



メキシコの民活インフラ・プロジェクトの現状と日本企業の参入状況

岩見 元子

いわみ・もとこ

海外投融資情報財団
調査部 上席特別研究員

2006年12月に発足した現カルデロン政権は、翌2007年7月に総額2.5兆ペソ（約2260億ドル）にのぼる「国家インフラ計画（2007～12年）」（National Infrastructure Program、以下NIP）を発表した。インフラ整備の遅れがメキシコの競争力を低下させているとの認識のもとに、計画最終年に当たる2012年にはインフラの整備状況においてラテンアメリカのトップクラスの国のひとつとなる、という目標を立てたのである。しかしながら、リーマン・ショックに伴う景気の低迷によって、このインフラ整備計画は見直しを余儀なくされている。

2009年のメキシコの経済成長率はマイナス6.5%と1995年テキーラ・ショック時のマイナス6.2%を上回る戦後最低の落ち込みを記録した。「米国がくしゃみをする」とメキシコは肺炎になる」といわれるが、リーマン・ショックがメキシコ経済に与えた影響の大きさがうかがえる。この金融危機に対する緊急経済対策として、公共支出増による景気刺激と雇用促進のためにインフラ整備を加速することがあげられている。本稿では以下に「国家インフラ計画」における主要プロジェクトの現状と、民活民

営化および外資の参入状況についてまとめた。

「国家インフラ計画（NIP）」の概要

カルデロン政権が発表したNIPのベースケースの投資規模2.5兆ペソは期間中のGDPの約4%を占め、前フォックス政権時の3.2%を上回るものである。このインフラ計画の実施によって、GDPは0.6%押し上げられ、追加的雇用は72万人に及ぶと見積もられている。図表1はNIPのセクター別の必要投資額を示して

図表1 国家インフラ計画のセクター別投資額と官民の分担

セクター	ベースケース (十億ペソ)	シェア (%)	公的資金 (十億ペソ)	民間資金 (十億ペソ)
運輸	466	18.4	234	232
道路	287	11.3	159	128
鉄道	49	1.9	27	22
港湾	71	2.8	16	55
空港	59	2.3	32	27
通信	283	11.2	19	264
上下水道	154	6.1	108	46
灌漑・治水	48	1.9	36	12
小計（非エネルギー）	951	37.6	397	554
電力	380	15.0		
石油ガス開発	822	32.5		
製油所、ガス、石油化学	379	15.0		
小計（エネルギー）	1,581	62.4		
合計	2,532	100.0		

出所：国家インフラ計画（NIP）



図表2 国家インフラ計画（2007～12年）のセクター別目標

道 路	① 6年間で1万7598kmの道路を整備する ② 国際水準の質をもつ連邦道路の割合を2006年の72%から90%に引き上げる ③ 高速道路を補修し、交通事故の発生率を0.47→0.25/百万車・kmに下げる
鉄 道	① 新たに1418kmの線路を敷設する ② 鉄道輸送の平均速度を24km/時から40km/時まで引き上げる ③ メキシコシティ首都圏の近郊電車1、2、3号線の開通 ④ 立体交差64カ所、信号240カ所、踏切256カ所、バイパス4カ所、国境をまたぐ設備4カ所 ⑤ 鉄道、港湾、道路を含む新規複合輸送回廊10カ所の整備
港 湾	① 新規に5港湾を建設し、22港湾を拡張・近代化する ② コンテナ取扱量を2006年の400万TEUから2012年には700万TEUに増やす ③ コンテナターミナルの効率化；コンテナ処理能力68個/時・船→75個/時・船 ④ クルーズ船の専用埠頭13カ所の建設
空 港	① 3空港の新設と31空港の拡張 ② メキシコ盆地と中央部の航空サービスの長期的需要拡大に対応する ③ 貨物輸送能力を50%増やす ④ 半数以上の空港で国際水準のサービスを提供する
通 信	① 2007年から2012年にかけて250億ドルの民間投資を行う ② 固定電話、携帯電話の普及率をそれぞれ100人当たり24回線、78台に引き上げる ③ ブロードバンドの普及率を100人当たり22人に引き上げる ④ インターネット利用者を7000万人に引き上げる ⑤ 無線通信サービスの利用者を500万人に、有料TVを1000万人に拡大する
上下水道	① 上水道普及率を平均92%、都市部97%、農村部76%に引き上げる ② 下水道普及率を平均88%、都市部96%、農村部63%に引き上げる ③ 2万人以上の住民を擁する町村の80事業体の効率を8%上げる ④ 下水処理率を少なくとも60%に引き上げる
治水・灌漑	① 灌漑農地120万haの近代化・技術高度化を図る ② 新たに16万haを灌漑する ③ 600万人、15万haを対象に洪水対策を講ずる
電 力	① 設備予備率23～25%をもって電力供給の信頼性を維持する ② 発電容量9000MWを増設する ③ 発電容量の25%を再生可能エネルギーとする ④ 異なる電圧の送電線、1万4000kmを整備する ⑤ 電力普及率を97.5%に高める ⑥ 世界経済フォーラムの電力供給の質の基準で上位40%以内に入る
石油ガス開発	① 石油生産250万バレル/日以上をめざす ② 天然ガス生産量50億フィート/日を維持する ③ 炭化水素資源の埋蔵量置換比率（年生産量/埋蔵量増加分）を50%に引き上げる
精製・ガス・石化	① 2012年までに精製能力を最低140万バレル/日とするための措置を講ずる ② ガソリン輸入量を販売量の40%を超えない範囲に収める ③ 環境基準を満たすため、ガソリンの硫黄分を減じる ④ ガスパイプラインを民間資金によって最低800km敷設する

