

メキシコのインフラ



国際協力銀行
メキシコシティ駐在員事務所 首席駐在員
多田 健

現在、この原稿を出筆しているのは6月初旬であるが7月1日にメキシコの大統領選があり、この原稿を皆さんが目にするころには新大統領が決まっているだろう。また、現在交渉中で、難航するNAFTA再交渉も妥結していることを期待したい。このような政治的・経済的な大きな動きの中で、インフラは、各種セクターの影響を受け、かつ各種セクターはインフラに影響を与えるものとなっている。

メキシコのインフラの現状は、各セクターで濃淡はあるが、大まかにいえば、経済の成長や産業の成長がワンステップあがったにもかかわらず、インフラがその成長に十分追いついておらず、その追いつき作業が現在進行中という状況である。

前回の駐在時（2000年ごろ）に比して、随分整備されたと思うのは、高速道路と住宅、オフィスビルである。

高速道路は33万km（2000年）から39万km（2016年）に延伸された。メキシコシティ近辺、近郊のバイパス・環状線も整備されてきており、一部では高架化も進んでいる。地方の高速も整備されており、メキシコシティから大西洋側のツクスパン（三菱商事・九州電力のガス発電所のある場所。キューバ革命の際には、フィデル・カストロ、チェ・ゲバラがここから出港）へは当時はプロペラの飛行機で出張していたが、現在は高速道路がつながり、車で3時間程度で行くことができるようになった。また、日本の自動車産業の多くが進出する中央高原地帯（通称バヒオ地域）へ行く際は途中のケレタロー市内に入ることでの渋滞が慢性化していたが、バイパスができ、20分程度短縮されたと聞く。

住宅、オフィスビル事情も大きく変わった。メキシコシティのメインストリートであるレフォルマ通りには、オフィスビルとして多数の高層ビルが立ち、現在も建設中のビルが多数みられる。マンションなどの住宅は、2000年ごろには1968年のメキシコオリンピック前後に建設された古い住宅が多く、部屋は日本人には過剰に広く使いにくく、付帯設備が不十分で、消去法の中からもなんとか探したものであったが、現在は再開発が進み、多くの新型マンションが建設され、部屋は

コンパクトになったが日本人には十分な広さで、安全性も格段に向上し、オフィス、レジデンス、ショッピングセンターが一体となったコンプレックスが多く出現し、供給過剰ではないかと思われるぐらいである。都市インフラ、交通インフラという観点では、現在メキシコシティ新国際空港の建設が進んでいる。偶然にも空港公団の総裁が昔からの知人であったことから、10社程度の日本企業を紹介し、関連する日本の技術を紹介するプレゼンの機会を得たが、残念ながら現時点では日本企業が参画したとの声は聞こえてはこない。ただ、新空港と都心部を結ぶアクセス交通において三菱重工のAGT（自動案内軌条式旅客輸送システム（いわゆる、お台場の新交通システム「ゆりかもめ」）の参画が期待される。昨年9月に発生したメキシコ中部地震では、369人の方々が亡くなり、多くの被害を受けたが、ビルの免震・制震構造などの技術面において、防災インフラという観点でもまだまだ改善の余地があり、これを含めた包括的インフラである、いわゆるスマートシティインフラもメキシコではこれから期待される分野である。

一方で、日本企業の多くが進出する自動車セクター関連のインフラはどうであろうか。2017年は生産台数393万台（世界第7位）で過去最高を記録した。NAFTA再交渉という逆風を切り裂いての数字であった。20年には500万台を突破ともいわれたNAFTA再交渉前の数字に達するのは怪しいが、それに近い数字が見込まれる。日本企業は、日産、マツダ、ホンダがすでに生産開始済みであり、トヨタも生産開始予定時期を微調整したものの20年には生産開始予定である。その主力工場の太宗がバヒオ地域といわれるメキシコの中央高原地帯に位置し、これに連動するように、部品サプライヤーの進出もNAFTA再交渉の影響で停滞していたものの、最近は少しながら雪解け感が出始めている。JBICが毎年実施している海外直接投資アンケート2017年度版でも中期的投資有望国ランキング世界第7位（2016年は6位、アジア以外では米国に次ぐ）という結果も、NAFTA再交渉の影響はあるものの、メ

