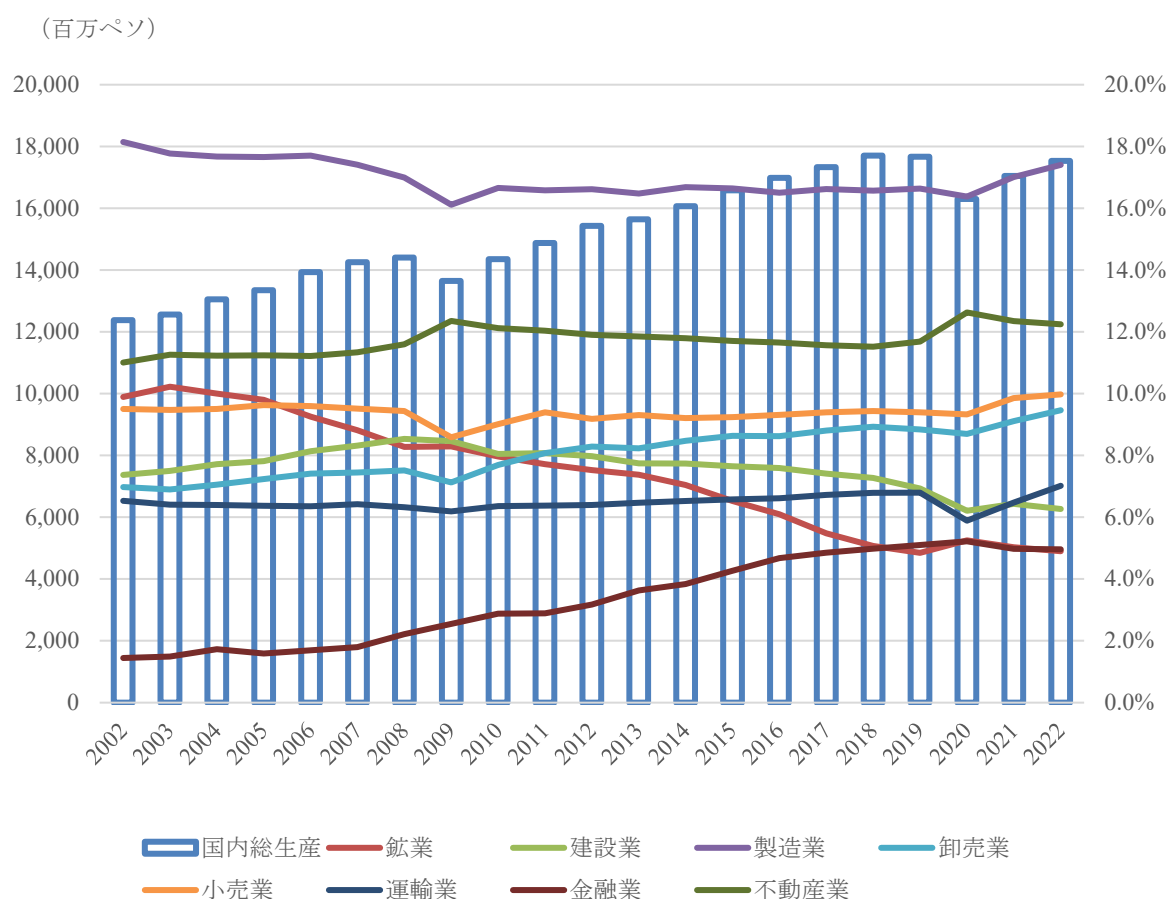


## 第22章 主要産業の動向と FTA 等の動向

### 1. メキシコの主要産業

メキシコの実質 GDP 成長率は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、2020 年に著しくマイナスとなったが、2021 年以降は回復傾向にある。産業別には、第三次産業が全体の 6 割以上を占めている一方で、第二次産業は 3 割程度にとどまっている。業種別に見ると、GDP に占める割合で大きい順に、製造業、不動産業、小売業、卸売業となっている。2010 年以降の産業構造はほぼ横ばいの推移が続く中で、鉱業の割合が減少していること、金融業の割合が増加していることが大きな変化として読み取れる。

