

(一社) 大阪金属プレス工業会 メキシコ現地企業視察ミッション報告書

日 時：2018年 1月14日 ～ 1月 21日

参加メンバー：(敬称略)

団 長	プレテック株式会社	代表取締役	多田 修
委 員 長	株式会社ハヤシ	代表取締役	林 秀昭
メ ン バ ー	朝田金属工業株式会社	代表取締役	朝田 武志
(50音順)	カネエム工業株式会社	代表取締役	島田 真輔
	濱田プレス工藝株式会社	代表取締役	濱田 恵
視 察 同 行	中小企業基盤整備機構近畿本部	国際化支援課課長代理	堀 昌徳
	中小機構基盤整備機構近畿本部	海外販路開拓支援SA	鈴木 修
	経済産業省中小企業庁		
	経済支援部 創業新事業促進課	海外展開支援室	山村 祐希菜

～時系列経過報告～

1月14日

日本時間

12:00 大阪伊丹国際空港にて集合
13:00 大阪伊丹国際空港にて結団式
14:00 全日空NH2178便で
東京成田空港へ移動から
乗り継ぎ
17:00 全日空NH180便で
メキシコへ出発
飛行時間：12時間
(成田→メキシコシティ)



メキシコ現地時間(時差：日本標準時よりマイナス15時間)

