	5.1	1.2
15	ポーランド	28.1	24.1	25.5	15.7	-14.0	5.8	1.1
16	スロバキア	18.3	20.3	22.5	30.4	11.1	11.1	1.0
17	ハンガリー	17.4	16.7	19.0	21.2	-4.2	13.7	0.8
18	オーストリア	19.2	17.0	18.5	22.4	-11.4	8.6	0.8
19	スウェーデン	19.5	16.7	17.1	36.2	-14.5	2.6	0.7
20	ブラジル	15.3	13.9	15.1	13.6	-9.2	8.9	0.7
21	オランダ	14.8	13.8	13.4	29.5	-6.5	-3.1	0.6
22	ルーマニア	9.9	9.8	12.5	24.0	-0.2	26.9	0.5
23	インド	10.2	10.5	10.8	21.7	3.4	2.6	0.5
24	ポルトガル	7.4	6.4	6.3	28.0	-13.3	-2.1	0.3
25	台湾	4.7	5.2	5.3	18.0	11.3	1.5	0.2

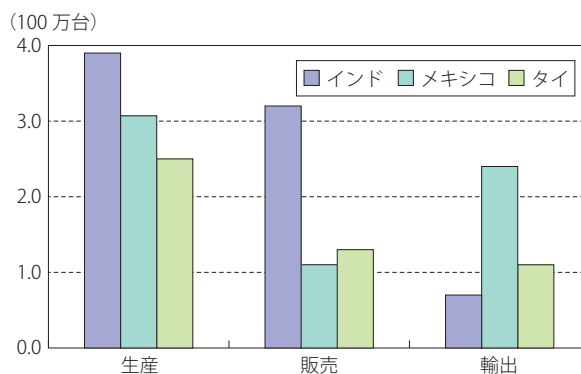
備考：HSコード 8702-8704,8706-8708,840731-840734,840790,840820,840991,840999,854430の合計。
資料：Global Trade Atlas から作成。

メキシコ、タイ、インドにおける2013年の生産台数、国内販売台数、輸出台数を見ると、3か国の中で最も生産台数の多いインドでは、国内市場規模の拡大に伴い販売台数を大きく伸ばしてきた²²⁶一方、他の2か国に比べて輸出台数は少ない。インドに次いで生産台数の多いメキシコでは、国内販売台数は2009年には78万台と低迷し、2013年には2007年以來の110万台を突破したが、他の2か国と比較して販売台数が少ない。他方、輸出台数は国内販売台数の2倍以上で、3か国の中で最も多い。タイでは、他の2か国に比べて国内販売台数と輸出台数の差が小さくなっている（第Ⅱ-2-4-6図。各国データの推移は、後の第Ⅱ-2-4-8図～第Ⅱ-2-4-10図に示す）。

