

# 自動車産業の集積が進むメキシコ

## ～ 輸出拠点としてのメキシコの魅力～

完成車メーカーがメキシコでの生産を拡大していることから、自動車関連産業を中心に、日系企業のメキシコへの進出が急増している。世界最大の経済大国である米国に隣接していること、充実した FTA 網、低賃金などがメキシコの魅力となっている。交渉中の TPP が締結されれば、さらに輸出拠点としての重要性が高まっていくと考えられる。

2014年9月



**株式会社 旭リサーチセンター**

主幹研究員 今村 弘史

## まとめ

- ◆近年、日系製造業のメキシコ進出が相次いでいる。メキシコの日系企業数は、2011年の464社から、2013年には679社まで増加した。日系企業の進出が急増している理由は、日産、ホンダ、マツダなどの完成車メーカーがメキシコでの生産を拡大・開始したことで、自動車部品メーカーの進出が進んだことにある。（p11～12）
- ◆メキシコの魅力は、世界最大の経済大国である米国に隣接し、北米と南米を結ぶ結節点に位置するという地理的優位性にある。また、世界46カ国と締結しているFTAを利用して、米国、EU、日本などの主要先進国・地域と、ほとんどの製品を関税ゼロで輸出入ができる。さらにメキシコは、賃金水準が中国やブラジルなど主要な新興国と比べて低いことも、製造業にとっては大きな魅力となっている。（p12～15）
- ◆世界銀行のビジネス環境調査をみると、メキシコはBRICs諸国に比べて良好なビジネス環境が構築されており、「税制・税務手続きの煩雑さ」「行政手続きの煩雑さ」「労働争議・訴訟」などの問題は比較的少ない。一方、治安の悪さが日系企業にとって最大の懸念事項となっており、日系企業の進出増加に伴って、窃盗などの被害件数も増加している。（p16～18）
- ◆2013年のメキシコの自動車生産台数は約310万台と、世界8位の自動車生産国である。一方、国内の自動車販売台数は約110万台と、生産台数の3分の1程度になっており、メキシコで生産された自動車の多くが輸出向けとなっている。自動車の輸出先は約80%が米国向けであるが、その比率は低下してきており、充実したFTA網を活用して、「米国への輸出拠点」から「世界への輸出拠点」へと徐々に転換してきている。日系を始め、主要な完成車メーカーのメキシコでの生産開始、生産拡大の計画が目白押しであることから、さらにメキシコの自動車輸出拠点としての重要性は高まっていくものと考えられる。（p19～25）
- ◆輸出拠点としての魅力が高まる一方で、メキシコの国内消費市場は伸び悩んでいる。労働組合が穏健なため、賃金が抑えられていること、税制の問題などから所得格差が縮小せず、中間層が育っていないことなどが原因として挙げられる。（p26～27）

# 目 次

I. はじめに	1
II. メキシコの略史と近年の政治・経済情勢	3
1. メキシコの略史	3
2. 近年の政治情勢	4
3. メキシコの2度の経済危機	4
III. メキシコ経済の概況	6
1. メキシコの経済規模	6
2. 近年のメキシコ経済	7
3. 輸出主導の経済、内需は伸び悩み	8
IV. メキシコ投資の魅力	11
1. 日本からの製造業の進出が相次ぐメキシコ	11
2. メキシコの魅力①：世界最大の経済大国である米国に隣接	12
3. メキシコの魅力②：世界46ヵ国とのFTA	12
4. メキシコの魅力③：安価な労働力	14
5. メキシコ政府による製造業への優遇政策	15
6. メキシコビジネスの懸念事項：治安が最大の問題	16
V. 活性化するメキシコの自動車産業	19
1. 世界の自動車産業の中でのメキシコの位置づけ	19
2. メキシコ国内の完成車メーカー別動向	21
3. 日系完成車メーカー、主要部品メーカーの立地状況	22
4. メキシコの自動車産業の懸念事項：南米諸国の輸入制限措置	24
VI. 伸び悩むメキシコの国内消費市場	26
1. 日系企業の国内消費市場向け進出は僅か	26
2. 消費市場の伸び悩みの要因	26
VII. おわりに	28

## I. はじめに

自動車関連産業を中心に、近年、メキシコへの注目が高まっている。下表は、2014年に入ってから主要な新聞に掲載された、自動車関連企業のメキシコ進出を報じる記事の見出しの一例であるが、完成車メーカーから部品産業、素材産業、物流企業まで、メキシコ進出の動きが広がってきている。

