

メキシコ： USMCAをビジネスチャンスに

都築 光

国際協力銀行
外国審査部 第2ユニット



はじめに

タコスやラテンの陽気な国、それがメキシコに対して抱かれるイメージだろう。その期待通り、首都のメキシコ・シティに降り立てば、カラフルでコロニアルな街並みと、美味しいメキシコ料理が出迎えてくれる。

一方で、メキシコは北米大陸と南米大陸の間に位置し、広大な国土、人口と、経済規模を誇る大国であり、最も注目されている新興市場国のひとつだ。現地には日系企業を含む多くの外資系企業が進出し、ビジネス街には多くの高層ビルが建ち並ぶ。はたまた、街中を見渡せば、ウォルマートやバーガーキング等の米国系チェーンが多く目に入り、国境を接する両国のつながりの強さを実感する。

1990年代後半からの同国の経済成長のドライバーのひとつが、北米経済圏への輸出だ。メキシコは、1980年代前半の累積債務問題を機に、輸入代替工業化政策から貿易自由化や外資規制緩和政策に舵を切った。自由化の流れの中で象徴的な存在となったのが、米国、カナダ、メキシコを加盟国とする1994年の北米自由貿易協定（North American Free Trade Agreement、以下NAFTA）発効だ。NAFTA発効以降、安価な労働コストや米国に近いという地理的優位性などを背景に、大手自動車メーカーを中心とする多くの外国企業が対米輸出拠点としてメキシコに進出し、域内の貿易

額は発効前に比べて約4倍まで拡大した。こうして同国は、北米自由貿易域内における製造・輸出立国としての地位を築き、NAFTAはメキシコの経済発展に寄与してきた。そして、こうしたメキシコの地理的優位性から、自動車や電子機器等の製造業を中心とする多くの日本企業もまた、メキシコ国内で生産した完成車や自動車部品等の対米輸出拠点として進出してきた。

しかし2017年、NAFTAは転機を迎える。米国における政権交代を機に、「アメリカ・ファースト」を掲げるトランプ大統領主導のもと、同協定の再交渉が開始されたのである。交渉の中で、米国のNAFTA離脱、鉄鋼・アルミ関税発動等の動きを受けて、加盟3カ国はNAFTAの見直しを進めた。かくして2018年10月、原産地比率や、高賃金の労働者による生産比率の引き上げ等の修正点を盛り込んだ「NAFTAの後継」としての、米国・メキシコ・カナダ協定（Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada、以下USMCA）が合意に至った。しかしその直後、米議会中間選挙で民主党が多数議席を獲得すると、労働、環境、バイオ医薬品の情報保護期間等を巡る協定内容が見直されることとなり、修正案の協議が行われた。この間、長引く交渉への懸念からマーケットにおける不透明感が高まった。

最初の署名から1年余りが経った2019年12月、米国、メキシコ、およびカナダの3国はようやく修正議定書の合意に至り、2020年7月1日、USMCAが発効した。メキシコにとって輸出先の約8割、輸入先の約4割を占める米国を含む新たな北米貿易協定の締結は、同国輸出産業にとって大きな前進となる。また、日本企業にとっても、新たな枠組みのもとで従来のNAFTAからの変更点を踏まえたサプライチェーン構築等、対メキシコ投資における戦略を見直す契機となる。本稿では主に対外面に着目しながら、1. USMCAのポイントと日本企業への影響、2. メキシコのマクロ経済運営、3. コロナ禍と足もとの経済状況から、メキシコの投資環境を展望する。



首都メキシコ・シティの街並み
(現地出張時に筆者撮影)