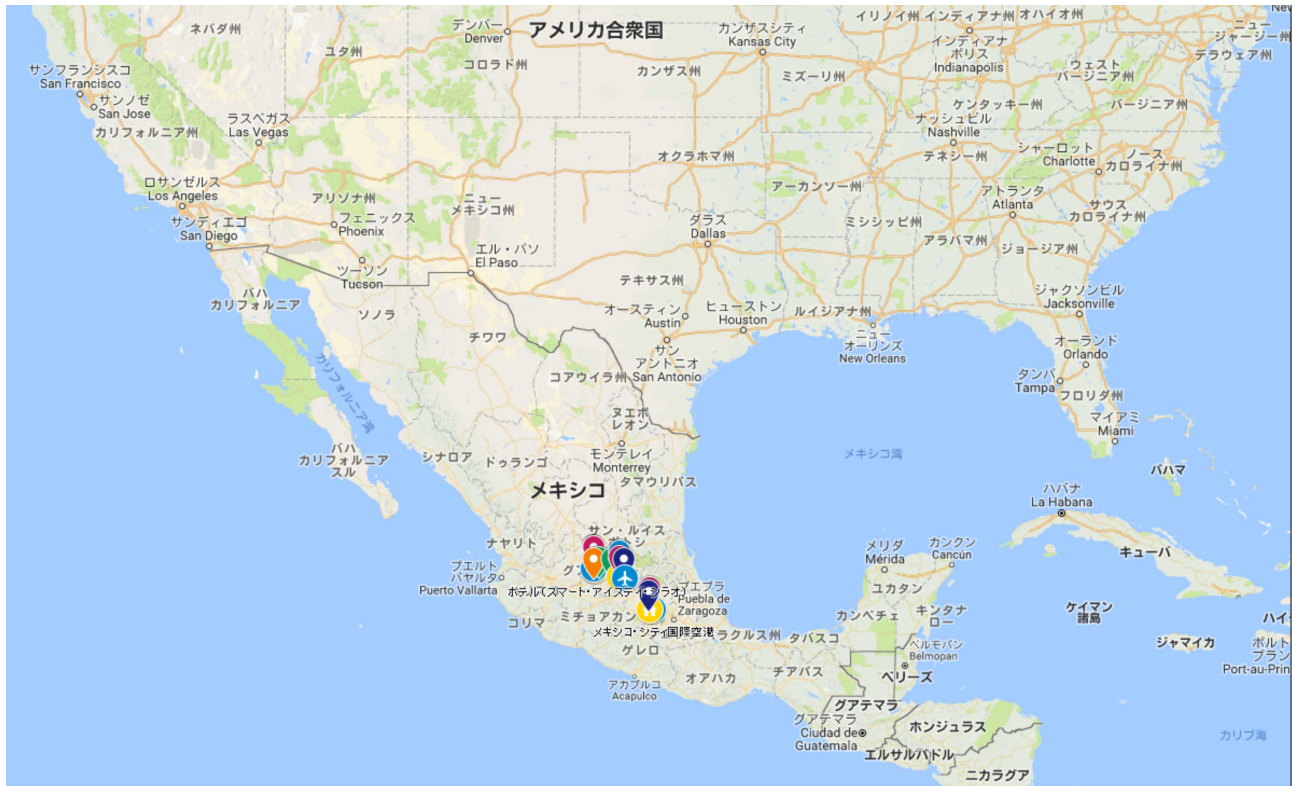
14:00 メキシコシティ国際空港へ到着

15:00 入国審査～通関後、専用バス
にてホテルに向けて出発
16:00 ホテルに到着

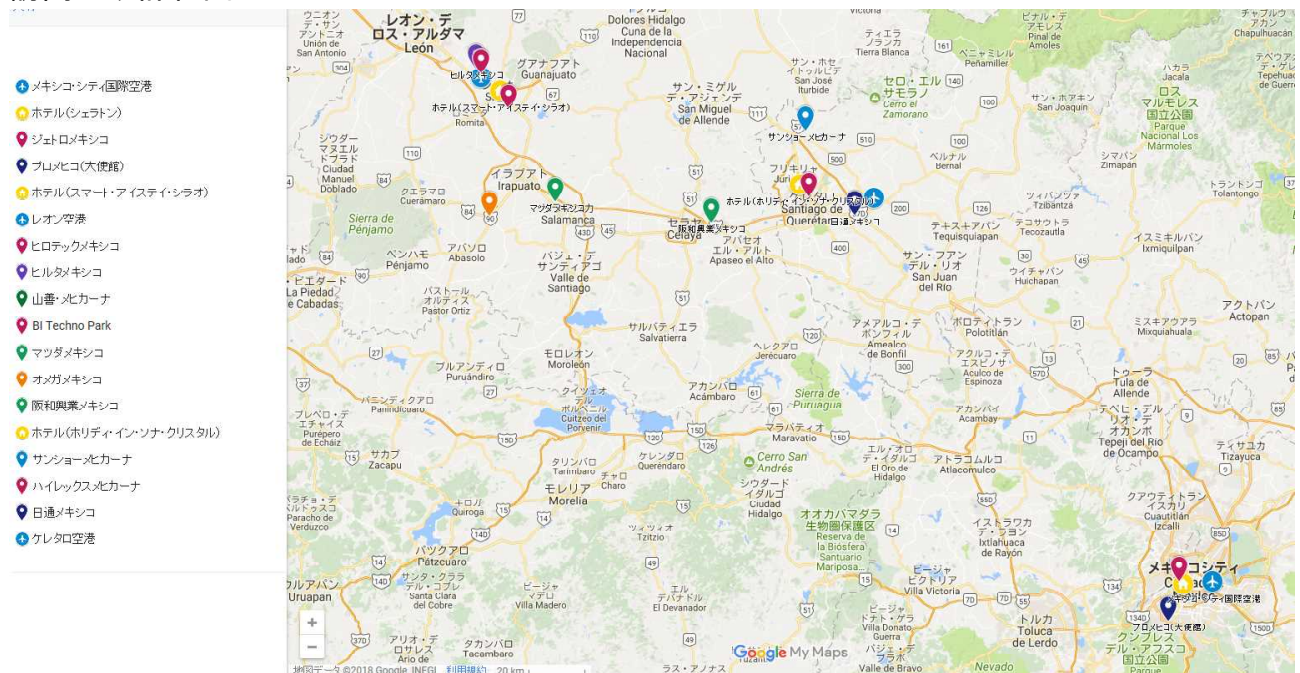
18:00 ホテル近くのメキシコ料理
レストランにて夕食
20:00 ホテルラウンジにて
翌日の打ち合わせ後解散



今回の視察ミッション訪問先の位置関係を分かりやすくするために、事業革新パートナーズ様提供の地図を貼付します。参考にしてください。



訪問地域詳細図



メキシコ基本情報

メキシコ合衆国は、北アメリカ南部に位置する連邦共和制国家である。
北にアメリカ合衆国と、南東にグアテマラ、ベリーズと国境を接し、
西は太平洋、東はメキシコ湾とカリブ海に面する。
首都はメキシコシティ。スペイン語が事実上の公用語として使用されている。
総人口は約1億3千万人（2016年現在）

地理

北米大陸の南部に位置し、約197万平方kmの面積（日本の約5倍）を持つ。
海岸線の総延長距離は1万3868kmに達する。
海外領土は持たないが、領土に含まれる島の面積は5073平方kmに及ぶ。
メキシコは高原の国であり、北部の標高は平均1000m前後、中央部では2000m前後である。

