



メキシコ投資セミナー

2019年7月24日、海外投資情報財団（JOI）は、メキシコ経済省との共催にて表題セミナーを開催いたしました。本稿では当日の概要をお届けします（文責：JOI）。

メキシコ投資の最新動向および JBICのメキシコ向け取り組み・支援

東田 陽平

（国際協力銀行 メキシコシティ駐在員事務所 首席駐在員）

ロペス・オブラドール政権の基本政策

2018年12月に発足したロペス・オブラドール政権は、従来の新自由主義的な経済政策を転換し、成長より分配を重視するスタンスを示している。公共投資の拡大で社会・所得格差を解消すべく、南部を中心とするインフラプロジェクトや社会保障政策を優先プロジェクトとしている。エネルギーセクターでは、民間参入を企図した新規石油鉱区の入札を中止する一方、国営企業のメキシコ石油公社（PEMEX）やメキシコ電力公社（CFE）を活用するプロジェクトを推進する意向である。

2019年6月27日に「国家開発計画2019-2024（NDP：National Development Plan）」が議会で承認された。今次計画はイデオロギーの文言に終始し、具体的な政策の記述は少ない。プロジェクトの詳細については、省庁別計画の策定が待たれる。

経済動向

2014年以降、経済成長率は2～3%で推移する一方、2017年に6.8%に高まったインフレ率は2018年には4.8%に抑制され、中銀の目標値（3±1%）の達成が視野に入りつつある。財政面では、2017年以降プライマリーバランスの黒字が維持されている。

国際流動性を見ると、2014年10月以降、自動為替介入の導入で急激なペソ安の進行にドル売り介入で対応してきたことから、外貨準備高は減少したものの、2019年6月末現在で対輸入月数比5カ月を維持している。2009年4月にIMFとフレキシブル・クレジット・ライン（FCL）を調印したが、その6回目の更新となる2018年11月には、740億ドルの信用枠が供与されている。

2019年3～6月にかけて、前政権が進めた新空港建設の中止やPEMEX救済の財政への悪影響を懸念し、国際格付け機関によるソブリン見通しの引下げま

たは格下げが相次いだ。足元のマクロ経済は、成長が減速しているとはいえ安定的に推移しており、政権支持率もやや低下したとはいえ60%台後半を維持していることから、当面、大幅な格下げは考えにくい。ただし、今後、公共投資の拡大が見込まれるなか、財政規律が維持されるかどうか、注視を要する。

貿易・投資構造と通商政策

メキシコの貿易・投資相手国は圧倒的に米国であり、ブラジル等と異なり、中国は今のところ輸入でやや存在感を示すにとどまっている。

2018年11月に、NAFTA再交渉の結果、米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）が署名され、2019年6月19日にメキシコでは批准された。3か国間の貿易協定が維持されたとはいえ、自動車分野の原産地規則は厳格化され、メキシコ進出済み企業にとって域内調達割合や人件費条項の充足は困難となった。サプライチェーンの見直しは大幅なコストアップにつながりかねないため、USMCA発効後はWTOルールに従い2.5%の関税を支払って輸出することになる可能性が高い。

不法移民の流入を不満とするトランプ大統領による対メキシコ関税（メキシコからの全輸入品目に10月まで毎月5%の関税を賦課）については、2019年6月7日に、米墨間で不法移民対策に合意することで、関税の適用は撤回された。その背景には、米国にとって中国に次ぐ第二の輸入相手国であるメキシコでの関税引き上げによるコスト増の影響につき、考慮せざるを得ないということもあったと思われる。最終的には90日後に再度、関税の発動について結論が出される見通しとなっている。

中国との関係では、前ペニャ・ニエト政権下で、大統領就任後初のアジアの訪問先を中国とし、メキシコ市～ケレタロ市旅客鉄道プロジェクトを中国鉄道と地場企業のコンソーシアムが落札するなど、関係緊密化が進んだが、贈収賄疑惑の浮上で3日後に落札の撤回に追い込まれ、関係性が急速に冷却化した。最近では、石油、自動車、電子機器、通信などの分野で中国企業の進出が活発化しつつある。なお、米中貿易摩擦に関して、メキシコ政府はHuaweiなど中国企業の排除措