図表 22-1 メキシコ産業別実質 GDP 割合（右軸）と実質 GDP（左軸）の推移



(出所) INEGI 統計資料より作成

同国は米国と国境を接している点で地理的に優位であり、周辺国と比較した場合に人件費をはじめとする投資コストが低いこと、輸出加工に関わる優遇策を政府が積極的に整備してきたこと等から、製造業を中心に海外からの投資を受けてきた。

## 2. 自動車産業

### (1) 自動車産業の市場概要

生産面については、メキシコの自動車（大型バス・トラックを除く。）生産台数は 2019 年に約 398 万台と 2009 年以來の減少を記録し、2021 年には約 314 万台にまで落ち込んだが、2022 年には約 350 万台を記録し、回復傾向が見られる。これは輸出台数（小型商用車）が 2020 年をピークに 268 万台まで減少した後、2022 年には輸出台数が約 286 万台まで増加したことが関係している。

地域別では、米国向けは堅調（4.2%増）であったが、欧州向け（0.2%減）やアジア・大洋州向け（0.6%減）は微減した。

図表 22-2 国別自動車生産ランキング<sup>14</sup>（2021 年/2022 年比較）

順位	2021 年		2022 年	
	国	生産台数 (千台)	国	生産台数 (千台)
1	中国	26,082	中国	27,020
2	米国	9,167	米国	10,060
3	日本	7,846	日本	7,835
4	インド	4,339	インド	5,456
5	韓国	3,462	韓国	3,757
6	ドイツ	3,308	ドイツ	3,677
7	メキシコ	3,145	メキシコ	3,509
8	ブラジル	2,248	ブラジル	2,369
9	スペイン	2,098	スペイン	2,219
10	タイ	1,685	タイ	1,883
11	ロシア	1,556	インドネシア	1,470

（出所）OICA（国際自動車工業連合会）より作成

販売動向については、メキシコにおける新車販売台数は、2013 年以降で見ると順調に販売台数を伸ばし、2016 年は 160 万台となり、過去最高を記録したものの、2017 年以降減少傾向にあり、2022 年は約 100 万台に留まっている。また、生産台数は 2017 年の約 390 万台をピークに、新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、2020 年は約 300 万台まで落ち込んだものの、2022 年は約 330 万台まで回復している。

図表 22-3 自動車の国内販売台数と国内生産台数の推移

(台)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
販売台数	1,065,098	1,136,965	1,354,444	1,607,165	1,534,943	1,427,086	1,317,931	950,063	1,014,735	1,094,728
生産台数	2,933,465	3,219,786	3,399,076	3,465,615	3,933,154	3,918,603	3,811,068	3,040,178	3,028,481	3,308,346

（出所）AMIA（メキシコ自動車産業協会）より作成

<sup>14</sup> OICA（国際自動車工業連合会）の統計は乗用車と小型商用車を含むため、AMIA（メキシコ自動車産業協会）の統計数値と一致しない。

輸出動向については、メキシコの自動車産業は歴史的に米国向けの輸出拠点として発展してきた経緯があり、2022年時点でも生産した自動車の多くは輸出されている。販売先として8割以上を占める北米市場への依存度は極めて高い。販売台数は前年度から22万台増加(+4.2%)しており、より米国市場依存の傾向が高まったと言える。

図表 22-4 地域別輸出台数

地域	2021年 (台)	2022年 (台)	差異 (台)	全体に占める 割合(2021)	全体に占める 割合(2022)	差異
北米	2,815,258	2,861,117	222,416	81.6%	85.8%	4.2%
中南米・カリブ	287,694	204,303	10,519	8.3%	6.1%	-2.2%
欧州	248,688	201,800	52,319	1.8%	1.6%	-0.2%
アジア・大洋州	63,049	52,981	10,755	1.0%	0.4%	-0.6%
その他	34,512	13,385	8,740	8.3%	6.1%	-2.2%
合計	3,449,201	3,333,586	334,336	100.0%	100.0%	0.0%