これらは、メキシコは海外市場への輸出、インドは国内市場、タイは輸出と国内市場の両方を中心とした構造であることを示している。

また、メキシコ、タイ、インドにおける国内販売台数のメーカー別シェアを見ると、メキシコ、タイでは外資系がほぼ100%となっている一方、インドでは現

第Ⅱ-2-4-6 図
メキシコ、タイ、インドの自動車生産台数、国内販売台数及び輸出台数（2013年）

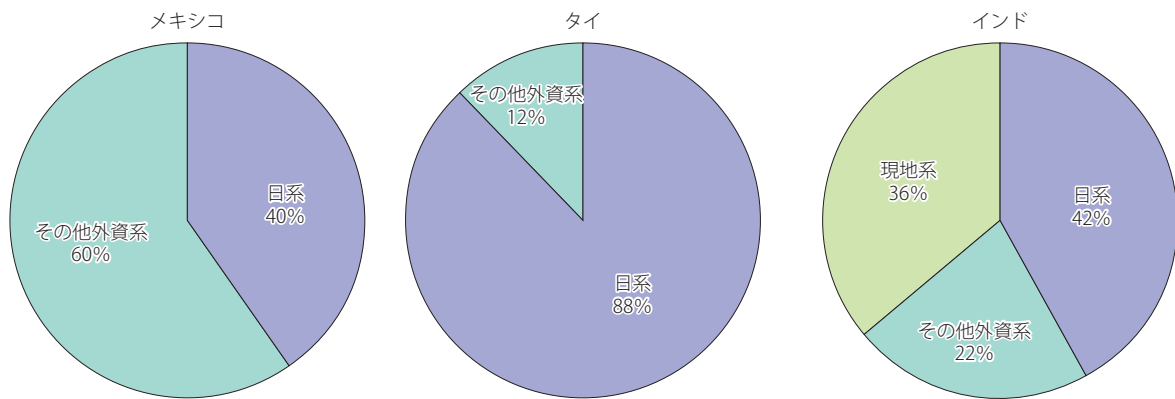


備考：メキシコの輸出は、輸出用生産台数。
資料：生産、販売はマークラインズ、輸出はインド自動車工業会 (SIAM)、メキシコ自動車工業会 (AMIA)、タイ工業連盟 (FTI)、CEIC Database から作成。

地系が約36%のシェアを占めている（第Ⅱ-2-4-7図）。各国がこのような異なる構造を持つに至った背景として、それぞれの自動車産業政策の特徴を見ていく。

²²⁶ インドとタイの2013年の国内販売台数は2012年を下回った。インドでは景気低迷が長引く中、燃料費の高騰や金利の高止まりを背景に買い控えが続いている。タイでは自動車初回購入者向け減税の実施により2012年の販売台数が急増しており、2013年にその反動が見られた。

第II-2-4-7図 メキシコ、タイ、インドの完成車メーカー別国内販売シェア（日系企業、その他外資系企業、現地系企業別。2013年）



備考：メキシコ、タイの現地系企業のシェアは1%に満たないため、省略した。
資料：マークラインズから作成。

1. 対外経済政策と成長

メキシコでは、1960年代以降、輸入代替政策（完成車や部品に対する国産化規制、部品メーカーに対する外資出資比率規制等）など国内保護政策がとられていたが、1982年の債務危機を契機として、IMF勧告を受け入れ、改革・対外開放路線へと歩み始めた。1986年にはGATT(現WTO)に加盟し、関税引下げや輸入規制緩和を行い、また、外資参入規制の緩和、国営企業の民営化、金融の自由化などの改革も進められた。巨大市場である米国に隣接している優位性も活かして製造・輸出拠点化を進め、1994年のNAFTA加盟でこうした動きがさらに加速した。こうした中、日本、米国、欧州諸国などの外資系企業が相次いで進出し、完成車メーカーに加え、部品メーカーの参入も進んだ。その後も、中南米諸国、欧州諸国、日本など世界各国・地域との自由貿易網を積極的に構築し、各国との経済連携の強化を図っている(第II-2-4-11表)。

タイでも、1960年代以降、輸入代替政策（完成車や部品に対する国産化規制、外資参入規制、生産モデル数制限、輸入禁止・高率関税賦課等）など国内保護政策がとられていたが、1990年代に入ると、国内需要の拡大と需要増に対応するための技術水準の向上や量産体制の整備の必要性などから、部品産業に対する外資による直接投資を奨励するなど一部自由化の動きが進んだ。1997年のアジア通貨危機を契機として、国内市

場が低迷する中、輸出強化に取り組むようになり、2000年代に入ると、AFTAなど貿易自由化の流れの下、部品に対する国産化規制を撤廃するなど、自由化の流れがさらに加速した²²⁷。ASEANの中で輸出強化の取組にいち早く着手したタイは、「東洋のデトロイト」構想を掲げ、外資誘致や各国とのFTA締結などを積極的に推進し、東南アジアにおける一大生産・輸出拠点へと成長を遂げた。タイはピックアップトラックの世界的な生産拠点となっているが²²⁸、近年は小型乗用車にも力を入れており、ピックアップトラックに続く戦略としてエコカー分野における強化を図っている。