気候

カリフォルニア半島の大部分と、メキシコ高原中央は、いずれも乾燥気候である。
北部の高原地帯には大きなサボテンやリュウゼツランなどしか生育しない広大な
不毛の土地が広がっている。
リュウゼツランの一種であるマゲイはテキーラの原料であり、輸出産品の一つである。
中西部に広がっているリュウゼツラン生産地帯は、
世界遺産に登録された「テキーラ地帯」となっている。
ユカタン半島南部にのみ弱い乾期の存在する熱帯雨林気候が見られる。
熱帯雨林気候はテワンテペク地峡北部にのみ存在する。
メキシコ湾岸沿いの一部の地域には温帯気候である温暖湿潤気候が、
山岳部は温帯気候である温帯夏雨気候と高山気候が卓越する。
首都メキシコシティの平均気温は、13.7℃（1月）、16.5℃（7月）。
年平均降水量は1266mmである。メキシコシティの標高は2268mであり、
典型的な高山気候である。亜寒帯気候にも似ている。

国民

メキシコの人種はメスティーソ（スペイン人とインディヘナの混血）が60%
先住民族（インディオ）が25%、白人が14%とされており、
その他にも日系メキシコ人やフィリピン系メキシコ人などアジア系の移民の子孫や、
アフリカ系メキシコ人も総人口の1%程存在する。

今回の視察で巡った、メキシコシティ～グアナファト州～ケレタロ州では、
標高が2000m前後の高原地帯で、この時期は空気が非常に乾燥しており、
昼間の気温は20℃以上まで上がるが、朝晩は氷点下まで下がる。
24時間の気温差が20度以上になる気候なので、日本から来たばかりの人では、
体調管理が難しく、まず乾燥で喉をやられて、風邪を引くそうです。
実際、何人かは体調を崩しました。

現地のメキシコ人は朝から晩まで、半袖でした。

視察期間中、雲一つ無い青空で、晴天続きだったので、全員が少し日に焼けました。

1月15日

09:30 ホテルをチェックアウト後、ジェトロ・メキシコへ出発

10:00 ジェトロ・メキシコに到着

正式名称: JETRO Mexico

面談対応: 中島伸浩(Director Ejecutivo) 2012年に赴任6年目

半澤大介(Director de Promocion Industrial) 経済産業省からの出向2年目

訪問場所: メキシコシティ市内

主な業務: 海外ビジネス情報の提供、中堅・中小企業等の海外展開支援

メキシコ自動車産業の動向と今後の見通し

メキシコ経済概況

2012年～2015年までは年間100社程度の日系企業の進出があった。

2016年からはトランプ大統領の影響で出足が鈍っている。

GDP成長率は2017年が2.0～2.6%、2018年は2.0～3.0%の予測が出ている。年2～3%の伸びで順調に推移している。世界で15位。

インフレ率6～7%、政策金利は7%、為替US\$1=18ペソ程度

2012年までは12ペソ程度だったが、ペソ安が続いている。

石油産業は低迷、サービス産業が好調

自動車分野では2017年は14～16%の成長

自動車分野:

自動車生産台数 360万台で世界7位(日系はその内の140万台)

自動車輸出台数 287万台で世界3位

2020年には 470万台生産を突破する予測、内80%が輸出

NAFTA圏(アメリカ、カナダ、メキシコ)の生産動向

生産台数は1805万台で2009年比で2.1倍増

メキシコ単体では、2009年150万台→2016年348万台で2.2倍増

生産拠点数は16→24で8拠点増

日系、ヨーロッパ系メーカーの新拠点設立、投資が増加

メキシコの強み

1. 労働コストが安い。

一般ワーカーの平均月収がUS\$300～330で、

アメリカのUS\$3000に対して、1/10程度

エンジニアでも、US\$1000程度で、アメリカの1/6程度
上昇率も1.5%と低い。

2. 労働人口の平均年齢が低い。

人口12000万人に対して、きれいなピラミッド型の人口分布

3. 地理的優位性

陸路でアメリカへ輸送できる。(車両、鉄道)