(出所) INEGI より作成

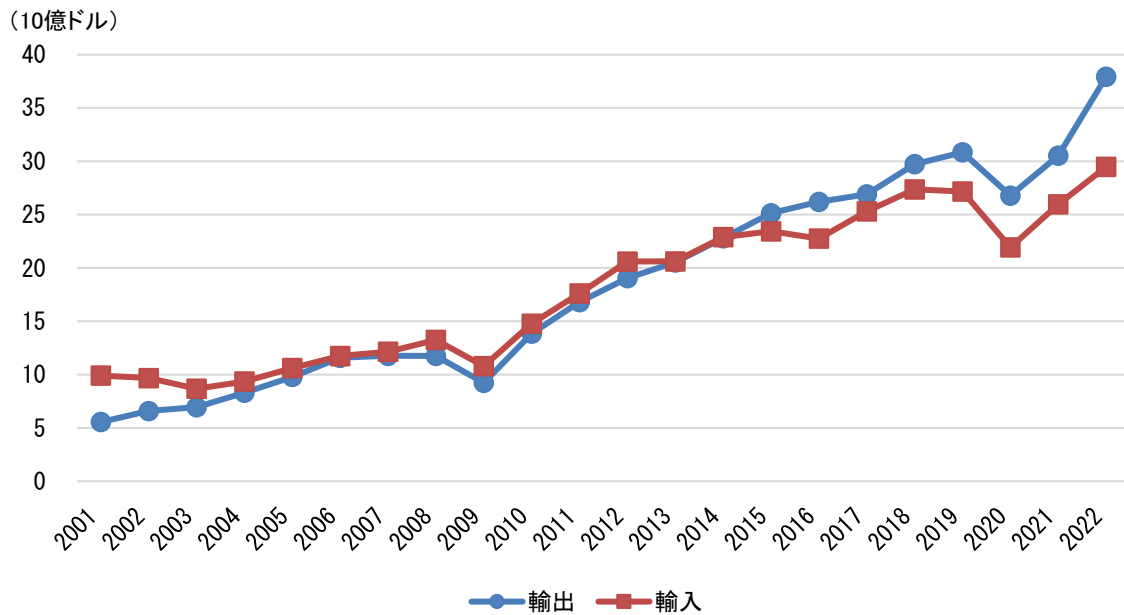
### 3. 自動車部品産業

従来メキシコにおける自動車産業の課題として、所得格差の存在による車購買層が限定され、また、米国から中古車を輸入しているためメキシコにおける新車購買層を奪っているという国内市場の弱さがあった。また、メキシコでは NAFTA の恩恵を受け自動車関連部品を輸入に頼っていたため現地の裾野産業が発達せず、特に Tier1・2 の不足が著しく企業の調達拡大が困難であった。さらにエネルギーコストや物流コストが高いこともメキシコ投資の足かせとなっていた。

これら潜在的な問題に対して、近年はドイツ、スペイン、日本等の外資系 Tier2 企業の進出が増え、裾野産業不足に改善が見られている。実際に、自動車部品産業は、メキシコ国内の雇用創出にも大きく貢献し、完成車メーカーを取り巻くように中央高原地帯と北部周辺に集積している。国立統計地理情報院 (INEGI) が発行する全国事業所ダイレクトリー (DENUE) によれば、自動車部品関連の企業数は 2021 年から 2022 年にかけて 24 社増加した。近年は部品メーカーの進出が進み、世界でも有数の自動車部品生産国となっている。製品分野別に見ると、生産額の大きい順に、電子部品、エンジン関連部品、トランスミッション・クラッチ関連部品となっている。とはいえ、メキシコの自動車産業は、FTA を利用して主要な素材や部品を輸入し、自動車を組み立てて再輸出する形をとってきたこともあり、現在においても一部輸入に頼っている。

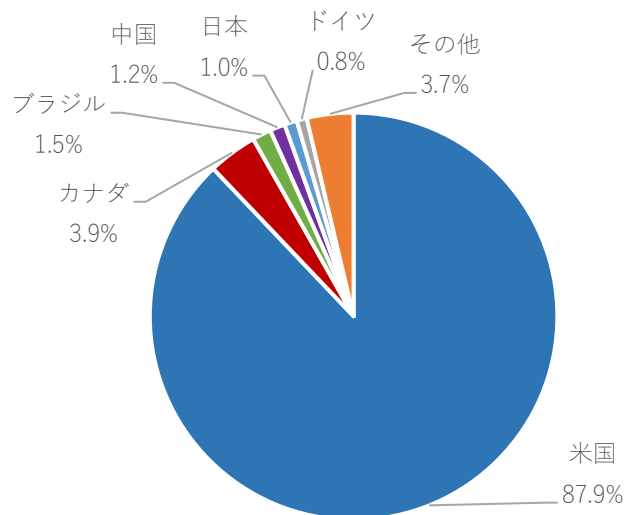
自動車部品サプライヤーの集積が進むにつれ輸出も増加し、輸出額は新型コロナウイルスの影響を受け、2020 年に一時的に下落したものの、その後は順調に伸びている。メキシコの自動車部品輸出額の約 9 割が米国向けとなっている。自動車部品の輸出先としては、米国 (87.9%) のほかに、カナダ (3.9%)、ブラジル (1.5%)、中国 (1.2%) 等が主要な輸出先となっている。