出所：国家インフラ計画（NIP）

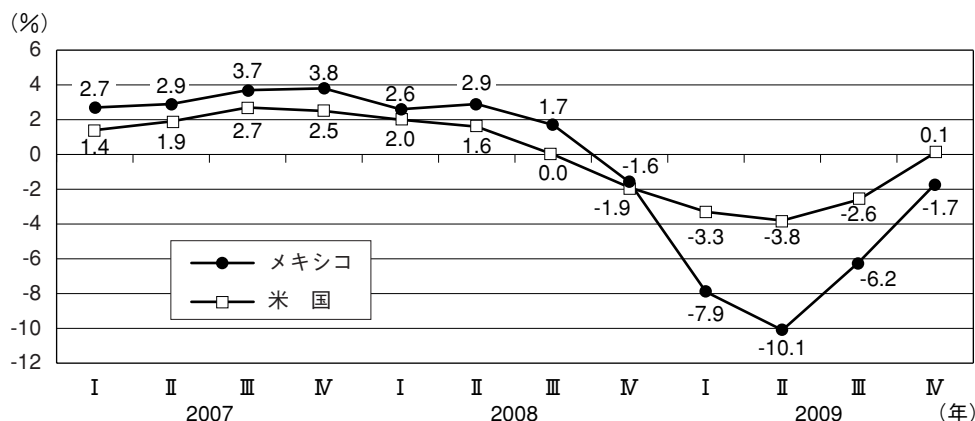
いる。メキシコは石油ガス開発およびその下流部門をインフラの一部とみなして投資計画を立てており、石油ガス開発への投資額の配分が最も多くなっている。石油ガス開発に続くのは、電力、炭化水素下流、道路、通信の各部門である。

エネルギー関連部門を除く各インフラ部門の投資額については、公的資金と民間資金の内訳が示されている。なかでも通信部門は投資計画のほとんどを民間資金が担うことになっているが、それは同部門の民営化が他部門に比べ進んでいることによる。運輸部門では

港湾の整備に対して民間への期待が高いが、その他の道路、鉄道、空港についても必要投資額の40%以上を民間投資が担うことになっている。一方、上下水道および灌漑・治水の水関連部門については、公的投資の割合が70%以上を占める。

エネルギー部門に対する投資の官民の内訳が示されていないのは、1917年憲法が、これらの部門が国家に帰属し、国家による開発を規定しているためであるが、エネルギー部門についても近年、徐々に民間部門の参入に門戸を開く方向にある。