大きな港が太平洋と大西洋の両方にある。

グアナファト州はほぼ中央に位置している。

4. 貿易関税が低い

メキシコは47カ国とFTA(関税同盟)を締結している。

メキシコの弱み

1. 電力価格が高い
アメリカに比べても高い。
政府としても取り組んでいるが、すぐには解決できない。
2. 陸上輸送コストが高い。
自由化されていないので、競争がなく、既得権益があり、下がらない。
治安が悪く、盗難事件が多い。
3. インフラの未整備
インフラ指数が伸びていない。
同じく、治安が悪く、盗難事件が多い。
4. 治安の悪化
世界一の殺人事件数

- ・メキシコにおける完成車メーカーの立地
日産 : 50年以上前に進出し、現在メキシコで4工場が稼働中
ホンダ : 2工場が稼働中
マツダ : 1工場稼働中 (トヨタのOEMも含む)
トヨタ : 1工場 (グアナファト州)
- ・メキシコの自動車国内販売シェア
日系が全体の42.8%で、日産はトップシェアで24%持っている。
- ・サプライヤー
メキシコ国内 35%
アメリカ 19%
日本 18%
ドイツ 12%
現地調達率が21%と低い。その内の40%が日系企業
ドイツ、スペイン、日本のTier 2の進出が増えている。
- ・素材の国産化も進んでいる。
コイルセンターが2015年で48カ所
- ・日系企業の進出数 2016年で1111社
グアナファト、メキシコシティ、アグアスカリエンテスなどのバヒオ地域に集中。
- ・NAFTA再交渉の影響
現地調達率を62.5%→85%に上げる検討がされている。
日本からの輸出には向かい風
ただし現地ローカル企業ではキャパオーバー。
プレス業は日系が使っているところもあり、レベルが上がっているが、
金型を新規で起ち上げるレベルの金型メーカーがない。



13:30 プロ・メヒコを訪問

正式名称：PRO MEXICO

面談対応：J.Rafael Rubio Cortes (Metalworking and Aerospace Industry Director)
Victor Ivan calderon Ortega (Subdirector de Insumos Industriales)
Lizbeth Hernandez Perez (Head of Department of Business for Asia)
木村文哉 (三井住友銀行からの出向)

訪問場所：メキシコシティ市内

主な業務：投資と貿易をサポートする政府機関

メキシコ経済の状況と今後の見通し、バヒオ地域を中心とした自動車産業の現状と今後の見通し、各地域のインセンティブ等

1. 大阪金属プレス工業会の説明と訪問参加各社の自己紹介

2. プロメヒコからの説明

自動車のプレス部品分野では、186億ドルの市場がある。
しかし、メキシコ国内企業では、65億ドルのキャパシティーしかない。
金属プレス部品だけでなく、金型等の関連分野がローカルでは不足している。
メキシコとしては、裾野産業を拡充するために、のどから手が出るほど
海外からの高度な技術を持ったこの分野の進出を欲している。



15:30 メキシコシティ空港へ向けて出発

16:00 メキシコ空港に到着、国内線チェックイン

18:10 国内線でレオン空港に 向けて出発

19:30 レオン空港からホテルへ到着

20:00 ホテル隣のメキシコ料理 レストランにて夕食

22:00 ホテルのラウンジにて 翌日の打ち合わせ後解散



1月16日

09:00 ヒロテック・メキシコへ向けて出発

09:30 ヒロテック・メキシコへ到着

正式名称：HIROTEC MEXICO S.A. DE C.V.

面談対応：羽山尚宏(Director General)

鳥頭充(Engineering & Sales Director)