図表 22-5 自動車部品の輸出入額



(出所) International Trade Center (ITC)より作成

図表 22-6 自動車部品の主要輸出相手国・地域 (2022 年)



(出所) ジェトロ資料より作成

#### 4. 航空宇宙産業

航空宇宙はメキシコでは比較的歴史が浅いが、産業部門として、また商業、民間、防衛航空の成長に関連して、メキシコの経済発展における主要な焦点となっている。例えばバハ・カリフォルニア州では、ある企業が 60 年以上もこの市場に参入しており、航空宇宙産業はメキシコを代表する産業のひとつである。

メキシコの航空宇宙産業は、バハ・カリフォルニア州（ティファナ・メヒカリ）、ソノラ州、チワワ州、ケレタロ州、ヌエボ・レオン州の5つの主要拠点がある。バハ・カリフォルニア州は最大で、100社以上の航空宇宙企業が3万人以上の直接雇用を支えている。同時に、バヒオ航空宇宙産業クラスター（グアナフアト州レオン）やシナロア航空宇宙産業クラスター（マサトラン）等、メキシコのほかの州もこの産業でニッチ市場を獲得しようと推進しており、メキシコ全体で言うと6万人以上の雇用創出に貢献している。

メキシコ航空宇宙産業連盟（Federación Mexicana de la Industria Aeroespacial : FEMIA）の推計によると、メキシコの航空宇宙産業は、2004年には100社だった関連企業数が、2022年半ばには368社に増加した。現在、これらの企業には主に製造業者、整備・修理・分解修理施設（MRO）、技術学校、研究センター、大学、関連サービス業者が含まれる。全企業の79%が製造業、11%が設計とエンジニアリング、10%がMROサービス業となっている。また、航空宇宙産業は2010年から2020年にかけて年平均15%の輸出成長を遂げ、2020-2021年にかけてのストックは55億ドルにのぼる。FDIの国別割合は、米国が約半分を占め、次いでカナダとなっている。

図表 22-7 航空宇宙産業における輸出・輸入額

（単位：10億ドル）	2020年	2021年	2022年
輸出額	6.6	6.7	8.1
輸入額	5.3	5.4	6.8
内、米国からの輸入額	4.4	4.9	4.7

（出所）FEMIAより作成

メキシコは、部品、小型部品、ハーネスの生産から、機体、飛行面、小型無人機、飛行制御及びアビオニック・アセンブリの製造まで、航空宇宙製造能力を向上させてきた。外国企業もメキシコの航空宇宙産業で重要な役割を果たしている。例えば、GEとロールスロイスは、メキシコで新しいタービンシステムを生産している。フォッカー・エアロストラクチャーズはジェット機の主翼を製造し、サフラン・グループはメキシコ国内に17カ所、ケレタロ州に5カ所の施設を有している。

この目覚ましい成長には、2004年のカナダの航空宇宙企業ボンバルディア社の進出から、ビジネス優遇措置、労働者訓練プログラム、新しい大学等の様々な政府プログラムまで、様々な要因が寄与してきたと言える。中でも、メキシコ政府による旧輸出マキラドーラ制度の貢献度は大きかったといえる。航空宇宙企業は、「マキラドーラ」によるコスト削減と効率化を最大限に活用するため、北部国境都市の新しい工業団地に移転し、これらの工業団地は、多角的な航空宇宙産業クラスターへと発展した。長期的にプレゼンスを示している企業には、コリンズ・エアロスペース（1969年、旧ロックウェル・コリンズ、現在はレイセオン・テクノロジーズ社の一部）、サフラン・グループ（1991年）、ラビナル（1996年、現在はサフランの一部）、ビーチクラフト（2007年、テキストロン社の一部門）等がある。2020年から2021年にかけては、ほかの多くの産業と同様に、航空宇宙産業も新型コロナウイルスの影響を大きく受けた。FEMIAによると、2020年のメキシコの生産量は25～45%減少した。このような状況にもかかわらず、メキシコはほかの国よりも回復基調にあり、メキシコの航空宇宙産業は米国にとって第7位の輸出市場となっている。