図表3 メキシコと米国の経済成長率の推移（前年同期比）



出所：米国商務省およびINEGI（メキシコ国立統計地理情報院）

図表2は当初、政府が2012年に向けて描いていたインフラ整備計画の部門別目標である。最大の投資額が配分されている石油ガス開発については、生産減少が著しいカンタレル油田の減少を加圧などによって最小限に食い止め、生産量を維持するというプロジェクトがリストの最初にあげられている。電力については、計画期間中の発電容量に占める再生可能エネルギーを用いた発電の割合を34%とし、水力4件、風力4件、地熱5件を電源とする発電所建設プロジェクトが計画されている。火力発電所では環境に配慮した天然ガスを用いたコンバインドサイクル発電が最も多くなっている。

道路部門では、国土の東と西に横たわるシエラマドレ山脈によって大西洋岸と太平洋岸が分断されてきたため、東西を結ぶ道路建設に重点がおかれるとともに、鉄道と港湾を合わせた複合輸送システムを整備することが目標とされた。

金融危機後の国家インフラ計画

2009年のメキシコの経済成長率はマイナス6.5%と戦後最低を記録した（図表3）。2010年には米国もメキシコもプラス成長に転ずるとみられているが、その回復過程は緩やかであり、IMFの最新の見通し（2010年4月）によれば、先進国の経済が危機以前に戻るのには2011年末のことであり、メキシコについても同じく2011年になるとみられている。

このような状況にあって、メキシコ政府のインフラ担当者はNIPプロジェクトの見直しを行ってきた。その理由のほとんどは需要見通しの下方修正である。金融危機後もインフラ開発を加速するという政策目標が出されているが、その内容は地方、教育、環境などに配慮した社会的インフラを重視するという大統領の方針に基づき、雇用創出というもうひとつの目標とともに、小規模で労働集約的なインフラ・プロジェクトが優先されるとのことである。

①電力

連邦電力庁（CFE）はNIPとは別に10年計画を策定し、毎年その見直しを行っている。POISEという電力10年計画は、2009年に見直しが行われており、すでに建設の始まっているプロジェクトについては、ほぼ計画通りの完成が予定されているが、それ以外の多くの発電所建設プロジェクトの建設開始年は延期されることになっている。

②道路

通信運輸省（SCT）が2009年10月時点で進めようとしている道路プロジェクトをNIPのプロジェクトリストと比べてみると、入札が延期されているプロジェクトが31件中11件あり、南部地域のプロジェクトについては当面、計画が見送られることになった。

③港湾

NIPで主な港湾プロジェクトとしてあげられていた



Punta Colonetコンテナ専用港の建設とManzanillo II港建設は、いずれも太平洋側に位置する商業港である。前者は米国との国境に近く、米国のロスアンジェルス港、ロングビーチ港が中国からの輸入増によってキャパシティ不足に陥ったことから、その代替港として考えられたものである。ところが、金融危機によって米国の需要の減少により代替港の必要はなくなったため、SCTはコンテナターミナルの規模を200万TEUから100万TEUに半減するとともに、複合輸送計画にあった米国と結ぶ鉄道計画は延期となった。

Manzanillo II港もやはりコンテナターミナル建設プロジェクトであり、コンテナ取扱量の拡大（2008年41万TEU→180万TEU）を目的としているが、需要の減少から先送りになるものの、SCTは計画そのものの変更はないといっている。

④鉄 道

NIPによる鉄道プロジェクト28件のほとんどについて、SCTは危機後の見直しで、規模縮小、延期、そして実施困難となったという見解を示している。なお、実現性が高いとみられるプロジェクトは、メキシコシティ首都圏の副都心線2路線のみである。

⑤空 港

NIPは図表2にあるように、3空港の新設と31空港の拡張を目標に掲げているが、2009年4月にメキシコで発症した新型インフルエンザの影響、観光客の減少などから空港利用者の増加は見込めず、多くのプロジェクトの見直しが行われている。

⑥上下水道・農業用水

水の管理を行っているのは天然資源環境省(SEMARNAT)傘下の国家水委員会(CONAGUA)であり、水資源は憲法に基づき炭化水素資源などと同じく国家に帰属している。しかし、炭化水素資源と異なり、CONAGUAがNIPとは別に策定している国家水計画(2007~12年)では、ダム建設、上下水道設備などの分野で水関連インフラへの民間投資を奨励している。水関連プロジェクトについては、需要が景気に左右される性格のものではないことから、金融危機後にプロジェクトの見直しは行われていない。

⑦通 信

通信部門は民営化されており、NIPは本部門についてはプロジェクトリストをあげていないが、2009年には通信市場も需要の減少をみているので投資活動も弱まったと思われる。