訪問場所：グアナファト州シラオ地区

主な業務：マツダの1次プレス部品メーカー

クロージャー（ドア関連）エグゾースト（排気関連）ツール&ダイ（金型）

日本本社：ヒロテック（本社は広島）1932年設立の会社

9カ国25拠点をもつ。総従業員数5000人、連結売上高16億USドル

1998年設立 20年目 GMからの要請でメキシコ進出

出資比率：ヒロテック日本51%、住友商事が49%

メキシコには、ヒロテックアメリカからの出資で、組み立てラインの別会社がある。

2014年からマツダと取引開始

売上構成：マツダ 48%、GM 44%、ダイムラー 5%、その他

BMWとの契約が成立して、2019年2月から稼働開始予定。

1998年当時はこの半径200km地区で日系が4社のみ → 現在200社程度

20年前は土地代も現在の1/10程度で手に入った。

全ヒロテックグループで最大の拠点

現在、日本人は日本からの出向が10名、現地採用の日本人が4名の計14名。

メキシコの会社法で、1会社に1組合。従業員は温和でストライキ等の経験がない。

従業員数：1300名

敷地面積：156000m²

建物床面積：38000m²

プレス工場：9500m²

組立工場：22500m²

シフト：3シフト、93時間、週6日間稼働

素材のアルミニウム化が進んでいる。

日本のようなハイテン材の要求は少ない。GMのボンネットはアルミニウムに変わった。

材料のほとんどが有償支給

500~2000トンのタンデムプレス5台のラインを3ライン保有。

客先の方針

GMはNAFTA圏内で完結する作り方、マツダは世界統一規格で作ろうとするが、Tier1、Tier2レベルの小型金型が、メキシコに進出していないので、北米規格に合っていないため調達が難しい。

注文ロット毎の発注数は約500（SPH=550程度、SPMで9程度）

現在憂慮している最大の問題点は治安の悪化、2018年1月1日～10日までで、グアナファト州で40件の殺人事件が発生。麻薬関連の犯罪も増えている。

一般ワーカーの賃金：20USドル／日、管理職：55USドル／日
年間10%程度ずつ昇給している。

ワーカーの平均年齢が27～28歳、募集すればすぐ集まる。

グアナファト州の平均離職率は4.7～5.5%だが、ヒロテックは1.5%

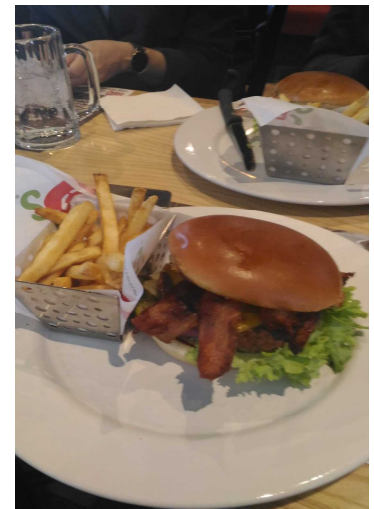
年間稼働日数：302日、週45時間以上は割り増し必要。3シフトで対応している。

とにかく、工場が大きくて広い。そしてきれい。



11:30 ヒロテックを出発、ヒルタ・メキシコへ向かう。

途中のメキシコ料理レストランで、
巨大ハンバーガーの昼食
日本の「ビッグマック」3個分ぐらいの大きさ



13:00 ヒルタ・メキシコを訪問

正式名称：HIRUTA MEXICO S.A. DE C.V.

面談対応：采女強 (Managing Director)

三澤茂雄 (General Manager)

石神勝幸 (Plant Manager)

金本一彦 (Sales Manager)

深坂修 (Quality Assurance Manager)

訪問場所：グアナファト州シラオ地区サンタフェ工業区（レオン空港近く）

主な業務：マツダ・三菱の1次プレス部品メーカー

マツダをメインにJ-TEKT, JATCO等にも販路を拡大

プレス、溶接、組み立て

日本本社：ヒルタ工業（日金協の会員）

2012年 2月設立～11月操業開始

資本金 : 850万USドル (ヒルタ日本が99%)

土地 : 24457m²、建物 : 10351m²

日本人 : 常駐7名、非常勤2名で、総従業員数が260名

売上予測 : 2017年 US\$21,900,000. - (実績)

2018年 US\$21,900,000. - (計画)

2019年 US\$22,300,000. - (計画)

保有設備 : 順走プレス機 3台 (200トン、300トン、600トン)
トランスファ 1台 (600トン)
タンデム機 24台 (200～600トン)
油圧機械 1台 (400トン)
溶接ロボット 10台
スポット溶接機 21台

ヒルタグループについて

	拠点数	赴任日本人
日本国内	5	
中国	2	6
タイ	2	10
インドネシア	1	4
アメリカ	1	6
メキシコ	1	7

ほかの工場は見ていないが、少なくともメキシコは工場規模に対して、日本人が多い。

ヒルタメキシコの賃金	支給方法
ワーカー : 165ペソ/日	毎週金曜日に支給
リーダー : 340ペソ/日	毎週金曜日に支給
スタッフ : 7000ペソ/月	2週間ごとに支給

ワーカーの離職率は約10%、今年は今日までに12名が退職した。
人手不足に対して、自社で通勤バスを運営している。
また、ルート上の村で募集説明会を開催する。
従業員とのコミュニケーションよく取るようにしている。
とのことでした。