インドでは古くからインド現地企業が設立され、1947年の独立以降、国産化規制、外資参入規制、輸入規制など国内保護政策が徹底された。当時既にインドに進出していた外資系企業は、こうした厳しい国産化規制などに対応することができず撤退を余儀なくされ、インド現地企業による寡占構造が長く続くこととなった。1980年代に入ると、鈴木自動車工業株式会社(現スズキ株式会社)とインド政府との国営企業マルチ・ウドヨグ社²²⁹の四輪車合弁契約の調印に見られるように、外資系企業に対する規制が一部緩和されるようになった。1990年代には、日本、欧米諸国、韓国などの外資系企業がインドに相次いで進出したが、外資系企業に対して、インド政府とのMOU(覚書)

²²⁷ タイなどASEANの自動車産業は、域内の自動車部品の補完支援によって進展してきた。1988年からのBBC(ブランド別自動車部品相互補完流通計画)やその発展形態である1996年からのAICO(アセアン産業協力計画。個別企業のASEAN域内での相互輸出プロジェクトについて、関係国政府が認可して、5%以下の特惠関税を供与するスキーム)による関税恩典、AFTAによる関税引下げなどを利用して主要な部品を補完することにより、各自動車メーカーはASEAN大での自動車生産を進めてきた(清水(2010))。

²²⁸ タイの5トン以下貨物自動車(HS870421)の輸出額(2013年)は75億ドルと、世界第1位である。

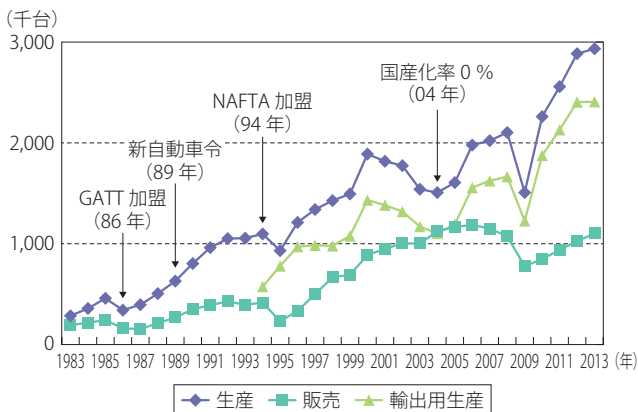
²²⁹ 2006年12月にインド政府が全保有株式の売却を決定し、その後完全民営化された。2007年には社名がマルチ・スズキ・インディア社に変更された。

に基づき、国産化義務、輸出入均衡義務などが引き続き課されていた。2000年代に入り、こうした規制がWTO違反とされ²³⁰、インドは、従来の政策を修正し、対外自由化を加速させることとなった。2002年に打ち出した新自動車政策においては、外資系企業による出資に関する最低投資金額規制の撤廃、100%外資の参入可、国産化率達成義務の撤廃などが行われるとともに、小型車・二輪車・自動車部品をインド自動車産業の基幹分野と位置づけ、輸出や研究開発を促進する方針が示された²³¹。2006年には「自動車ミッションプラン2006-2016 (Automotive Mission Plan 2006-2016)」²³²を策定し、2016年までの中長期的な数値目標を設定した。この中で、自動車生産台数の世界順位を2016年までに7位にするとしていたが、2009年に

達成されるなど、インドの自動車産業は急拡大している。2013年には「国家電動モビリティ促進策2020 (National Electric Mobility Mission Plan 2020)」²³³を策定し、電気自動車などの生産・開発拠点を目指すこととしている。