⑧炭化水素

炭化水素部門については、上流の石油ガス開発、下流の石油精製・ガス処理・石油化学に関して、金融危機後もプロジェクトを予定通り進めることになっている。特に上流部門ではカンタレル油田の生産量維持プロジェクト、ブルゴス盆地のガス開発、ク・マローブ・サーブ油田の開発・生産が予定通り進行中である。しかし、内陸南東盆の重質油開発プロジェクトであるアントニオ・J.ベルムデス・プロジェクトについては、開発計画の完了年2022年は2025年に延期されている。

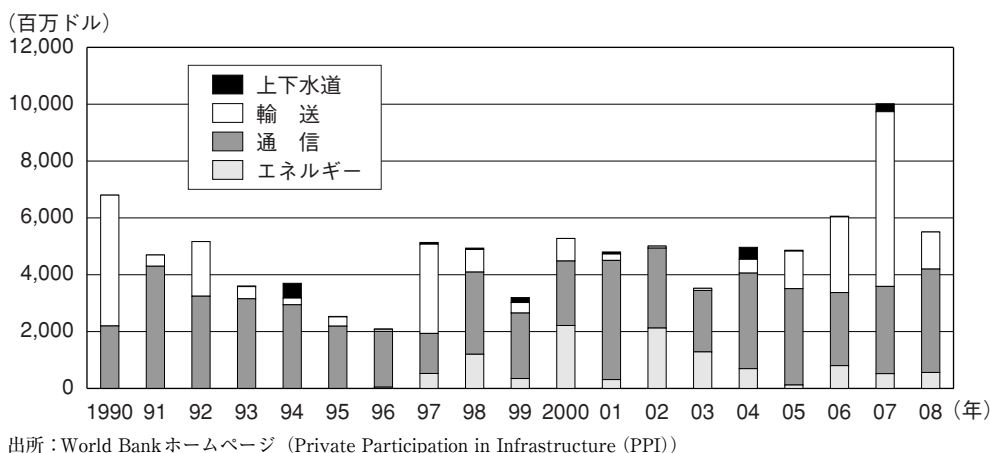
インフラ・プロジェクトと外資の参入状況

(1) メキシコの民活民営化

メキシコは1980年代初めから国営企業の民営化を行うようになったが、本格化したのはサリーナス政権(88~94年)のときのことであり、NAFTA(北米自由貿易協定)締結(92年締結、94年1月1日発効)が対外開放および民営化に拍車をかけた。すなわち、経済自由化に伴い対外的な競争力の強化が必要になったのである。もうひとつの背景としては、94年のテキーラ・ショック以降、IMFから厳格な財政管理を義務づけられたメキシコはプライマリーバランスの黒字を維持してきたが、そのため、政府はインフラ整備に十分な財政資金を投入することができない状態にあった。

図表4は世界銀行が集計したメキシコの民活インフラ・プロジェクトの投資額の推移を表したものである。1990年以降のインフラ部門への民間投資は主に通信および輸送部門で行われてきた。エネルギー部門(主に電力)への民間投資が出てくるのは95年以降、上下水道については額のうえではわずかであるが、件数では93年以降23件の民間投資を数えている。

図表4 インフラ部門への民間投資の推移（1990～2008年）



図表5 部門別民間投資（1990～2008年累計）

	投資額 (百万ドル)	件数 (件)
エネルギー	10,753	49
電力	7,947	22
天然ガス	2,806	27
通信	54,068	14
輸送	25,374	88
空港	3,224	6
鉄道	4,568	7
道路	16,820	53
港湾	763	22
上下水道	1,675	29
処理施設	1,425	24
公共サービス	250	5
合計	91,869	180

出所：図表4に同じ

図表5は図表4にあるインフラ分野をさらに細分化して1990年から2008年までの投資累計額と件数を示している。エネルギー分野では電力部門への投資額が多いが、1995年の憲法修正法によって民間部門に開放された天然ガス下流部門（輸送、貯蔵、供給）への投資件数も27件を数えている。輸送部門では、金額、件数ともに圧倒的に多いのは道路部門である。上下水道分野では、主に処理施設に対して民間が投資を行ってきた。