〈自動車関連産業のメキシコ進出を報じる報道例〉

見出し	媒体	掲載日
BMW やアウディ、ドイツ高級車メキシコ進出。対米輸出拠点に。	日本経済新聞	2014年7月8日
構造改革第2章：メキシコから加速するマツダの戦略。	日刊自動車新聞	2014年3月5日
日立系、メキシコでエンジン部品。FTA にらみ新工場。	日本経済新聞	2014年5月8日
日韓鉄鋼、メキシコ熱戦。自動車生産の要衝。ポスコ、マツダ鋼板の6割。新日鉄住金、ミタルと供給網。	日本経済新聞	2014年4月8日
メキシコ、広がる物流網。日系自動車関連の進出に対応、日本通運・近鉄エクスプレス。	日経産業新聞	2014年3月27日

(出所) 各種新聞からARC作成

自動車関連産業のメキシコへの眼差しが熱い一方で、日本ではメキシコのビジネス環境についての情報はあまり知られていない。これは、メキシコが日本から地理的に遠いこと、自動車関連産業以外の日系企業の進出が少ないこと、日系企業のメキシコ関連ビジネスは米国の現地法人が所管している企業が多いことなどが考えられる。

しかし前記のように、メキシコへの進出は完成車メーカーから周辺産業にまで広がってきていることから、今後は、完成車メーカーを核に、より幅広い業種でメキシコへの関心が高まっていく可能性がある。

本レポートでは、メキシコのマクロ経済状況を整理した後、自動車関連産業を中心としたビジネス環境、現在の動向等について解説する。

なお、同じ中南米諸国として、ブラジルを適宜比較対象としながら、メキシコの特

徴を解説する。

〈参考：メキシコの基礎情報〉

面積	約 196 万 4,375 m <sup>2</sup> (日本の約 5 倍)
人口	約 1 億 1,690 万人 (日本の約 92%)
首都	メキシコ市 (人口約 890 万人)
言語	スペイン語
宗教	キリスト教 (カトリック) が約 85%
政治体制	連邦共和制
大統領	エンリケ・ペニャ・ニエト (任期：2012 年 12 月～2018 年 11 月)
実質 GDP 成長率	1.1% (2013 年)
名目 GDP 額	1 兆 2,585 億ドル (2013 年)
1 人当たり GDP 額	10,629 ドル (2013 年)
インフレ率	4.1% (2013 年)
為替レート	1 ペソ = 約 8 円、1 ドル = 約 13 ペソ
失業率	4.92% (2013 年)
在留邦人数	約 8,400 人 (2013 年 10 月時点)、日系人は約 2 万人
日系法人数	679 社 (2013 年 10 月時点)

(出所) 各種資料よりARC作成

## Ⅱ. メキシコの略史と近年の政治・経済情勢

### 1. メキシコの略史

メキシコが世界史に登場するのは、1428年にメキシコ中央部に誕生した、アステカ帝国の時代になってからである。アステカ帝国は、1519年にスペイン人が入植したことで徐々に勢力を失い、1521年にスペインによって滅ぼされた。

約300年間にわたるスペイン統治の後、アメリカ独立戦争などに触発されて、1810年から独立運動が始まり、1821年にスペインから独立を果たした。

しかし独立後、メキシコでは内外の政治が安定せず、長期に渡り混乱が続いた。1846年には、テキサスを巡り米国との戦争（米墨戦争）が勃発、敗北したメキシコは、テキサスだけでなくカリフォルニアなど広大な地域を米国に譲渡することとなった。

また1910年には、当時の大統領に対する反発から内戦状態となり、メキシコ革命が始まった。最終的には、1917年に革命軍が勝利し、革命憲法を発布したことで、メキシコ革命が終了した。この革命憲法は、現在もメキシコの憲法として続いている。

#### <メキシコの略史>

年	出来事
1428年	アステカ帝国誕生
1519年	スペイン人入植
1521年	アステカ帝国滅亡
1810年	スペインからの独立運動始まる
1821年	メキシコ独立
1846年	米墨戦争勃発
1910年	メキシコ革命勃発
1917年	革命憲法発布（メキシコ革命終結）
1929年	国民革命党（PNR）結成（その後、制度的革命党（PRI）と改名）
1982年	債務危機発生
1994年	北米自由貿易協定（NAFTA）発効、通貨危機発生
2000年	フォックス大統領就任、71年間続いた制度的革命党（PRI）政権終了
2006年	カルデロン大統領就任
2012年	ペニャ・ニエト大統領就任、制度的革命党（PRI）政権復活