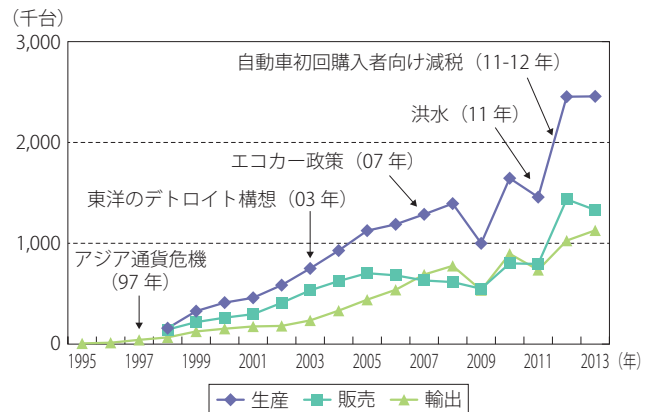
このように、対外自由化の時期、内容や程度には3か国の間で相違があり、それが現在の異なる構造を持つに至った背景ともなっているが、3か国とも国際的な貿易・投資自由化の流れの中で、規制緩和、FTA締結などを進めることにより、輸出を拡大してきた。また、地理的条件や国内市場の規模などそれぞれの特徴をいかしつつ、外資による投資を受け入れ、戦略的な生産・輸出・販売網のプラットフォームの構築を図ることで発展を遂げている。

第II-2-4-8 図
メキシコの自動車生産、販売、輸出用生産台数の推移



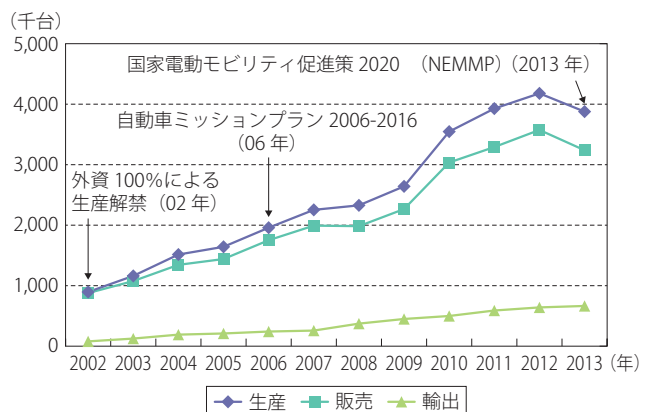
備考：1. 大型バス・トラックを除く。
2. 生産台数は、1993年までは INEGI、1994年以降は AMIA のデータを使用。
資料：メキシコ自動車工業会 (AMIA)、国家統計・地理・情報局 (INEGI)、CEIC database から作成。

第II-2-4-9 図
タイの自動車生産、販売、輸出台数の推移



資料：タイ工業連盟 (FTI)、CEIC database から作成。

第II-2-4-10 図
インドの自動車生産、販売、輸出台数の推移



資料：インド自動車工業会 (SIAM)、CEIC database から作成。

230 本ケースは2013年不正貿易報告書第II部第8章で紹介されている。
http://www.meti.go.jp/committee/summary/0004532/pdf/2013_02_08.pdf
231 中小企業基盤整備機構 (2006)
232 http://www.dhi.nic.in/Final_AMP_Report.pdf
233 <http://www.pib.nic.in/newsite/erelease.aspx?relid=91444>

第II-2-4-11表 メキシコ、タイ、インドのFTA/EPA締結国と発効年

メキシコ		タイ		インド	
北米	北米自由貿易協定 (NAFTA)/1994	中南米	ペルー/2011	アジア 大洋州	スリランカ/2000
中南米	コロンビア (旧 G3)/1995	アジア 大洋州	日本 (ASEAN/2008、二国間/2007)		シンガポール/2005
	チリ/1999		ASEAN/1992 (2010年に原加盟6か国の共通効果特恵関税 (CEPT) が0%に)		SAARC (南アジア地域協力連合)/2006
	ウルグアイ/2004		中国 (ASEAN/2003)		※ SAARC 加盟国は、インド、パキスタン、バングラデシュ、スリランカ、ネパール、ブータン、モルディブ、アフガニスタン。
	ペルー/2012		韓国 (ASEAN/2007)		ASEAN/2010
	メキシコ・中南米単一 FTA/2013 ※ コスタリカ/1995、ニカラグア/1998、中米北部3か国 (グアテマラ、ホンジュラス、エルサルバドル/2001) の5か国との3つの協定の一本化。2013年9月までに全ての国で発効したため、従来の個別協定は失効している。		インド (ASEAN/2010)		韓国/2010
アジア 大洋州	日本/2005	豪州 (ASEAN・ニュージーランド/2010、二国間/2005)	マレーシア/2011		
欧州	EU/2000 ※ 2000年以降も、加盟国が追加されている。	ニュージーランド (ASEAN・豪州/2010、二国間/2005)	日本/2011		
	EFTA (欧州自由貿易連合：ノルウェー、スイス、アイスランド、リヒテンシュタイン)/2001				
その他	イスラエル/2000				