さらに、新しい航空機とメンテナンス・サービスに対する世界的な需要、そして世界的な航空旅客数の増加により今後も航空宇宙産業は優先すべきセクターの一つとして、メキシコにとって有力な有望産業であり続けると思われる。

#### ひとくちメモ 19：流通・小売業界の将来性

流通・小売業界には、米系を中心に多くの外資企業が参入している。メキシコの人口は1億2,000万人を突破し、国民の平均年齢が29歳（国立統計地理情報院（INEGI）2021年）であるため、企業にとって潜在力の高い市場になっている。

現地ヒアリングによると、現在メキシコに進出している日系企業の割合は製造業が多く、小売やサービス業の割合はまだ少ないものの、米国という大きな市場が身近にあることから参入の余地があるという声も聞かれた。一方で、購買力のあるメキシコで小売業、消費材メーカー等の目立った進出はまだ見られないようである。また、言語の壁は一つの課題とされており、外資系のサプライチェーンでは英語が通用するものの、国内市場をターゲットにする場合はスペイン語が必要となる。債権回収や信用力の問題が起こった際の対応も含め、現地パートナーが重要な存在になる。また、国内でチェーン展開をするためにも、全国展開をしているデパートのLiberpoolやSanborns等、体力のあるパートナーを見つけるのが良いだろう。

メキシコ人の保守的な性格から、一度気に入ったブランドを長年使い続ける人が多いため、先行者利益がとても有利に働いているのも特徴的である。メキシコシティ市場に関心のある企業は、これら市場の動向を十分注視した上で参入の判断をする必要がある。

## 5. FTA

メキシコは2023年末時点で51カ国との間でFTAを締結しているFTA大国である。地理的な条件やNAFTAへの加盟により、資本財や素材を北米から輸入し、安価な労働力を利用して労働集約的な工程のみを担い、最終製品の多くを北米に再輸出するという産業構造が定着してきた。

1990年代から2000年代にかけて、米国との貿易は飛躍的に拡大したものの、調達と販売先の両面で極端に米国に依存する脆弱性を抱えることとなった。リーマンショックにより米国経済が低迷すると、メキシコでは外国直接投資が減少したほか輸出も停滞し、メキシコ国内経済は急速に失速した。投資や貿易面での米国への依存は続いている。

こうした背景を受け、メキシコは積極的かつ多角的な外交を展開している。これまで米国が輸出全体の8割を占めていたことから米国依存の通商政策が続いていたが、近年はアジア太平洋や欧州、中南米との関係強化に取り組み、CPTPP、太平洋同盟の交渉等にも力を入れている。太平洋同盟では、オーストラリア、シンガポール、カナダ等域外の国々とも合意に向け交渉を続けている。なお、2005年に日墨経済連携協定（EPA）が発行されたが、同協定は日本にとって初の本格的EPAであった。また、2017年以降NAFTAの再交渉が行われていたが、2018年9月末に3カ国合意に至り、各国内での批准承認を終え、米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）として2020年7月に発効された。

## (1) USMCA (旧 NAFTA)

NAFTA は、1992 年 12 月に調印、1994 年に発効した米国、カナダ、メキシコ 3 国間の自由貿易協定である。関税の撤廃・引き下げ、金融サービス市場の開放、投資の自由化等を内容としている。2017 年 1 月に誕生した米国第一主義を唱える米国トランプ大統領は、自国の貿易収支の改善のため、NAFTA の再交渉の意向を表明した。NAFTA を守ることはメキシコの通商政策の最重要課題であり、自動車の原産地規則、農業、セーフガード、政府調達、紛争処理メカニズム等の分野で交渉は難航したが、2017 年 8 月から開始された交渉は 2018 年 9 月末に 3 カ国合意に至り、同年 11 月末に USMCA として署名された。メキシコは 2019 年 6 月に議会での批准承認を終え、ほかの 2 カ国内での批准承認を待ち、2020 年 7 月に USMCA は発効された。