14:30 ヒルタ・メキシコから山善メキシコへ移動

正式名称：YAMAZEN MEXICANA SA DE CV

面談対応：吉倉雄二（President）
高橋恭平（Manager of Sales）

訪問場所：グアナファト州シラオ地区サンタフェ工業区4期（レオン空港近く）

主な業務：日系の機械・工具商社

日本本社：山善

日系以外の営業にも力を入れている。

ショールームを広く取っている。

この工業区の家賃：1600㎡で、月100万円程度 周辺よりも高いそうです。



15:30 Biテクノパーク事務所訪問

正式名称：Bi Techno Park Building

面談対応：Federico Cantero

訪問場所：グアナファト州シラオ地区サンタフェ工業区4期（レオン空港近く）

主な業務：サンタフェ工業区の開発管理会社

山善メキシコの事務所を出た向い側に管理事務所があり、移動時間10秒で到着。

1ブロック800㎡毎の貸し出し、標準仕様からの改造については費用等応相談。

建屋前のスペースが広く取っており、トラックヤードや駐車場に使える。

建屋内の基礎はしっかりしていて、床耐荷重も充分であるが、降水時の対策なのか、床位置がかなり高く、プレス工場としては使いにくいのでは無いか？



16:30 ホテルに向けて出発

18:00 レストランへ向けて出発

18:30 レオン市内のイタリアンレストランにて
山善メキシコの2名とモリトメキシコの2名を交えて情報交換会

出席者：視察団8名と
山善メキシコでの面談相手2名と新たにモリト・メキシコの2名

モリト・メキシコについて

正式名称：Morito Scovill Mexico S.A. de C.V.

会社場所：グアナファト州シラオ地区

出席者：林憲一（General Manager）

林ロナウド（Assistant Manager）

関係性：視察団のカネエム島田社長の取引先



21:00 ホテルへ帰ってラウンジにて反省会後解散

1月17日

08:30 ホテルをチェックアウト後マツダ・メキシコへ出発

09:30 マツダ・メキシコへ到着

正式名称：Mazda de Mxico Vehicle Operation

面談対応：鈴木勤（Manager General Admi Dept.）

訪問場所：グアナファト州サラマンカ市

主な業務：日系自動車メーカーのメキシコ現地法人

レオン市内から車で約1時間

見学コースを専用カートで見学（塗装工程を除く）

プレス工程 → 溶接工程 → 塗装工程 → 組立工程

2014年4月に生産開始～2016年にはフル稼働 全数走行テスト実施

生産台数の90%が輸出

バヒオ地区の若者はまじめ

現時点で日本人が130名 → 半減させる。

メキシコ人の教育に力を入れている。

治安問題：

アカプルコ地区の治安が特に悪化している。

麻薬カルテル同士の抗争が激化

外国人の誘拐事件も発生

ワーカーの初任給：高卒で約30000円、

スタッフの初任給：大卒で約60000円

女性の方がよく働く。

人件費は中国よりも安い。

通訳がない。（日本人や外国人を雇っている。）20万円かかる。管理職レベル
工場の5Sに力を入れている。

輸出について

ヨーロッパ向けには、大西洋側の港から、アジア向けは太平洋側の港から船便で。

アメリカ向けに、鉄道を工場内に引き込んで利用していたが、

盗難が多いのでトラックに切り替えた。

ワーカーの通勤バスが150台

構内に引き込まれている鉄道車両



11:30 マツダ・メキシコを出発

渋滞で時間が無くなり、昼食を後回しにして、オメガメキシコへ向かう。

13:00 オメガ・メキシコを訪問

正式名称：Omega Mexico Automotive Engineering S.A. de C.V.

面談対応：川崎功（Plant Manager）

訪問場所：グアナファト州イラプアト市CIG工業団地

主な業務：ローカルの金型メーカー

社長は日本人であるが、本社は中国天津

三菱商事を退職後、中国天津で会社を設立、そこからメキシコで金型工場を設立

従業員は41名、離職率が40～50%

金型補修がメイン

メキシコ国内の仕事が多い。

自動車メーカーの現地調達率アップの方針のおかげで受注が増えた。

材料の国内調達が難しい。鋳物も手に入りにくい。

中国から持ってきてストックしている。

金型設計は中国からデータで送ってくる。

経営は楽では無い。



14:30 オメガ・メキシコを出発

途中のマクドナルドにて遅めの昼食。

16:00 阪和興業メキシコを訪問

正式名称：Hanwa Steel Service Mexicana, S.A. de C.V.