資料：JETRO「世界貿易投資報告」、JETRO ウェブサイト「WTO・他協定加盟状況」から作成。

2. 輸出先の多角化

メキシコではいち早く輸出強化戦略をとり、NAFTAを軸としつつ、世界各国・地域との自由貿易網を構築することで輸出市場の獲得に努めてきた。タイ、インドにおいても、輸出強化に向けた取組が進められている。ここでは、メキシコ、タイ、インドの完成車の輸出先や部品貿易の動向にどのような変化があるのか見ていく。

メキシコ、タイ、インドの完成車の輸出先別シェアを見ると、メキシコは、世界各国・地域と幅広くFTAを締結しているが、米国のシェアが、2000年の88.8%から2013年の75.8%へと低下しているものの、引き続き突出して高くなっている。他方、近年はブラジルをはじめ南米諸国のシェアが高まってきている。

タイは、2000年には欧州のシェアが39.7%と高かったが、2013年には3.5%と大きく低下している。代わってアジア大洋州及び中東アフリカのシェアが高まっているが、2000年にもシェアが高かった豪州²³⁴を除き、輸出先は多様化されている。

インドも、2000年には欧州のシェアが46.9%と高かったが、2013年には21.8%と低下している。代わって中南米及び中東アフリカのシェアが高まっているが、最大の輸出先も変わるなど多様化されている（第

II-2-4-12表）。

次に、メキシコ、タイ、インドの自動車部品貿易を見ていく（第II-2-4-13図）。

メキシコの輸出先は、2000年、2013年とも米国のシェアが90%前後と突出して高いが、やや低下している。輸入先についても米国のシェアが高くなっているが、輸出に比べると2013年63.8%と低く、2000年からの低下幅も大きくなっている。他方、日本、中国、韓国のシェアがやや高まっている。

タイの輸出先は、アジア大洋州、特にASEAN諸国のシェアが高まる一方、日本、米国のシェアが大きく低下している。輸入先については、日本のシェアが突出して高くなっているが、2000年の76.6%から2013年の62.8%へと低下している。代わって中国、インドネシアのシェアが高まっている。

インドの輸出先は、米国、欧州のシェアが高く、2000年、2013年で大きなシェアの変化は見られない。他方、トルコを除いて中東アフリカのシェアが低下している。輸入先については、欧州、ASEAN諸国のシェアが高まっている。国別に見ると、日本のシェアが大きく低下する一方、韓国、ドイツ、中国、タイのシェアが高まっている（第II-2-4-14表）。

234 タイから豪州への完成車輸出額は、タイ-豪州FTAが発効した2005年に11.7億ドル（前年比69%増）と、対世界輸出（51.5億ドル、同35%増）の伸びを大きく上回った。

第Ⅱ-2-4-12表 メキシコ、タイ、インドの完成車輸出額及びシェア（主要国別、2000年、2013年）

メキシコ (単位：100万ドル、%)

2000年			2013年		
上位国、地域	輸出額	シェア	上位国、地域	輸出額	シェア
世界	21,480	100.0	世界	50,028	100.0
ASEAN	0	0.0	ASEAN	70	0.1
EU27	572	1.1	EU27	2,514	5.0
1 米国	19,083	88.8	米国	37,899	75.8
2 カナダ	1,557	7.2	カナダ	2,299	4.6
3 ドイツ	570	2.7	ドイツ	2,075	4.1
4 その他	270	1.3	ブラジル	1,991	4.0
5			中国	1,386	2.8
6			アルゼンチン	835	1.7
7			コロンビア	825	1.6
			その他	2,718	5.4