（出所）各種資料よりARC作成

## 2. 近年の政治情勢

革命後も政情が不安定な状態が続いていたが、1929年に複数の革命勢力を束ねた国民革命党（PNR）が結成されると、ようやく政治は安定した。国民革命党（PNR）は、その後、制度的革命党（PRI）と改名し、71年間、与党として長期政権を維持した。しかし、2000年の大統領選挙で、変革を訴えたフォックス候補（国民行動党（PAN））が勝利し、制度的革命党（PRI）の長期政権は終了した。

続く2006年の大統領選挙でも、国民行動党（PAN）のカルデロン候補が勝利したが、2012年の大統領選挙では、制度的革命党（PRI）のペニャ・ニエト候補が勝利し、制度的革命党（PRI）が再び政権に返り咲いている。

ペニャ・ニエト大統領は、主要3政党（PRI、PAN、民主革命党（PRD））間で、様々な改革推進のための与野党合意「メキシコのための協約」に署名し、労働改革、教育改革、通信改革、エネルギー改革、財政改革、政治・選挙制度改革に取り組んでおり、安定した政権の下で、一定の成果を上げているといわれる。

## 3. メキシコの2度の経済危機

近年のメキシコの政治・経済情勢を語る上で避けて通れないのが、2度に渡る経済危機である。

### ①債務危機（1982年）

1982年に発生した債務危機は、1970年代後半のメキシコでの石油ブームが原因となっている。1976年にカンタレ油田が発見されたこと、1978年の第二次オイルショックによる石油価格の高騰がきっかけとなり、メキシコに石油ブームが発生した。メキシコは、石油資源をバックに、経済開発に必要な資金を海外から調達、1982年の公的債務はGDPの69.9%にまで達した（2012年は33.7%）。

1980年代に入ると、石油価格が低下するとともに、米国の金利が上昇したことで、メキシコの債務返済能力が急速に悪化し、1982年2月にメキシコは利払いの一時停止を宣言し、後に中南米諸国に波及することになる債務危機が発生した。

その後、IMF（国際通貨基金）や米国が緊急融資を行ったことで、メキシコは債務

危機を乗り越えた。さらに、融資の条件として出された構造改革（国営企業の民営化、貿易自由化等）を着実に実行したことで、メキシコ経済は安定化に向かった。

## ②通貨危機（1994年）

債務危機を契機に経済改革を実行したことでメキシコ経済は安定し、先進国から新たな投資先として注目され、1990年代になってから、証券などへの海外からの短期資金流入が拡大していった。

しかし、1994年にメキシコ国内で左派ゲリラの武装蜂起などの政情不安が発生し、米国の金利が上昇したことも相まって、投資資金が一斉に海外に引き上げられ、通貨が急速に下落した（1年間で90%下落）。また外貨準備高も、1994年の1年間で、約9分の1にまで減少した。通貨危機は、米国政府や先進国の民間銀行からの金融支援により解消したが、1995年のメキシコの実質GDP成長率は 5.8%と大幅なマイナスとなった。

通貨危機を教訓として、メキシコ政府は海外からの短期資金への依存を改めることとなった。具体的には、外資規制の緩和・撤廃により外資系企業のメキシコ進出を促すことで、長期資金の流入を図っており、これが現在のメキシコへの製造業集積の一因になっている。



### Ⅲ. メキシコ経済の概況

#### 1. メキシコの経済規模

メキシコは、名目GDPが約1兆2,585億ドルと、世界14位の経済大国である。経済規模で見れば、NIEs最大の経済国である韓国、ASEAN最大の経済国であるインドネシアを上回り、中南米諸国ではブラジルに次ぐ経済大国になっている。

また、メキシコの一人当たりGDPは10,629ドルと1万ドルを超え、トルコやマレーシアとほぼ同じ水準となっている。後述するように、メキシコは所得格差が大きく中間層が育っていないという課題があるものの、国全体の経済規模は大きく、一人当たりGDPも決して低くはないことから、製品によっては、メキシコを輸出拠点として活用するだけでなく、メキシコ国内市場を狙う戦略についても検討の余地がある。

〈名目GDP額の順位（左表）と主要新興国の一人当たり名目GDP額（右表）：2013年〉

順位	国	名目 GDP (単位：10億ドル)
1位	米国	16,799
...	...	...
7位	ブラジル	2,242
8位	ロシア	2,118
9位	イタリア	2,071
10位	インド	1,870
11位	カナダ	1,825
12位	オーストラリア	1,505
13位	スペイン	1,358
14位	メキシコ	1,258
15位	韓国	1,221
16位	インドネシア	870
17位	トルコ	827