図表 22-8 USMCA (旧 NAFTA) の経緯

1989 年 1 月	米加自由貿易協定発効
1990 年 6 月	米墨首脳会談で両国間の包括的な自由貿易協定が両国の利益になるとの合意
1990 年 9 月	加、米墨交渉に参加すると発表
1991 年 6 月	第 1 回 NAFTA 閣僚レベル会議開催
1992 年 8 月	基本合意
1992 年 12 月	NAFTA 署名
1993 年 8 月	環境と労働に関する補完協定につき合意
1994 年 1 月	NAFTA、環境と労働に関する補完協定の発効
2008 年 1 月	NAFTA の関税撤廃スケジュールの終了
2017 年 8 月	NAFTA 再交渉開始
2018 年 9 月	USMCA に関する 3 カ国合意
2018 年 11 月	USMCA 署名
2019 年 6 月	メキシコ批准承認
2019 年 12 月	改定議定書に関する合意
2020 年 1 月	アメリカ批准承認
2020 年 3 月	カナダ批准承認
2020 年 7 月	USMCA 発効

(出所) 外務省及びジェトロ「メキシコ経済の基礎知識第 3 版」より作成

とりわけ日本企業が注目すべき USMCA の動向として、自動車原産地規則の解釈を巡る米国対メキシコ及びカナダの係争事例である。具体的には、完成車が USMCA 域内の貿易において無関税が適用されるための諸条件のうち、域内付加価値割合 (RVC) に対する解釈が両者間で異なっていた。

メキシコ及びカナダは、RVC を満たして USMCA 域内の原産性を獲得したコアパーツまたはスーパーコアを完成車に組み込む場合に、同パーツに域外付加価値が含まれていても RVC を 100% とみなすロールアップ方式を認める立場をとるのに対し、純粋に域内付加価値の比率でなければ RVC と見なさないと米国は主張した。

これら紛争当事国間の紛争解決パネルの最終報告書が 2023 年 1 月 11 日に公表されたところ、米国側の主張が協定不整合という判断が下されたため、メキシコ及びカナダが勝訴するという結果になった。かかる裁定にはメキシコ自動車工業会（AMIA）も歓迎しており、ロールアップ方式の適用が認められることで車両の RVC 計算が米国政府解釈よりも有利なものとなる。ただし、自動車原産地規則にはほかにも北米産鉄鋼・アルミニウムの購入義務や労働価値割合（LVC）等の厳しい要件があるため、今次裁定内容が USMCA 利用率に与える影響は限定的だと見られている。

USMCA の発行に伴う影響について、メキシコに進出している日系企業へのヒアリングによると、USMCA の影響は限定的であるとの声も聞かれた。

## (2) ALADI（ラテンアメリカ統合連合）

ALADI はメキシコのほか、ブラジル、アルゼンチン等中南米の 13 カ国の加盟国と、18 のオブザーバー国からなる地域経済統合体であり、域内特惠関税等を通じ、段階的にラテンアメリカに共同市場を構築することを目的としている。

図表 22-9 ALADI 加盟国

加盟国 (13 カ国)	メキシコ、アルゼンチン、ウルグアイ、エクアドル、キューバ、コロンビア、チリ、パナマ、パラグアイ、ブラジル、ベネズエラ、ペルー、ボリビア
----------------	---

メキシコは、中南米各国との間で、ALADI の枠内で特定の品目についての関税を一定割合相互に減免している。関税についての取り決めは数年間の期限付きであり、更新の是非については締結国同士の交渉で決定している。

特に重要な協定として、2003 年に発効した「ACE55 号」がある。ACE55 号はメキシコと、アルゼンチン、ブラジル、ウルグアイ、パラグアイ、ベネズエラの 5 カ国との間で、自動車や自動車部品について特惠関税を設定する協定で、2003 年から段階的に関税を引き下げ、2011 年までに完全に撤廃する取り決めとなっていた。

ACE 発効によりメキシコのメルコスール諸国向け自動車輸出は拡大し、メキシコ産自動車の輸出先は多様化した。しかし 2012 年、メキシコからの自動車輸入の急増を受け、ブラジルとアルゼンチンが協定の見直しをメキシコに要請。交渉の結果、メキシコから輸入される自動車の無関税枠には 1 年あたりの上限金額が設定されることになった。