置はとっていない。米中貿易摩擦が長期化の様相を呈する状況下、多国籍企業による生産拠点の中国からメキシコへの移管が生じているが、米国としてはメキシコを用いた迂回貿易への警戒を強めている。

日本との関係では、2005年4月に日墨経済連携強化のための協定（EPA）が、2012年4月に日墨拡大EPAがそれぞれ発効しているほか、在墨日本大使館とメキシコ経済省との間で貿易・投資の推進および課題の解決を目的にビジネス環境整備委員会を定期的に開催している（直近の開催は2019年5月の第11回委員会）。自動車分野への日本企業の進出について、その人材育成や技術移転を評価しているメキシコ政府は、貿易・投資・観光分野での関係強化、とりわけ自動車以外の新分野への進出を期待している。

主要産業・プロジェクトの動向とJBICの取り組み

石油・天然ガスセクターでは、原油の減産（10年間で100万b/d減少）とPEMEXの業況悪化が深刻である。2019年7月16日にPEMEX事業計画2019～2023が公表され、大統領は公的資金の注入と減税による支援を発表した。同計画では、上流開発として、民間企業とのサービス契約による成熟油田の再開発と、PEMEX主体の浅海およびオンショア油田の新規開発を盛り込んでおり、後者では掘削等の機器販売の事業機会も見込まれよう。中下流部門では、国産原油の国内での精製を目指しており、2019年度にはドス・ボカス製油所の建設を推進する計画である。同製油所は総投資額80億ドルを見込み、2019年5月の流札結果を受け、エネルギー省の主導でPEMEXが実施することになった。なお、既存製油所の大規模改修は来年度以降になると見られる。このほか、日本にとって原油調達の多角化先としてのメキシコの可能性や、ガス開発およびLNG輸出基地構想も注目される。先述のPEMEX事業計画ではガス開発の推進も明記している。太平洋岸のコスタ・アスールおよびプエルト・リベルターではLNG輸出基地構想が進行中である。

電力セクターでは、前政権下で停滞していたCFEの発・送・配電プロジェクトが加速しており、サラマンカ・ガス火力発電プロジェクト、サンルイスポトシ・ガス火力発電プロジェクトが注目される。再生可能エネルギーでは、現政権もクリーンエネルギーによる発電量を2024年までに35%とする目標を堅持する意向である。

民活型インフラプロジェクトAPPでは、法制度は整備されているものの、主要大規模プロジェクトに適用



東田メキシコシティー首席駐在員（国際協力銀行）

された実績はない。

自動車セクターでは、2018年の輸出は345万台と過去最高を記録したが、国内販売がローン金利の高止まりもあり低調なため、生産は391万台の横這いであった。メキシコでは14メーカーによる完成車プラントが、建設中のトヨタを含め22件を数える。

現政権の優先プロジェクトに、マヤ鉄道建設、テワンテベック地峡開発、先述のドス・ボカス製油所建設、サンタルシア空港建設がある。マヤ鉄道は、メキシコ南部5州に跨る旅客および貨物用鉄道で、総延長1460km、総投資額75億ドルを見込み、所要資金の9割を民間資金で賄うとし、2023年までの完成を目指している。既存路線の改修と新規路線の敷設で構成されるが、新設部分は環境社会配慮に留意が必要である。

テワンテベック地峡開発は、①同地峡鉄道の近代化、②コアツァコアルコス、サリーナ・クルス両港の改修、石油貯蔵設備の増設、経済特区の開発、③ガスパイプライン増設、④道路インフラ、光ファイバー通信網の整備を含む。このうちPEMEX事業計画に含まれる②や③は早期の進行が見込まれる。サンタルシア空港は、政権交代で中断したメキシコ新空港の代替案で、総投資額40億ドルを見込むが、メキシコ市内からのアクセスや環境問題等、克服すべき課題が少なくない。

2018年度JBIC投資アンケート調査によると、メキシコは中期的投資有望国ランキングで前年に引き続き第7位と上位を維持し、進出日本企業数は2016年に1000社を突破し増加傾向にある。JBICでは、メキシコ市スマートシティー化構想の案件組成、中堅・中小企業の進出支援、政府・政府系企業との政策対話、メキシコ進出日本企業の第三国展開支援、ローカルバイクレの推進、質高インフラ環境成長ファシリティ（QI-ESG）の創設といった取り組みで、支援を行っている。