タイ (単位：100万ドル、%)

2000年			2013年		
上位国、地域	輸出額	シェア	上位国、地域	輸出額	シェア
世界	1,616	100.0	世界	16,977	100.0
ASEAN	128	7.9	ASEAN	3,887	22.9
EU27	642	39.7	EU27	593	3.5
1 豪州	435	26.9	豪州	4,075	24.0
2 イタリア	109	6.7	サウジアラビア	1,398	8.2
3 ベルギー	95	5.9	インドネシア	1,361	8.0
4 スペイン	75	4.6	フィリピン	982	5.8
5 ドイツ	71	4.4	UAE	698	4.1
6 ニュージーランド	63	3.9	マレーシア	626	3.7
7 シンガポール	62	3.8	オマーン	496	2.9
8 ポルトガル	62	3.8	日本	479	2.8
9 英国	58	3.6	ニュージーランド	454	2.7
10 トルコ	53	3.3	ラオス	438	2.6
11 イスラエル	38	2.4	チリ	433	2.6
12 キプロス	38	2.4	ペルー	342	2.0
13 チリ	34	2.1	南アフリカ	270	1.6
14 ギリシャ	28	1.7	イラク	247	1.5
15 ドミニカ共和国	24	1.5	メキシコ	239	1.4
16 フランス	23	1.4	ロシア	229	1.3
17 サウジアラビア	22	1.4	クウェート	208	1.2
18 スウェーデン	21	1.3	トルコ	208	1.2
19 オーストリア	20	1.2	カタール	179	1.1
20 ハンガリー	16	1.0	英国	155	0.9
その他	269	16.6	その他	3,460	20.4

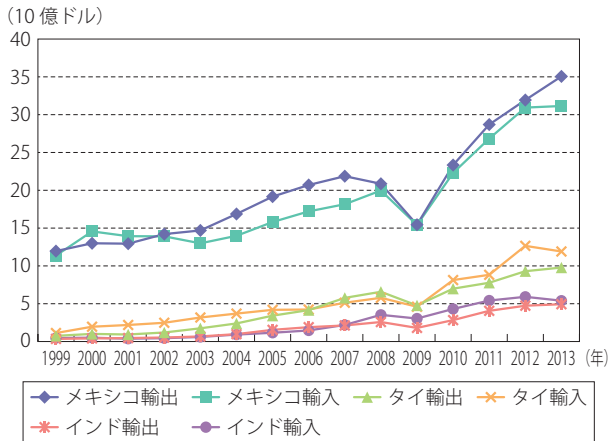
インド (単位：100万ドル、%)

2000年			2013年		
上位国、地域	輸出額	シェア	上位国、地域	輸出額	シェア
世界	243	100.0	世界	5,880	100.0
ASEAN	10	4.1	ASEAN	221	3.8
EU27	114	46.9	EU27	1,279	21.8
1 スリランカ	33	13.6	南アフリカ	863	14.7
2 イタリア	27	11.1	英国	647	11.0
3 英国	24	9.9	メキシコ	385	6.5
4 オランダ	19	7.8	アルジェリア	323	5.5
5 スペイン	15	6.2	スリランカ	233	4.0
6 トルコ	13	5.3	豪州	205	3.5
7 バングラデシュ	11	4.5	チリ	198	3.4
8 ポルトガル	8	3.3	バングラデシュ	179	3.0
9 UAE	7	2.9	UAE	165	2.8
10 インドネシア	6	2.5	ナイジェリア	161	2.7
11 ネパール	5	2.1	オランダ	152	2.6
12 東ティモール	5	2.1	イタリア	142	2.4
13 ギリシャ	4	1.6	ペルー	112	1.9
14 ベルギー	4	1.6	サウジアラビア	112	1.9
15 アルゼンチン	4	1.6	エジプト	111	1.9
16 マルタ	4	1.6	スペイン	107	1.8
17 スイス	4	1.6	ドイツ	93	1.6
18 スウェーデン	4	1.6	リビア	90	1.5
19 チリ	3	1.2	ネパール	76	1.3
20 ドイツ	3	1.2	コロンビア	74	1.3
その他	40	16.5	その他	1,452	24.7