国	一人当たり GDP (単位：ドル)
韓国	24,328
ロシア	14,818
アルゼンチン	11,766
ブラジル	11,310
トルコ	10,815
メキシコ	10,629
マレーシア	10,547
中国	6,747
南アフリカ	6,620
タイ	5,674
インドネシア	3,590
ベトナム	1,901
インド	1,504

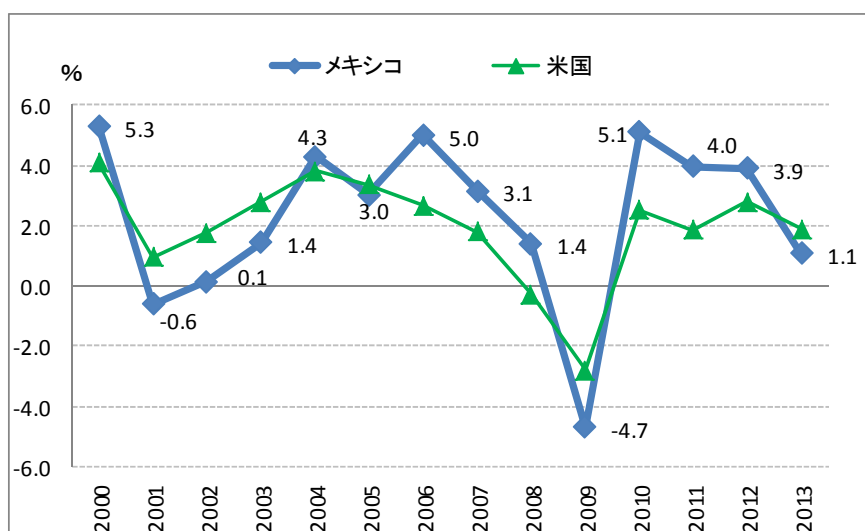
(出所) IMF「World Economic Outlook 2014 April」

## 2. 近年のメキシコ経済

メキシコ経済の特徴は、対米依存度の高さにある。メキシコの輸出の約8割が米国向けとなっており、良くも悪くも、メキシコの成長率は米国の景気に左右されている。「米国がくしゃみをするとメキシコが風邪をひく」といわれる所以である。

近年の実質GDP成長率の推移をみると、リーマンショック前までは、米国経済が堅調に推移していたことから、メキシコも3～5%程度の安定した経済成長が続いていた。2008年にリーマンショックが発生すると、米国の景気後退の影響を受け、2009年には4.7%と大幅なマイナス成長となった。その後は、再び3～5%程度の安定成長に戻ったが、2013年は米国経済が減速（実質GDP成長率：2.2%）したこともあり、メキシコも1.1%と低成長となった。IMF（国際通貨基金）が2014年4月に発表した予測によると、2014年のメキシコの成長率は3.0%、2015年は3.5%程度が予測されており、米国経済の回復に伴って、堅調な成長が続く見通しとなっている。