世界銀行は、民活・民営化の手法をコンセッション、資産売却、グリーンフィールド、経営／リース契約の4種に分けて、各部門の投資額・件数を分類している（図表6）が、プロジェクトによっては、これらの分類のいくつかにまたがる性格を有している。グリーンフィールド投資が金額、件数ともに多く、すべての分

野に及んでいる。コンセッションは輸送と上下水道の2つの部門に限定されている。一方、資産売却はエネルギーと通信（1件のみ）で採用された手法である。以下に部門別に民営化と外資系企業の参入状況について簡単に述べる。

(2) 部門別の民活・民営化と外資系企業の参入状況

①電力

電力部門の民営化は限定的であり、発電、送電、変電、配電の各事業は連邦電力庁（CFE）がほぼ独占的に行っている。しかし、1960年の憲法修正法でコンセッションが認められ、また1975年電力公共サービス法（電力法）の1992年修正法が、IPP（独立発電事業者）、コジェネ、自家発電への民間参入を認めたため、民活が徐々に進展した。

2008年末時点でIPP事業は22件あるが、そのすべては天然ガス利用のコンバインドサイクル発電であり、また事業者はすべて外資系企業である。IPP事業者は国境を越えて企業連合を組んでいるが、国籍としてはスペイン系（Union Fenosa、Gas Natural、Iberdrola）、日系（ニチメン（2000年当時）、三菱商事、九州電力、中部電力、三井物産、東京ガス）、米系（AES、AEP Resources、Trans Alta（後にInter-genが買収）、Sempra、Calpine）、フランス（EdF）などである。日系企業は、2009年12月に三井物産と東京ガスがスペインのGas Natural社が所有する火力発電事業5社を買収したことにより、メキシコのIPP事業で最大手に躍り出た。



図表6 民活民営化の手法別投資額および件数（1990～2008年累計）

	コンセッション		資産売却		グリーンフィールド		経営/リース契約	
	(百万ドル)	(件)	(百万ドル)	(件)	(百万ドル)	(件)	(百万ドル)	(件)
エネルギー	0	0	589	7	10,164	42	0	0
通信	0	0	33,965	1	20,103	13	0	0
輸送	14,062	38	0	0	11,309	47	4	3
上下水道	262	5	0	0	1,413	23	0	1
合計	14,324	43	34,554	8	42,989	125	4	4

出所：図表4に同じ

なお、電力部門の規制機関としてCRE（エネルギー規制委員会）があるが、他の国の規制機関と異なり独立行政機関ではなく、エネルギー省に属しており、IPP事業などの入札はCFEが行っている。また、電力料金はCFEの提案に従って財務省が決めている。

日系企業は三井物産/東京ガスによるGas Natural社のもつ発電事業の買収により、22件のIPP事業のうち10件に参加するようになった。発電事業については、商社と電力会社が組んで参加するケースが多いが、それらの企業にメキシコの電力部門に投資する理由をあげてもらったところ、国際協力銀行（JBIC）の融資がついていること、燃料供給および電力買い取り契約（PPA）の相手であるCFEとPEMEXが国有企業であり、両者との契約はメキシコ政府の保証付きとみなすことができるため、ということであった。

②道路

道路の民活民営化の手法には、①「1993年連邦道路、橋梁、自動車輸送法」および2005年改正法によるコンセッション、②政府資金（FARAC/FINFRA→FONADIN）の活用、③サービス契約（PPS）の3種（あるいはそれらの混合形態）がある。

コンセッションを与えるのは通信運輸省（SCT）であり、2005年の道路法改正によって1993年法の最長15年のコンセッション期間が30年に延長となり、通行料金にコストが反映されるようになった。コンセッションは入札によって決まるが、初期段階の政府の資金的関与が最も少なく、政府が保証する現在価値に直した通行料金収入が最も低い、という条件がついているものの、道路建設資金については、②にある政府資金を用いて、最初に政府が部分的に担うことによって、民間資金の呼び水とするという方策がとられた。