キシコが、依然投資先としての魅力は維持していることを反映しているともいえる。

このような状況の中、急激な生産増に対応できるだけの輸送ロジスティクスへの不安の声がメキシコ国内外からあがって久しい。現在、完成車輸出の80%以上が北米向けであり、そのうちの約70~80%が鉄道で陸路輸送されているが、すでに飽和状態である。オーバーフローした分は鉄道で港湾まで輸送し専用船で輸出しているのが現状であるが、その太宗を占めるアメリカ東海岸、欧州、南米等向けの大西洋側の輸出港であるベラクルス港（ちなみに、スペイン語の歌の「ラ・バンバ」の発祥の地）には大型の拡張プロジェクトが進行中、建設中であるが、当初予定していた、2018年中の完成はどう考えても難しいのではないだろうか。このようなプロジェクトは、いつ、どこにおいても遅延しがちではあるものの、政府の強いイニシアティブのもと、予算配賦などを優先的に実施しタイムリーに実現されることが肝要である。それができない場合には、最悪の場合、他国へ投資が逃げてしまうリスクが高まることを認識しなくてはならない。

かかる状況に対して、日本サイドも傍観していたわけではない。2014年12月以降、在メキシコの日本政府機関（日本大使館、JETRO、JICA、JOGMEC、JBIC）が集まる非公式会合である「日墨エネルギー・インフラ会合」において、日系企業から個別に聞こえてくる声として、完成車などの輸送にかかる港湾、鉄道などのインフラのキャパシティが逼迫（ひっばく）しており、近い将来そのキャパシティを超過してしまうのではないかと懸念が呈されたことから、メキシコ政府へ対応状況などを確認するとともに、必要な協議を行った。同時にメキシコ日本商工会議所（通称カマラ）と相談した結果、カマラ内に「自動車関連物流インフラ委員会」が設置され、同委員会を中心に日系企業の声を取りまとめ、メキシコ政府との協議や現地視察を実施した。さらに、政府間レベルでは、日墨EPAに基づく「ビジネス環境整備委員会（直近では今年6月28日にメキシコシティーにて開催予定）」における重要な議題のひとつとして「アミーゴ同志」で協議が継続されている。

最後に、エネルギー関連インフラのことに触れたい。これまでメキシコは、産出される原油の約半分をアメリカへ輸出してきたが、アメリカのシェール革命による石油ガスの生産増により潮流が変わった。メキシコのアメリカ向け原油輸出は、2004年日量148万バレルから17年日量69万バレルと、ここ13年で半分以下まで減少している。つまり、メキシコ原油は販売先マーケットを失いつつあるという状況である。そこで、メ

キシコが注目しているのは、日本を中心とするアジアマーケットである。実は、スポットベースですでにメキシコの原油は、16年には日量8.9万バレル（全輸入量の2.68%で、日本の原油輸入先第7位）が日本に輸入されている。メキシコの原油の全てが大西洋（メキシコ湾）側で産出されることから、輸入するには日本からは遠いと思われがちであるが、メキシコで太平洋と大西洋が最も接近する約200kmの南部地峡地帯には、原油パイプラインがすでに走っており（1980年代にJBICの前身である旧日本輸出入銀行の融資により建設）、この原油パイプラインを利用し、太平洋側のサリナクルス港から、日本へ原油を輸出した場合は18.4日、中東からは18.5日を要し（資源エネルギー庁の資料より）、ほぼ同じ、むしろメキシコのほうが中東よりも近いのである。原油のみならず、ガスパイプラインもすでに走り、そのガスパイプラインは北の国境ではアメリカとつながっており、将来的にはLNG輸出ターミナルの建設も期待される。

ただ、1つ大きな問題がある。現在のサリナクルス港での原油の積込は、沖合に停泊したタンカーへ海底パイプラインとブイによる簡易な方法で実施しているが（これはもともと輸出のためではなく、メキシコ太平洋岸の都市の国内需要を満たすためのものであったため）、冬場は、地峡地帯を吹き抜ける北風により、船が揺れることで原油の積込が困難となっていることなどから夏季の輸出を中心としたスポット契約にとどまっている。長期契約による年間を通じた、安定的な日本への原油輸出のためには、堅固な防波堤を備えた港湾インフラ建設がキーイシューとなっている。政治・経済的に安定した親日国メキシコからの原油の輸入は、長年の日本の悲願となっている脱中東依存、調達先の多様化に寄与するものである。ホルムズ海峡、マラッカ海峡、南シナ海といったチョークポイントをもつ中東からのシーレーンの安全が未来永劫保証されないのであれば、オルタネイティブをもつことは非常に有効であり、日本のエネルギー戦略上、非常に重要な切り札となり得る。メキシコ側も自分たちのメリットを理解し、しばらく前に、JBICに対して協力を要請してきたが、直近では石油の上流投資に資金が優先され、港湾インフラ建設の検討が劣後していることは非常に残念である。

今後、これら各種インフラ整備において、日本の技術が生かされ、かつ日本企業の積極的な投資参画が期待される。よい意味でまさに「発展途上」の状態であり、依然「伸びしろ十分」であるのがメキシコのインフラセクターなのである。