米州
欧州
アジア大洋州
中東アフリカ

備考：1. HSコード 8702,8703,8704の合計額。
 2. メキシコはシェアが1%に満たない国を省略。
 資料：Global Trade Atlas から作成。

第II-2-4-13図
メキシコ、タイ、インドの自動車部品貿易額の推移



備考：原動機付きシャシ（HS8706）、自動車車体（HS8707）、自動車部品（HS8708）、エンジン・同部品のうち主に自動車用に用いられるもの（HS840731-840734,840790,840820,840991,840999）、ワイヤーハーネス（HS854430）の合計。
資料：Global Trade Atlas から作成。

第II-2-4-14表 メキシコ、タイ、インドの自動車部品貿易の主要相手国、地域（2000年、2013年）

メキシコ輸入

2000年		2013年			
上位国、地域	輸入額	シェア	上位国、地域	輸入額	シェア
世界	14,562	100.0	世界	31,144	100.0
ASEAN	5	0.0	ASEAN	239	0.8
EU27	1,767	12.1	EU27	3,720	11.9
1 米国	10,949	75.2	1 米国	19,856	63.8
2 ドイツ	1,565	10.7	2 日本	2,108	6.8
3 日本	758	5.2	3 ドイツ	1,740	5.6
4 カナダ	703	4.8	4 中国	1,401	4.5
5 ブラジル	285	2.0	5 カナダ	1,105	3.5
6 その他	302	2.1	6 ブラジル	773	2.5
7			7 韓国	758	2.4
8			8 ニカラグア	518	1.7
9			9 イタリア	407	1.3
10			10 スペイン	402	1.3
			その他	2,076	6.7

メキシコ輸出

(単位：100万ドル、%)

2000年			2013年		
上位国、地域	輸出額	シェア	上位国、地域	輸出額	シェア
世界	12,992	100.0	世界	35,059	100.0
ASEAN	5	0.0	ASEAN	133	0.4
EU27	454	3.5	EU27	877	2.5
1 米国	12,077	93.0	1 米国	31,346	89.4
2 カナダ	289	2.2	2 カナダ	1,209	3.4
3 ドイツ	268	2.1	3 ブラジル	494	1.4
その他	358	2.8	その他	2,010	5.7

タイ輸入

2000年			2013年		
上位国、地域	輸入額	シェア	上位国、地域	輸入額	シェア
世界	1,957	100.0	世界	11,906	100.0
ASEAN	152	7.8	ASEAN	1,388	11.7
EU27	223	11.4	EU27	998	8.4
1 日本	1,499	76.6	日本	7,476	62.8
2 ドイツ	160	8.2	中国	760	6.4
3 フィリピン	101	5.2	インドネシア	675	5.7
4 米国	45	2.3	ドイツ	429	3.6
5 スウェーデン	30	1.5	フィリピン	421	3.5
6 インドネシア	29	1.5	米国	305	2.6
7 マレーシア	21	1.1	韓国	252	2.1
8 その他	72	3.7	インド	228	1.9
9			スウェーデン	140	1.2
10			フランス	138	1.2
			その他	1,082	9.1

タイ輸出

(単位：100万ドル、%)