FARAC（民間道路救済信託基金）は1994年の金融危機により民間の有料道路が立ち行かなくなったため、97年に政府が有料道路を買い上げて、その補修とメンテナンスのために信託基金を設立してできた制度であり、現在ではBANOBTRAS（公共事業銀行）内にFINFRA（インフラ投資基金）とともに、2008年に設立された国家インフラ基金（FONADIN）に統合されている。FINFRAは、特に道路を対象とするものではなく、広くインフラ全般の整備に用いるため、民間資金の呼び水となるべく、FARACと同じくBANOBTRAS内に設けられた基金である。カルデロン政権は、政府が買い上げた有料道路の再民営化を図っており、それらプロジェクトが「FARAC道路」とよばれている。

サービス契約（PPS；Proyectos para Prestacion de Servicios、Private Service Contract）では、コンセッションは有料道路ではない一般の道路のメンテナンス・建設・運営を行い、SCTとの間で合意した想定通行料と想定交通量から導かれる一定の料金（shadow-toll）を政府から定期的に受け取る。

これまでの道路の民活・民営化の主なプレーヤーは、メキシコの2大建設会社であるICAとIdealの2社であったが、2008年に入札が行われたベラクルス州のPerote=Banderilla道路と州都ハラパ（Xalapa）のバイパスの建設を落札したのは、スペイン（Isolux）とポルトガル（Mota Engil SGPS）の企業連合であった。

③港湾

政府はNIPにある港湾プロジェクトのほとんどに民間の参加を求めている。1993年港湾法によって、港湾の管理はコンセッション（最長50年、延長可）によ

り、各港湾を管理する総合港湾管理局（API）に与えられることになっているが、民間が運営するAPIは、現状ではTMM（Transportación Maritima Mexicana）によるアカプルコ港のみである。

1994年メキシコ金融危機後の96年、当時のセディージョ政権はインフラの民営化政策を発表、外資導入を図ったが、その際に主要港のコンテナターミナル、多目的ターミナルなどを切り離して民営化する（長期のコンセッションを与える）ようになった。その結果、TMM、Tribasaなどのメキシコ企業のほか、オランダの船会社Koninklijke Van Ommereen NV、フィリピンのICTSI（2001年に香港のHutchison Port Holdingsが買収）、香港のHutchison Whampoa、スペインのPrup Maritim TCBなどが特定貨物の専用ターミナルやコンテナターミナルのコンセッションを得ている。

④鉄 道

メキシコの鉄道は他のインフラ部門と同じく、サリナス政権（1988～94年）からセディージョ政権（94～2000年）にかけて民営化された。1995年鉄道サービス法は、従来の国営鉄道FNMを地域別に分割し、路線ごとに最大50年（さらに50年の延長可）のコンセッションを与えるという方式を打ち出している。なお、NIPにある鉄道プロジェクトのほとんどは、連邦政府、州・自治体政府と民間が協調して行うPPPを予定しており、実際、政府は地域鉄道会社に出資している。

地域分割は、①太平洋＝北部地域のFerromex、②北東地域のKansas City Southern de Mexico（元TFMであるが2005年にKCSがTFMの株式41%を取得）、③南東部のFerro Surに分けられ、①にはGrupo Mexicoと米国のUnion Pacific、②にはTMMと米国のKansas City Southern（KCS）が出資し、いずれも米国との国境をまたいで米国に接続している。③にはメキシコのTribasaとInbursaが出資していたが、Tribasaは1999年にカルソ・グループに持ち分を売却した。TFMによると、民営化によって貨物取扱量が増え、サービスの向上によって顧客満足度は上がり、輸送時間は短縮されたとのことである。

個別路線では、Coatzacoalcos港＝Merida線で米国のGenesee & Wyoming Inc.が、Buenevista＝

Cuautitlan線ではスペインのCAFとICFが出資するFerrocarril Suburbano Buenavistaがコンセッションを得ている。

⑤空 港

空港の民営化も鉄道と同じく1995年空港法によって規定され、その後98年に民間投資のためのガイドライン、2000年に空港法規則および2003年改正規則が出され、期間50年（延長可）のコンセッションの付与によって行われている。