南米諸国は、自動車メーカー各社にとって北米に次ぐ重要な市場である。ACE55 号の改定を受け、メキシコに生産拠点を置く自動車メーカー各社は生産計画や輸出仕向け地の変更、ブラジルでの現地生産の検討等の対応を図ってきた。ただ、ブラジル向けの無関税輸出制限枠に関しては、2019 年 3 月 19 日以降自由化の状態に回復した。

## (3) CPTPP

メキシコは、2011 年 11 月に TPP 協定交渉への参加意思を表明し、2012 年 10 月に協定の正式交渉メンバーとなった。その後 2015 年 10 月の大筋合意を経て、翌年 2 月にほかの参加国とともに協定に署名した。



TPP を締結することによりアジア市場へのアクセスを一層強化するとともに、NAFTA を通じて築いた北米とのサプライチェーンを深化させ、さらに中南米諸国とも緊密な通商関係を築くことを狙っていた。

メキシコ国内で TPP 加盟によるメキシコ経済への影響について関心が高まったのは、TPP が大筋合意した後である。それ以前の関心は高くなかったようだが、大筋合意後、一般国民を巻き込んで農業や自動車産業等、様々な産業に対する影響が議論され、産業界や国民からも TPP への参加に慎重になるべきとの声が上がっていたものの、2016 年 2 月には交渉参加 12 カ国が TPP 協定に署名した。

ところが、米国大統領選挙でトランプ氏が大統領になると、選挙戦の公約どおり TPP からの脱退を発表することになり、TPP 交渉は再び暗礁に乗り上げることとなった。米国は TPP 交渉のテーブルから退いたが、その後、メキシコや日本を含む 11 カ国による TPP 交渉が再開され、2017 年 11 月に再び交渉の大筋合意が確認された。その後、2018 年 3 月には米国を除く 11 カ国で新協定「環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定 (CPTPP)」に署名した。メキシコはほかの加盟国に先駆けて同年 5 月に批准承認を終え、国内で批准承認を終えた加盟国との間で順次発効している。その後、2023 年に CPTPP への英国の加入に関する議定書が署名された。

図表 22-10 CPTTP (TPP) 交渉の経緯

2010 年 3 月	ニュージーランド、シンガポール、チリ、ブルネイ、米、豪、ペルー、ベトナムの 8 カ国で交渉開始
2010 年 10 月	マレーシアが交渉参加
2011 年 11 月	APEC 首脳会議、TPP 首脳会合（於：ホノルル）
2012 年 11 月	メキシコ、カナダが交渉参加
2013 年 2 月	日米首脳会談：日米の共同声明を发出
2013 年 3 月	安倍総理「交渉参加」表明
2013 年 7 月	日本が交渉参加（於：マレーシア）
2013 年 8 月～2015 年 7 月	・ TPP 首脳会合 2 回、TPP 閣僚会合 8 回 ・ 日米首脳会談 2 回、日米閣僚協議 5 回
2015 年 10 月	TPP 閣僚会合（於：アトランタ）にて大筋合意
2016 年 2 月	署名（於：オークランド）
2017 年 1 月	日本が締結（寄託国 NZ に通報）
2017 年 1 月	トランプ大統領、TPP 離脱の大統領覚書を发出
2018 年 3 月	署名（於：サンティアゴ）
2018 年 5 月	メキシコ批准承認

（出所）外務省より作成

#### (4) 太平洋同盟

2012 年 6 月、メキシコ、チリ、コロンビア、ペルーの 4 カ国は、それぞれの国が個別に締結していた二国間 FTA の統合を目指して、太平洋同盟 (Pacific Alliance) と呼ばれる枠組みを発足させた。

以後、貿易、人の移動、資本の移動の一層の円滑化を進め、高度な経済統合を達成するために、4 カ国首脳による会合が重ねられてきた。2014 年 2 月の第 8 回首脳会合では、貿易に関して 90% を超える品目の関税が即時撤廃された。2014 年 6 月の第 9 回首脳会合では、4 カ国の証券市場の統合に対する取組等が合意された。2017 年 6 月に新たにカナダとオーストラリア、ニュージーランド、シンガポールの 4 カ国との準加盟交渉を開始することが発表され、交渉の準備に入っている。正規加盟国 4 カ国のほかに、加盟国候補オブザーバーが 2 カ国（コスタリカ、パナマ）、オブザーバーが日本を含め 47 カ国に達している。