1. USMCAのポイントと日本企業への影響

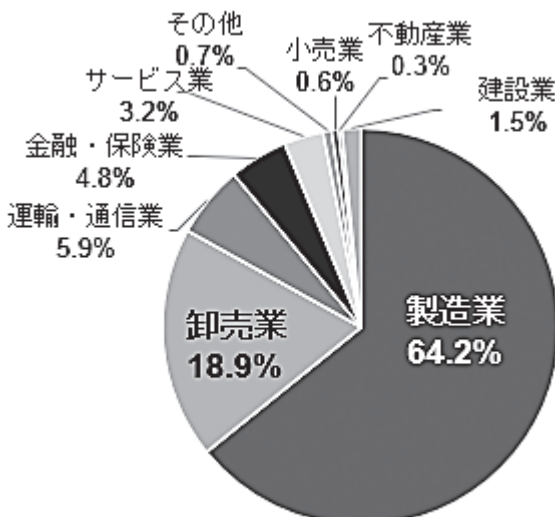
(1) 原産地規則の変更と域内調達義務の厳格化

日本企業にとって最も重要なNAFTAからUSMCAへの変更点は何か、と問われれば、原産地規則と域内調達義務の強化があげられる。メキシコに進出する日本企業を業種別にみると、製造業が64.2%と最も多く、次いで卸売業（18.9%）、運輸・通信業（5.9%）、となっており、製造業の中でも特に自動車関連の企業が多く進出している（図表1）。USMCAでは、NAFTAから域内調達割合（Regional Value Content、以下RVC）や人件費（Labor Value Content、以下LVC）が引き上げられるほか、完成車メーカーが部品等を購入する際の調達義務の厳格化が求められる。（図表2）

現時点で新基準に対応していない企業は、関税を支払うか、またはその適用回避のため、域内調達割合の引き上げや賃上げ等の対策を講じる必要がある。完成車メーカーやTier1に関してはLVC基準を満たすために、より人件費の高い地域に設備投資を行う動きが生まれるとみられる。他方、Tier2、Tier3およびOEMに関してはRVC基準の厳格化に伴い、メキシコ国内に工場を新設または拡張する動きが生まれると見込まれる。こうした企業の動きは、メキシコ向け投資を加速させるとともに、LVC強化による賃上げも、メキシコ国民経済にとってプラスに作用するとみられている。

また、原産地規則の自動車産業における厳格化がフォーカスされがちなUSMCAだが、実は、原産地規則達成を易化する救済措置も盛り込まれている。たと

図表1 メキシコ進出の日本企業、業種別 (%)
(帝国データバンク(2018)より筆者作成)



えば、デミニマス^{注1}（僅少の非原産材料）の閾値が7%から10%に拡大されたほか、付加価値基準の計算方法として、完全累積での比率算出が新たに認められた。これらの変更を活用すれば、NAFTAの制度に比べ、原産地規則が緩和される可能性がある。加えて、化学品の分野では、USMCAのもとで新たな原産地性判断基準が導入され、規則が柔軟化される。こうした分野では、現地日本企業、およびメキシコ全体での輸出拡大が期待できるだろう。^{注2}

注1：僅少の非原産材料（デミニミス、デミニマス）：第三国で生産された製品といった非原産品が関税分類変更基準や加工工程基準を満たさない場合でも、その使用量が僅かである場合には、生産された産品を原産品として認める規定（※財務省・税関「EPA原産地規則の初歩 経済連携協定（EPA）を活用するために」より引用）。

注2：デロイトトーマツ（2019）「NAFTA改定が日本企業に与える影響～工業製品を中心に～」、JETRO（2018）「新北米協定（USMCA）で化学品の原産地規則を柔軟化」

図表2 USMCAのNAFTAからの変更点：
原産地規則と域内調達義務

原産地規則	
域内調達割合 (RVC)	<ul style="list-style-type: none"> RVCは現行の62.5%から、2020年までに69%、2022年までに72%、2023年までに75%に引き上げ。 自動車部品は、3区分（基幹部品（75%）、主要部品（70%）、補完部品（65%））のRVCを導入。 RVCは完成車メーカーおよび自動車部品メーカーの両方に課される。 エンジン等コアシステム7品目（スーパーコア）については、原則域内製でなければならない。ただし、域外製の部品があったとしても7品目全体の平均がRVCを満たしていればよい。
人件費 (LVC)	<ul style="list-style-type: none"> LVCは2020年までに、自動車部品の30%、2021年までに33%、2022年までに36%、2023年までに40%を、域内の時給16ドル以上の工場生産。 LVCは完成車メーカーに課され、自動車部品メーカーには課されない。
完成車メーカーが購入する域内調達義務の厳格化	
	<ul style="list-style-type: none"> 鉄： casting工程（スラブ）からの70%の域内調達は義務付け。発効後6年間の猶予期間あり。 アルミ：当面は対象外とし、発効後10年以内に改めて検討。

(2) 近代化NAFTAとしてのUSMCA

USMCAには、約20年前に締結されたNAFTAの枠組みの中で、アップデートできていなかった部分を改善する目的もあった。そのなかで、日本企業に幅広く影響を与える主要な変更点としては、NAFTAでは補完協定で扱われていた労働者と環境保護に関する条項の執行が強化され、協定本文へ記載されるほか、紛争解決手続きの対象に含められている点がある。