鉄道と同じく、空港の民営化に当たっては35の主要空港を地域別に4地域に分け、複数の空港をカバーするホールディングカンパニー（Sociedades Controladoras）に運営を任せるという方法が採用された。4地域（グループ）は、①メキシコシティ空港グループ（GACM）、②南東地域空港グループ（ASUR）、③中部・北部地域空港グループ（GACN）、④太平洋空港グループ（GAP）である。ホールディングカンパニーは、最低25.5%の株式を保有するメキシコ企業による「戦略的パートナー」、同じく最低25.5%の株式を保有する「空港運営パートナー」、そして任意ではあるが、49%まで株式を保有する「投資パートナー」の3者から成る。いまだ民営化されていないメキシコシティ空港を除く、3地域空港の運営を受託したのは、メキシコ企業と外国の空港運営会社から成る企業連合であり、後者ではデンマーク（Copenhagen Airports）、スペイン（Aena Servicios AeronauticosおよびGrupo Dragados）、フランス（Aeroports de Paris, Societe d'Entreprises SGE）といずれも欧州系空港オペレータが参加している。

⑥水インフラ

水資源は国家に帰属しているが、水の管理は1993年に国家水委員会（CONAGUA）のもとで地方政府が管理することになった。水の民営化は1992年「水法」とその2004年改正法によって、「水に対する権限」が投資家、コンセッショネア、あるいはそれらの相続人に与えられることになった。

NIPの水プロジェクトのうち、民間の参加は、ダム建設、上下水道プロジェクト、農業用水プロジェクトのすべてで予定されているが、FONADIN（国家インフラ基金）が利用できるのは前2者（ダム建設と上



下水道)であり、農業用水に関しては連邦予算と民間資金の協調によるPPPが予定されている。

ダム建設に当たる建設会社としてはメキシコのICAのほか、スペインのFCC、Grupo Hermesの名前があがっている。上下水道プロジェクトにおける民間の役割は、メキシコでDBOT (Design, Build, Operate and Transfer) とよぶBOT方式であり、20~25年のコンセッション期間(水法では最長50年とされている)が終わった段階で、当該設備を市町村に引き渡すこととなっている。

最近、下水道設備のDBOTで日本企業の名前があるようになった。住友商事と三井物産/東洋エンジニアリングであり、特に三井物産/東洋エンジニアリングは2008年7月にメキシコの水処理エンジニアリング会社を買収したことから、多くの下水処理事業に携わるようになった。すなわち、2008年末から2009年にかけてGuadalajara市都市圏の排水のほぼ全量を処理するDBOT契約を締結、さらに2010年1月には世界最大規模の下水処理場を首都圏に建設するプロジェクトを受注し、メキシコにおける下水処理の最大手の一角を担うようになった。

⑦通信

通信部門の民営化は他のインフラ部門より早く、1990年の通信規則の公布により、Telmexの株式売却による部分的民営化が始まった。1995年通信法は国内外および国際通信市場の全面自由化、コンセッション期間の30年化、Telmexと新規参入者の相互接続の義務化などを規定するとともに、1996年通信規則によって通信事業の管理機関として連邦通信委員会(COFETEL)が設立された。

通信事業に参入した民間企業は、メキシコの手企業グループGrupo Carso、Movil Access (サリーナス・グループ)、セメント大手のCemex、America Movil (Telmex傘下)のほか、スペインのTelefonica、米国のAT&T、Nextel、ロシアのAlfa Groupなど多様である。

⑧炭化水素

炭化水素部門、特に上流部門の民営化は憲法改正を待たねばならないが、1990年代半ばに環境問題への関心の高まりから、天然ガスの利用促進が目さ

れ、同部門の輸送、貯蔵、供給が民間に開放された。そのため、95年に憲法27条の石油産業に関する規制の改正法を制定するとともに「天然ガス規則」を制定し、エネルギー規制機関CREを設立した。

開発・生産を除く天然ガス事業への民間参加は主にBOO方式で、期間は30年が多く、1997年から98年にかけてメキシコ企業はもとより、米国、フランス、スペインの企業がガス供給事業を中心に参入した。しかし、発電部門をはじめ増加するガス需要に対応することができなかったため、政府は憲法に抵触しないかたちでの民間投資の方法としてMSC (Multiple Service Contract)を導入した。MSCは通常のサービス契約とは異なり、設備機器の供給、ドリリング、パイプライン敷設など工程ごとのサービス契約をまとめて(Multiple Service)、10~20年の長期契約を結ぶものであり、公共事業法の適用を受ける。

