

第23章 その他最近のトピックス

1. 2024年メキシコ大統領選挙

メキシコは大統領制をとっており、大統領は6年ごとに選出される。この6年に一度の大統領選は2024年3月から約3ヵ月の選挙戦が始まり、同年6月に次期大統領が決定する。大統領の再選は禁止されているため、高い支持率を維持するロペス・オブラドール氏は立候補できない。

当初、メキシコ大統領選挙への出馬を目指していたエブラルド前外相が2023年11月に立候補の断念を発表した。2018年以降大統領を務めてきたロペス・オブラドール氏は低所得者への給付拡大に熱心に取り組んだ一方、外資系企業の投資優遇や事業の民間移管には後ろ向きな姿勢を貫いてきた。ロペス・オブラドール政権は自国企業を優遇し、外資系に厳しい態度を取ることで国内の高い支持率を維持してきたのである。メキシコ政府の態度に対し、電力公社や石油公社を不当に優遇しているとして、米通商代表部（USTR）が米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）に基づく協議を求めたこともある。こうした背景もあり、外交の表舞台にも立ってきた元外相のエブラルド氏の出馬に期待する向きは日本企業関係者にも多かった。ところが、与党の国家再生運動（MORENA）党は世論調査の結果としてクラウディア・シェインバウム氏を候補に選出した。

シェインバウム氏は理系の学者でありながら、メキシコシティ市長まで務めたキャリアを持つ。2023年11月時点における最新の世論調査ではシェインバウム氏の支持率が46%で、国民行動党（PAN）、制度的革命党（PRI）、民主革命党（PRD）の野党3党が統一候補とするソチル・ガルベス氏（28%）ら2番手以降に大差をつけている。シェインバウム氏に支持率が集まっている一つの要因としては、貧困と所得格差を是正し、遅れている地域の経済発展に拍車をかけるという、MORENA党の包括的な優先政策への期待が大きいと思われる。また、学者という経歴を持っており、幅広い知見を持っていることから、今後経済団体から交渉をする際には、少なくとも話を聞いてくれる姿勢を示してくれるだろうと思われており、日本企業にとっても外資誘致や労務問題の観点から改善が図られることへの期待も大きい。一方で、シェインバウム氏がロペス・オブラドール氏ほど国民の支持を集められず、ガバナンスがより困難になるリスクもあるとも指摘されている。

シェインバウム氏は、外資系企業誘致の観点においては、製造業の投資が重要であること、公共投資で民間投資を後押しして観光業も活性化させると述べ、最低賃金の引き上げや治安の改善を公言している。とはいえ、MORENA党の中で師弟関係でもある現大統領の方針を覆してまで、シェインバウム氏が海外からの投資呼び込みに本腰を入れるかには、懐疑的な見方も多い。

2. 米国市場向けEV生産の高まり

第14章で言及したように、メキシコ政府は2022年に開催されたCOP27にて気候変動対策として480億ドルの投資の実施を表明した。そして、エネルギーと気候に関する主要経済国フォーラムで発表した気候変動対策10カ条には、2030年までに自動車生産の50%を電気自動車（EV）や燃料電池車（FCV）等のゼロエミッション車（ZEV）にする目標を提示した。

こうした政府の動向から分かるように、今後メキシコでは大きなエネルギー転換を迎え、それに伴う新たなビジネスニーズも増えると思われる。

もっとも顕著な例としては、欧米系の自動車メーカーを中心に、米国市場を視野に自動車産業の電動化が進んでいることである。米国のバイデン大統領が 2021 年に、2030 年までに販売される新車の 50%以上をバッテリー式電気自動車 (BEV)、プラグインハイブリッド車 (PHEV)、燃料電池車 (FCV) にシフトすると表明したことを受け、既に米国向けに自動車を生産するメーカーが生産車種の EV 化に着手している。ただし、こうした動きは必ずしもメキシコ政府が掲げた気候変動対策に直結しているわけではなく、元々米国で行っていた生産を安い人件費のメキシコにシフトするためのもので、EV 車の販売先はメキシコ市場ではなく、米国向けである。

例えば、ゼネラルモーターズ (GM) は 2021 年 4 月末、北東部コアウイラ州ラモス・アリスぺ工場での BEV 生産計画を発表、2023 年 7 月にシボレーブランドのブレイザーEV の生産を開始している。また、2022 年 10 月にフォルクスワーゲン (VW)、2023 年 2 月に BMW といった欧州系メーカーの BEV 生産計画も発表された。2023 年 2 月にはステランティスの BEV 生産、翌 3 月にはテスラの北東部ヌエボレオン州での新工場建設も発表され、メキシコが北米向けの EV 生産拠点として一気に注目を浴びるようになった。欧米系メーカーのみならず、韓国の起亜は既存の北東部ヌエボレオン州ペスケリア工場での EV 新モデルの生産開始を発表、中国の BYD も今後メキシコに販売網を整備しながら南米工場から米国全体の需要に対応することを表明している。

ひとくちメモ 22 : 移民の問題

メキシコから米国へ移住する人が増えたのは、1970 年代のことである。当時メキシコでは経済成長が続いていたが、1976 年の財政危機により景気は悪化した。同年大統領に就任したホセ・ロペス・ポルティエーヨ氏は国営企業を重視し、オイルショックによる国営石油会社の増益を柱に経済開発を進めたものの、1981 年に石油価格が暴落し国家財政は行き詰まってしまった。

このような情勢下にあって、米国に不法入国するメキシコ人が増加した。彼らの多くは国内で貧困に苦しむ農村出身者だったため、教育程度が低く熟練の技術スキルを有していなかった。米国はメキシコ移民を減らそうと次々に関連法規を定めたものの、非合法移民は増加を続けた。

1986 年制定された移民改革規制法は、非合法移民を米国の移民制度に統合する試みだったが、これにより合法化された家族が自国の家族を米国へ呼び寄せる流れを作ってしまった。その後、メキシコ政府が二重国籍を認可したことも、同国人が米国の市民権を取得し米国内で政治力を持つ契機になった。

米国は長きにわたって、メキシコからの不法入国に悩まされ続けてきた。このような歴史を経て、米国のトランプ元大統領は 2017 年 1 月にメキシコ国境の壁建設という大統領令を発出した。2018 年にはさらなる具体策として、軍組織である州兵をメキシコ国境に派遣し国境警備隊の補佐人員を強化するよう命令した経緯がある。対して、2021 年に就任したバイデン大統領は移民に寛容な姿勢を見せ、国境の壁の建設を中止させた。しかし、これによりメキシコ国境付近に非合法移民が殺到するようになり、2023 年 10 月にテキサス州南部に位置する国境の壁の建設を再開することとなった。現地調査においても、グアナファト州のサラマンカで、高架下に集団で待機している移民を確認した。身元確認はできないが、現地駐在員の話によると、メキシコ人だけでなく、中南米の他国からメキシコ経由で渡米する移民の可能性もある。2024 年はメキシコだけでなく米国においても大統領選挙を控えており、トランプ元大統領も立候補していることから、移民政策が大きく転換する可能性があるため、今後の動向を注視する必要がある。