労働関連では、規程違反の疑いがある場合、専門家委員会が査察を要求し、違反が認められた場合にはその製品に対する特惠関税停止や、輸出禁止等の罰則が科される。環境関連では、多国間環境協定 (MEA) との整合性を維持するための条項を新設し、モンリオール議定書やラムサール条約等のMEAについて、締約国がそれらのMEAを順守することを規定している。こうした労働面・環境面での規制強化は、これまで脆弱であった労働者の権利や環境保護を促進するとともに、日本企業にはその順守のための対策が求められる。

環境・労働条項の強化以外にも、「NAFTA近代化」の代表格とされるのが、デジタル条項の新設だ。同条項では、データの自由移転の保証、コンテンツへの関税賦課の禁止、データサーバーの現地化要求の禁止等が新たに規定・明文化され、IT関連のサービス産業だけでなく、貿易を行っている製造業、農業など幅広い産業にポジティブな影響を与えるとみられている。

上記に加え、USMCAには貿易手続きの簡素化や、電子化による貿易円滑化条項も盛り込まれており、業種横断的な貿易円滑化が期待されている。

2. メキシコのマクロ経済運営

USMCAの発効とともに投資環境の改善が期待されるメキシコだが、マクロ経済面に目を転じると、堅実な運営が行われている。

2018年に実施された大統領選挙では、新興左派政権 (MORENA) のロペス・オブラドール氏が当選した。南部タバスコ州出身の同大統領は、これまでの新自由主義的な経済政策と構造改革の問題点を批判し、汚職撲滅と分配を通じた社会・所得格差の解消を訴えることで、メキシコ国民の心を掴んだ。

左派政権と聞くと、歳出拡大や金融緩和的な政策を想起させるが、2018年末に就任した現政権は、よい意味で、就任前の市場の観測に反し、堅実なマクロ政策運営を継続している。

財政面では、財政責任法のもとで歳出抑制をベース

とした方針を維持。2019年は成長率の低迷に伴う税収の低下等がありながらも、大統領自身を含む、公務員の給与カット等の歳出削減策や、政権交代に伴う支出の遅れもあり、広義の財政赤字である公的部門借入必要額 (Public Sector Borrowing Requirement、以下PSBR) は、対GDP比で2.3%と、当初目標である2.5%以内を達成した。また、公的債務の水準も同45.5%^{注3}と、周辺国と比較して低い水準を維持している。

金融政策に関しても機動的に運営されており、中銀は前政権までの金融引き締めにより、インフレ率が目標圏内で推移していることを受け、2019年8月以降、段階的な利下げを実施 (8.25%→7.25%)。2020年以降には、コロナウイルスの影響による経済減速とインフレ圧力の低下を受け、これまでに複数回の利下げを実施している (7.25%→4.50%)。中銀は変動相場制の下、 $3 \pm 1\%$ のインフレ・ターゲットを掲げ、独立した政策運営を行っている。

国際収支面では、2019年の経常収支赤字は、内需の低迷による輸入の鈍化や、製造業を中心とする輸出の拡大により、前年の対GDP比2.1%から0.3%に縮小した。この小幅な赤字も、製造業や金融分野への直接投資、また、米国からの海外送金流入等によりカバーされている。また、メキシコは米国FRBとの600億ドル相当のスワップ枠に加え、IMFからの610億ドル相当のクレジットライン等も保有しており、十分なバッファを備えているといえる。

前述の堅実なマクロ経済運営の一方で、課題となっているのが低調な経済成長だ。2019年の成長率は▲0.1%と低迷しており、現政権は、国家主導のインフラ計画に力を入れている。2019年7月に南北経済格差や所得分配を目的とした、国家開発計画を発表した。(図表3)

図表3 現政権の優先プロジェクト

- | | |
|---|----------------------|
| ① | マヤ鉄道 (南部) |
| ② | テワンペック地峡開発 (南部) |
| ③ | ドス・ボカス新規製油所建設 (南部) |
| ④ | サンタルシア空軍基地滑走路増設 (南部) |
| ⑤ | チアパス州の植林 (南部) |
| ⑥ | 年金倍増 |
| ⑦ | 若年労働者、学生、障がい者への補助金 |
| ⑧ | 全国民への医療アクセス保証 |
| ⑨ | 無料インターネット網の全国普及 |