2003年から9つのガス鉱区の開発が入札にかけられたが、8鉱区についてTecpetrol、IPCなどメキシコ企業をはじめとして、ブラジルPetrobras、米国Lewis Energy、スペインRepsolなどの企業がMSC契約を締結した。そのうちの1件であるCuervito鉱区の開発については、ブラジルPetrobrasとともに帝国石油が40%参加している。MSC方式については、後に議会で合憲性についての論議が起こり、違憲とはならなかったが、2005年3月に中止することが決まった。

(3) 日本企業の参入状況

図表7に(2)でみたメキシコにおける外資系企業のインフラ・プロジェクトへの参入状況をまとめた。スペインや米国に比べると参入分野は限定的であるが、日系企業は電力と水の2つの分野で最近存在感を高めている。いずれも、三井物産が既存の事業会社を買収するかたちで、一気にメキシコにおいて当該分野の最大手となったためである。

このように、メキシコのインフラ整備に積極的に取り組もうという企業がある一方で、メキシコのインフラの民営化には多くの規制、問題点があるので、消極的にならざるを得ないという企業もある。輸送インフラ、炭化水素開発では、前述したように民間企業に与えられるコンセッションは工事請負と政府が決めた価格によるオペレーションであり、収益性のある事

図表7 メキシコにおけるセクター別外資参入状況

セクター	日本企業	その他外資	現 状
電 力	ニチメン（双日）、三菱商事、九州電力、中部電力、三井物産、東京ガス	米（AES、Intergen等） 西（Union Fenosa、Iberdrola等） 仏（EdF）、他	CFEが独占 IPPは限定的
道 路	無	米（Omega） 西（Isolux） ポルトガル（Mota Engil SGPS）	民営化計画は需要減で民間の関心薄い
港 湾	無	香港（Hutchison） 西（Grup Maritim） 他にアルゼンチン、オランダ、フィリピン	Acapulco港は民営、他はターミナル別で民営化が進展
鉄 道	無	米（KCS、Genesee、Wyaomming）	需要減で民間の関心薄い
空 港	無	西（Cintra、Aena Servicios Aeronauticos、OHL等） 仏（Aeroports de Paris等）	民間参加はコンセッションにより可能
水	三井物産、東洋エンジニアリング、住友商事	米（Tyco Int'l） 西（OHL、FCC） 仏（SUEZ） 他にデンマーク、ドイツ等	州・市など地方政府とのPPP
通 信	無	米（AT&T、Nextel等） 西（Telefonica） 他にロシア	Telmex（固定） America Movil（携帯）の寡占
炭化水素	帝国石油	米（Enova Int'l、InterGen等） 西（Repsol、Gas Natural） 仏（Gas de France、SUEZ等） 他にカナダ	PEMEXの独占 （天然ガス下流部門を除く）

出所：さまざまな資料をベースにJOI作成

業とはいいがたく、民間企業の投資対象になりにくい。

スペイン系企業がメキシコに積極的に投資をしている背景には、両国の歴史的な関係とともに、国家が企業の国際化を支援するためのさまざまな制度を設けていることが大きく作用している。スペイン開発金融公庫（ICO）、輸出信用公社（CESCE）、外国投資金融保証（GIEX）、外国投資ファンド（FIEX）や中小企業外国投資ファンド（FONPYME）の存在である。

最近、日本でも官民協調で海外のインフラ・プロジェクトに取り組もうという動きが活発である。水関連のインフラについては、2008年に経済産業省の水資源政策研究会が「我が国水ビジネス・水関連技術の国際展開に向けて」という報告をとりまとめ、2009年には省内に「水ビジネス・国際インフラシステム推進室」を設置し、「水ビジネス国際展開研究会」を立ち

上げた。また、アジア地域限定ではあるが、2009年末には「アジアPPP政策研究会」を設置し、官民連携による経済・社会インフラに積極的にかかわるための環境整備の必要性を議論した。

今年に入ってからには日系企業が原子力発電所や高速鉄道など海外インフラ・プロジェクト受注のために官民一体となった取り組みが必要であるとの声が高まっている。一方、メキシコでは、議会でPPP法が審議されるなど、民活・民営化の枠組みを整備しようという動きがある。これまでのインフラの民活・民営化については、官と民の役割分担がはっきりしていない、監督機関が一元化されていない、そのために手続きが複雑である、などの問題があったが、PPP法が成立すれば、それらの問題の多くは解消し、内外資がインフラ整備に取り組みやすくなるものと思われる。