面談対応：仲山雅章（Presidente）

小川真樹（General Manager）

訪問場所：グアナファト州アミスタ工業団地

主な業務：メキシコにおける鋼板（特に薄板鋼板）等、材料問屋

日本本社：阪和興業株式会社

2012年9月設立

2013年9月稼働開始

加工能力：20000トン／月

メキシコの自動車メーカーについてのレクチャー



17:00 阪和興業メキシコを出発、ホテルへ向かう

18:00 ホテルへチェックイン

ここで問題発生、中小機構近畿の鈴木さんが、今朝チェックアウトしたシラオのホテルにパスポートを忘れて来て、チェックインできず。急遽、シラオのホテル近くにある山善さんに連絡して確認してもらい、鈴木さんが取りに行くことになった。他のメンバーだけでレストランへ出発

19:30 日本食レストラン「一番」へ到着

この地区の日本料理店では、評判の良いところらしいのだが、治安の問題か？店の入り口に用心棒とおぼしき、椅子に座って警棒を持った大柄の黒人がいて、来客をチェックしている。笑わない。店員のメキシコ人の対応も良く、嫌な気はしない。どちらかと言うと、店長の日本人が一番愛想がなかった。店長も遠い異国で一人、今まで色んな嫌な目に遭ってきたのでしょう。客のほとんどは日本人、メキシコ人だけのグループはいなかった。味付けは普通。まずは無いが、日本であれば、他の店を選ぶレベル。これは美味しいという物が無く、不完全燃焼。こちらの期待が大きすぎた。気がつけば誰も写真を撮っていなかった。

21:00 パスポートを取りに行っていた鈴木さんが無事合流

食事後、ホテルへ戻るのにスマホアプリの「Uber」でタクシーを呼んだ。言葉が通じない海外ではかなり便利です。

22:00 ホテルへ戻り、ラウンジにて反省会と鈴木さんの慰労会後解散

鈴木さんが、元々山善で勤めていて、こちらの吉倉社長さんとお友達という事もあり、ほぼ中間地点まで持ってきてくれて、合流して、受け取りできたので、かなり早く帰ってこれたとのことでした。

1月18日

09:00 サンショーマキシカーナへ向けて出発

10:00 サンショーマキシカーナを訪問

正式名称：Sansho Mexicana, S.A. de C.V.

面談対応：Yoshiteru Ohta (Vice-President and Production Manager)

Kazuya Fujii (Quality Assurance Manager)

Paco Barata (Executive Assistant and Interpreter)

訪問場所：ケレタロ工業団地

主な業務：自動車向けプラスチック射出成形品の製造

日本本社：株式会社サンショー（大阪府摂津市）

2012年11月 設立

2014年 1月 工場竣工

2014年 3月 操業開始

資本金：約7億円

投資金額：約10億円

第1工場：3600m²

2019年に第2工場を計画中

海外拠点は2カ所

メキシコでは、従業員に役割分担をはっきりさせないと抜けが出る。

従業員の平均年齢は30歳前後、離職率が高く10%程度

金型は100%日本で立ち上げ（トライ～合格）させて持ってくる。

スペイン語の営業が大事。

従業員約60名に対して、日本人3名、スペイン人1名

ワーカーは、190ペソ／日で月約3万円程度、他に通勤バスを用意

通勤バスの経路で募集をする。

採用は、能力を見極めるのが難しい。



12:00 サンショーマキシカーナを出発

途中のショッピングセンターのレストランで昼食

14:00 ハイレックス・メキシカーナを訪問

正式名称：Hi-Lex Mexicana S.A. de C.V. (HLM)

面談対応：佐々木隆広 (Chief Operating Officer)

奥川一郎 (Cost Management Specialist)

大森康彦 (Mechanical Design Engineer)