エネルギー政策に関しても、前政権時の石油生産量の下落を受け、現大統領は、1938年の石油国有化^{注4}に準えた「国家主権の回復」を掲げ、従来の方針を変更し、国営石油会社PEMEX主導でのエネルギー開発に舵を切った。石油生産量拡大のため、政府は2018年12月に国家石油精製計画を発表し、既存の6カ所の製油所の改修に加えて、ドス・ボカス港の新製油所建設を発表している。

他方、こうした政府主導の政策を受けて、西Iberdrola社による、12億ドル相当の発電プロジェクトからの撤退や、米Apple Leisure Groupによる6億ドル相当のホテル建設計画の取りやめ等、中止または見直しが報じられているプロジェクトもあり、今後民間セクターとのより緊密な連携が期待される。

注3：メキシコ大蔵公債省(2020)『Informes sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública al segundo trimestre de 2020』p.18

注4：1938年、当時のラサロ・カルデナス大統領はそれまで欧米諸国を中心に開発が進められていた石油産業を、完全国営化した。

3. コロナ禍とメキシコ

USMCAの発効により新たな可能性が期待されるメキシコだが、足もとでは世界的な新型コロナウイルスの感染拡大により大きな影響を受けている。

新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、第1四半期の成長率(前年同期比)は▲2.1%、第2四半期は同▲18.7%^{注5}で、前例のない景気の落ち込みを見せた。特に4～5月は、生産活動の停止による影響が大きかったが、6月に入り製造業(自動車産業等)、建設業、鉱業が一部再開となったこと、また貿易も増加したこと等から、経済は徐々に回復傾向にある。

前例のないコロナ危機の中でも、政府は景気刺激と堅実な財政のバランスを重視しており、4月に打ち出した景気刺激策は、対GDP比2.7%程度と周辺国と比較して小幅となっている。こうした支出の拡大と、成長率や油価下落に伴う税収の落ち込み等による歳入の悪化がありながらも、政府は公的年金の引出し前倒し許可や、徴税強化、公務員給与削減により、財政規律維持に強いコミットメントを示している。2020年のPSBR対GDP比も5.4%(当初目標2.6%)程度と、周辺国と比較して小幅にとどまるとみられている。

一方で、今後のメキシコの課題としては成長率の回復があげられる。コロナ禍で大きく落ち込んだGDPが以前の水準に回復するのは、2022年以降になるとの試算もある^{注6}。こうしたなかで、堅実なマクロ政策運営



ラサロ・カルデナス像と子どもたち
(PEMEX本社にて、現地出張時に筆者撮影)

を維持しながら成長率を回復するには、民間セクターの経済活動の活性化が不可欠となるだろう。

コロナ禍において世界的に貿易が縮小するなか、メキシコ企業やメキシコに進出する企業にとって、USMCA発効は前向きなチャンスだ。そして、その新たな枠組みの活用には、土台となるメキシコ経済の安定が鍵を握っている。

これからも、日本企業にとって有望なマーケットであるメキシコに期待したい。

注5：季節調整済み確定値。メキシコ国立統計地理情報院(2020)

注6：Gerardo Esquivel(2020)『Los impactos económicos de la pandemia en México』

参考文献

- ・Mary E. Burfisher, Frederic Lambert, and Troy Matheson (2019)『IMF Working Paper, NAFTA to USMCA: What is Gained?』
- ・IMF(2019)『MEXICO: 2019 ARTICLE IV CONSULTATION-PRESS RELEASE AND STAFF REPORT』
- ・みずほ総合研究所(2020)「USMCAとメキシコ自動車市場」
- ・中畑貴雄、日本貿易振興機構(2020)「USMCAの概要と自動車分野の原産地規則」
- ・メキシコ大蔵公債省(2020)『Informes sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública al segundo trimestre de 2020』
- ・国本伊代(2019)「現代メキシコを知るための70章」
- ・国際金融情報センター(2020)「メキシコ総合評価レポート(2020年度上期)」
- ・Fitch Ratings(2020)『What Investors Want to Know: Mexico's Downgrade』
- ・その他、JETROホームページ等

※著者略歴：一橋大学経済学部卒業後、2019年に国際協力銀行入行。外国審査部にて、アルゼンチンやベネズエラ等、主に中南米諸国のソブリン審査に従事。