メキシコは積極的かつ多角的な外交を展開しており、太平洋同盟では、オーストラリア、シンガポール、カナダ等域外の国々とも合意に向け交渉を続けている。

図表 22-11 太平洋同盟の経緯

2011 年 4 月	第 1 回首脳会合にて太平洋同盟の設立に合意
2015 年 7 月	枠組協定が発効
2016 年 5 月	枠組協定追加議定書が発効

(出所) 外務省より作成

ひとくちメモ 20：メキシコの小売市場① 流通チャネル

メキシコは個人間の貧富の差、地域による貧富の差が激しい。そのため所得階層によって購入する物の種類や価格帯に加えて、購入する店も異なる。大都市には地場系・米国系のデパートやショッピングモールがあるほか、郊外を中心に米国系の大型スーパー（ウォルマート等）が点在している。しかし、都市から離れた地域には大手チェーンが進出せず、個人経営の小規模小売店しか存在しないエリアもまだ多くある。

都市部の小売業は先進国並みに発展しているため、日系企業が市場開拓を目指す際、都市の富裕層のみをターゲットにするのであれば、あまり流通上の問題はない。しかし製品をなるべく多くの国民に販売しようとする、地方部でいかに販売するか、チェーンではない小規模小売店にどのように流通させるかが課題になる。個人経営の店舗を通じた販売では、個別店舗からの代金回収がネックになるほか、代理店を介した販売が中心になるためマーケティングが間接的になり、より難しい。

メキシコの小売市場に参入する際には、自社製品をどの地域のどの所得層に売りたいのか（もしくは売れそうか）を決めた上で、地域別の豊かさや流通・小売網の発展度合をよく調査しつつ流通戦略を検討する必要がある。

メキシコのコンビニは、都市部や空港には日本人の馴染みが深いセブンイレブンが多く出店しているが、販売されている商品はローカライズされている。一方、メキシコにおいて最もポピュラーで地方にも広く展開しているコンビニは、「OXXO（オクソ）」である。OXXO社は、モンテレイに本社があり、メキシコだけでなくブラジルやコロンビア、チリ、ペルー等、中南米にも進出しており、メキシコを代表するコンビニチェーン店である。飲食物だけではなく日用品等の雑貨も取り扱っており、地元の人々に愛用されている。

【写真説明】黄色と赤色が特徴的な OXXO



### ひとくちメモ 21：メキシコの小売市場② メキシコ人の食嗜好は保守的だが多様性がある

メキシコのコンビニエンスストアやスーパーマーケットの食品売り場を訪れると、「多様な商品が少しずつ」並んでいる日本とは違い、「同じものが大量に」売られていることに気付く。

日本発の加工食品で、今ではメキシコ人の生活に溶け込んでいるカップ麺も例外ではない。日本では毎年新製品が発売され、人気のあるものが定番化されるが、メキシコでは、消費者が新しい味に飛びつくことはあまりなく、なかなか新製品が受け入れられないようだ。新しい風味が受け入れられないとなると、他社との差別化が難しい。そのため各社は、メキシコ人が好むチリソースを麺とは別のパックに入れて販売し、好みの味付けに調整できるようにする（従来製品では、カップにパウダーがあらかじめ入っている）、スプーンでも食べやすいように麺を短くする、等の工夫をして市場拡大に努めている。

メキシコで販売しているカップ麺には日本にあるような「カレー」「味噌」等の風味の違いはない一方で、「にわとり」や「牛肉」、「えび」等、異なるダシの商品が存在する。これは、メキシコ人は地域によって食への嗜好が異なり、北部は牛肉を使った料理、南部は鶏肉を使った料理が好まれるためであるという。国土が広いので流行も地域によって異なり、地域別の伝統的な嗜好が色濃く残っているため、「全国ブランド」が育成しづらいということもメキシコの食品市場の特徴のようだ。

現地では、特にエビやハバナ口味がよく売れており、新商品を出しても爆発的に売れるということはなく、従来からある味が好まれる傾向にあるという。

#### 【写真説明】コンビニに並ぶ東洋水産のカップ麺