訪問場所：ケレタロ工業団地

主な業務：自動車用コントロールケーブルの製造

日本本社：株式会社ハイレックスコーポレーション（兵庫県宝塚市）

ケレタロに2工場を展開

ケレタロ工場 敷地：22000m² 25年目

日産12万本、年間3000万本

エルマルケス工場 敷地：7200m² 5年目

従業員260名

ワーカー賃金 140ペソ/日

社宅家賃 7000ペソ/月 たまにサソリが出る。



15:30 ハイレックス・メキシカーナを出発

16:00 日本通運メキシコを訪問

正式名称：Nippon Express de Mexico

面談対応：平山将彦（ケレタロ営業部長）

訪問場所：ケレタロ工業団地

主な業務：物流会社



1. メキシコ日本通運のサービス体制

- ・ 14拠点すべてで日本人を配置
- ・ 日本からの輸出・輸入は、
ドアtoドアで、飛行機便7日
船便25日～30日
40フィートコンテナで、
運賃約5500ドル

2. メキシコの強みと弱み ジェトロの内容を参照

強み	弱み
①「経済的安定性」 ・ 北米連合国へのアクセス ・ 通貨固定に有利な点 ②「労働力増強とコスト削減」 ・ 日本産品を安く、高品質で買入 ・ 労働力増強とコスト削減 ・ 労働力増強とコスト削減 ③「経済成長と成長性」 ・ 成長性の高い市場 ・ 成長性の高い市場 ・ 成長性の高い市場	①「治安問題と対米コスト」 ・ 治安問題と対米コスト ・ 治安問題と対米コスト ②「複雑なインフラと労働品質」 ・ 治安問題と対米コスト ・ 治安問題と対米コスト ③「複雑な法制度と外資規制」 ・ 治安問題と対米コスト ・ 治安問題と対米コスト

17:00 日本通運メキシコを出発

18:00 ホテルへ到着

19:00 ショッピングセンターの中華料理レストランへ移動



中華料理？

流しのタクシーというのは見当たらず、
今回も「Uber」でタクシーを呼んだ。
これが無いとホテルへ戻れなかったかもしれない。

21:00 ホテルへ帰ってラウンジにて反省会後解散

1月19日

08:00 ホテルにてプロデンサグループ（コンサルタント業）の川村氏と面談
場所の関係で、多田団長と林委員長と中小機構メンバーだけが出席

メキシコ投資についてレクチャー

- ・電気代が高い
- ・特殊鋼がすべて輸入で、調達に時間が掛かる。
- ・流通における地理的優位性が高い＝船便で、西はオーストラリア
東はヨーロッパ、南は南米、メキシコの輸出全体量の85%はアメリカ

09:00 PSMに向けて出発

09:15 PSMを訪問

正式名称：Progressive Stamping de Mexico, SA de CV

面談対応：Mario Fischer (Director General, General Manager)

訪問場所：ケレタロ工業団地

主な業務：ドイツ系の金属プレス会社

- ・保有プレス機：20～400トンクラス
- ・45年前に前社長（ドイツ人）がメキシコで起業、現在2代目社長（息子）
- ・従業員：約120名
- ・プレスだけでは利益が出ないので、サブアッシーまでするようになった。
- ・400～450万個／月の生産
- ・新規順送金型の製作可能（自社製作：ドイツからの輸入がほぼ50%）
- ・80%に仕事が自動車分野
- ・ISO／TS16949取得済み
- ・2005年から自動車分野が伸びてきた。
- ・この10年、日系、KIA、ヨーロッパ系の進出が多い。
- ・現在、Tier1を含む50社程度の取引がある。



10:30 ホテルへ向けて出発

11:00 ホテルをチェックアウト後「ペニャ・デ・ベルナル」へ向う。
高さ約300メートル、世界で3番目の大きさの一枚岩です。

12:00 「ペニャ・デ・ベルナル」近くのレストランで昼食～町を散策



14:30 ケレタロ空港へ移動

運転手と記念撮影

15:30 ケレタロ空港にて
国内線チェックイン

17:20 メキシコシティ空港へ移動

18:30 メキシコシティ空港に到着



19:30 メキシコ空港内のレストランにて夕食（食べきれない程の肉の量）

21:00 国際線（全日空）チェックイン

1月20日

01:00 全日空NH179便にて東京成田空港へ出発（飛行時間：14時間）

日本時間（時差：メキシコ標準時よりプラス15時間）

1月21日

06:30 東京成田空港に到着

08:30 入国審査後、荷物を受け取り、空港バスで東京羽田空港へ移動

09:30 東京羽田空港に到着

10:00 全日空NH019便にて大阪伊丹空港へ出発

11:10 大阪伊丹空港へ到着

12:00 大阪伊丹空港到着ロビーにて解団式



全員、無事帰国いたしました。

以上