2000年			2013年		
上位国、地域	輸出額	シェア	上位国、地域	輸出額	シェア
世界	1,007	100.0	世界	9,783	100.0
ASEAN	231	22.9	ASEAN	3,525	36.0
EU27	111	11.0	EU27	506	5.2
1 日本	238	23.6	インドネシア	1,450	14.8
2 米国	207	20.6	日本	1,196	12.2
3 南アフリカ	91	9.0	マレーシア	1,153	11.8
4 インドネシア	82	8.1	南アフリカ	629	6.4
5 マレーシア	67	6.7	ブラジル	577	5.9
6 インド	41	4.1	インド	573	5.9
7 スウェーデン	41	4.1	米国	526	5.4
8 ベルギー	39	3.9	ベトナム	393	4.0
9 フィリピン	36	3.6	豪州	329	3.4
10 ベトナム	28	2.8	台湾	318	3.3
11 台湾	15	1.5	フィリピン	299	3.1
12 豪州	10	1.0	アルゼンチン	279	2.9
13 その他	112	11.1	中国	212	2.2
14			パキスタン	182	1.9
15			英国	129	1.3
16			エクアドル	122	1.2
17			エジプト	121	1.2
18			カンボジア	118	1.2
19			ロシア	98	1.0
20			ベルギー	96	1.0
			その他	1,667	17.0

インド輸入

2000年			2013年		
上位国、地域	輸入額	シェア	上位国、地域	輸入額	シェア
世界	507	100.0	世界	5,398	100.0
ASEAN	19	3.7	ASEAN	679	12.6
EU27	131	25.8	EU27	1,925	35.7
1 日本	262	51.7	韓国	967	17.9
2 ドイツ	35	6.9	ドイツ	877	16.2
3 イタリア	34	6.7	日本	759	14.1
4 米国	29	5.7	中国	623	11.5
5 英国	28	5.5	タイ	567	10.5
6 ブラジル	25	4.9	米国	208	3.9
7 韓国	21	4.1	スペイン	189	3.5
8 フランス	12	2.4	ルーマニア	183	3.4
9 シンガポール	8	1.6	フランス	134	2.5
10 タイ	7	1.4	イタリア	132	2.4
11 スペイン	6	1.2	チェコ	99	1.8
12 その他	40	7.9	ポーランド	79	1.5
13			英国	74	1.4
14			スウェーデン	66	1.2
15			トルコ	52	1.0
			その他	389	7.2

インド輸出

(単位：100万ドル、%)

2000年			2013年		
上位国、地域	輸出額	シェア	上位国、地域	輸出額	シェア
世界	412	100.0	世界	4,934	100.0
ASEAN	21	5.1	ASEAN	476	9.6
EU27	108	26.2	EU27	1,361	27.6
1 米国	102	24.8	米国	1,065	21.6
2 英国	32	7.8	トルコ	406	8.2
3 バングラデシュ	32	7.8	英国	299	6.1
4 ドイツ	30	7.3	ドイツ	292	5.9
5 スリランカ	22	5.3	イタリア	243	4.9
6 UAE	15	3.6	タイ	234	4.7
7 イタリア	14	3.4	ブラジル	234	4.7
8 ナイジェリア	10	2.4	日本	161	3.3
9 エジプト	9	2.2	インドネシア	137	2.8
10 南アフリカ	9	2.2	エジプト	134	2.7
11 メキシコ	7	1.7	メキシコ	133	2.7
12 フランス	7	1.7	中国	127	2.6
13 ベルギー	7	1.7	フランス	120	2.4
14 トルコ	6	1.5	UAE	103	2.1
15 日本	6	1.5	南アフリカ	74	1.5
16 マレーシア	6	1.5	バングラデシュ	72	1.5
17 豪州	6	1.5	ベルギー	71	1.4
18 シンガポール	6	1.5	ロシア	69	1.4
19 スペイン	5	1.2	ネパール	57	1.2
20 韓国	5	1.2	マレーシア	54	1.1
			その他	849	17.2

米州
欧州
アジア大洋州
中東アフリカ

備考：1. 原動機付きシャシ (HS8706)、自動車車体 (HS8707)、自動車部品 (HS8708)、エンジン・同部品のうち主に自動車用に用いられるもの (HS840731-840734,840790,840820,840991,840999)、ワイヤーハーネス (HS854430) の合計。

2. シェアが1%以上(上位20か国まで)の国を抽出。

資料：Global Trade Atlas から作成。