＜メキシコと米国の実質GDP成長率比較＞

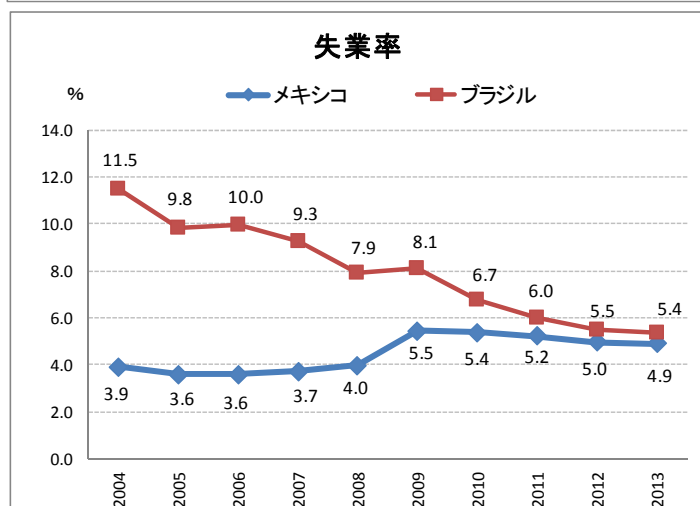
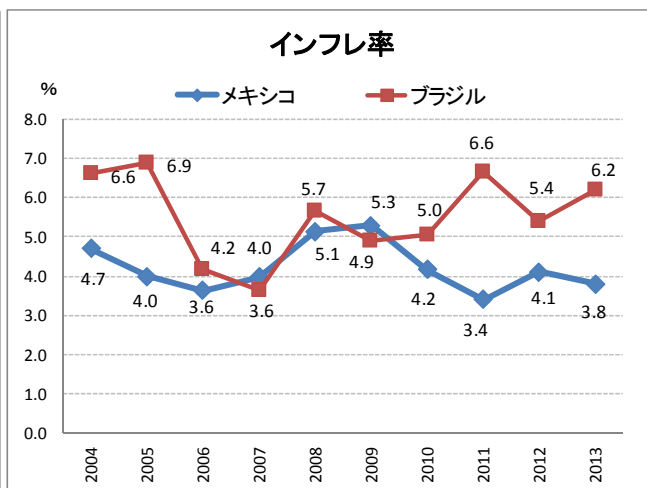
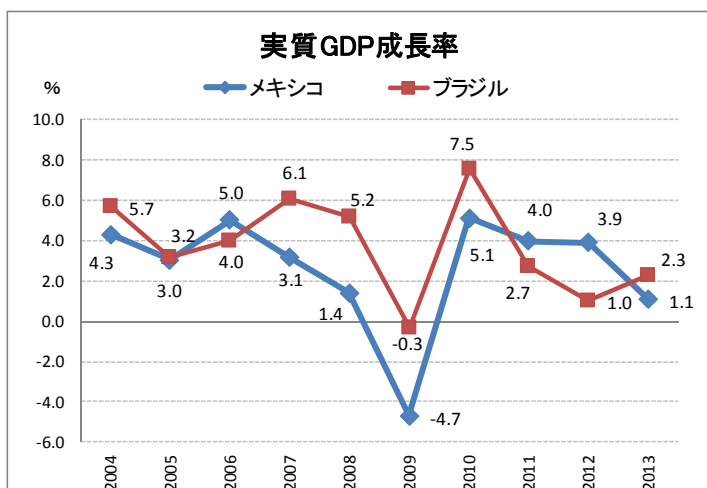


(出所) IMF「World Economic Outlook 2014 April」

同じ中南米の新興国として、比較されることが多いブラジルと主要経済指標を比べてみると、メキシコの近年の実質GDP成長率はブラジルをほぼ下回っている。メキシコの近年の3～5%程度の成長率は、ブラジルや中国、インドなどと比べると、新興国

としては低めの水準といえるかも知れない。一方、インフレ率や失業率は、メキシコはブラジルを下回っており、経済の安定度ではメキシコがブラジルに勝っている。

〈メキシコとブラジルの主要経済指標比較〉



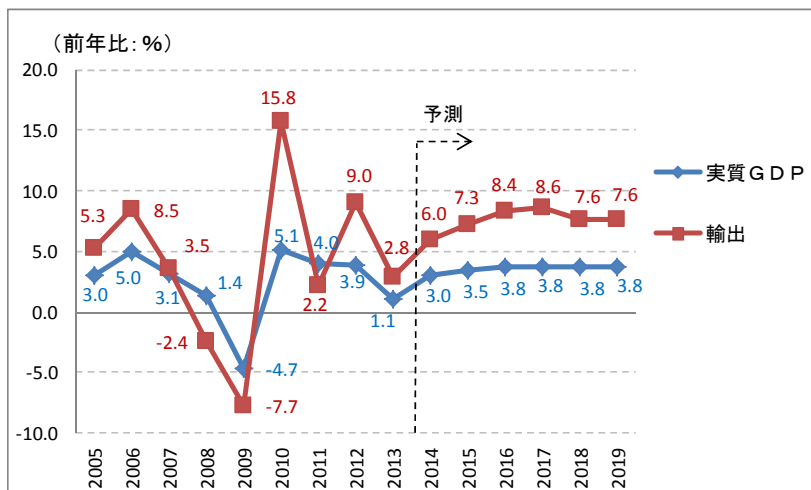
(出所) IMF「World Economic Outlook 2014 April」

### 3. 輸出主導の経済、内需は伸び悩み

メキシコ経済を牽引しているのは、自動車を中心とした輸出である。メキシコの実質GDP成長率と輸出の伸び率の推移を比較すると、リーマンショックの影響を受けた2008～09年などを除くと、ほぼ一貫して輸出の伸びが実質GDPの伸びを上回っている。今後についても、IMFの予測では実質GDP成長率が3～4%程度で推移するのに対し、輸出は前年比6～9%と倍以上の伸びとなる見込みであり、輸出主導型の成長が続くとみ

られる。

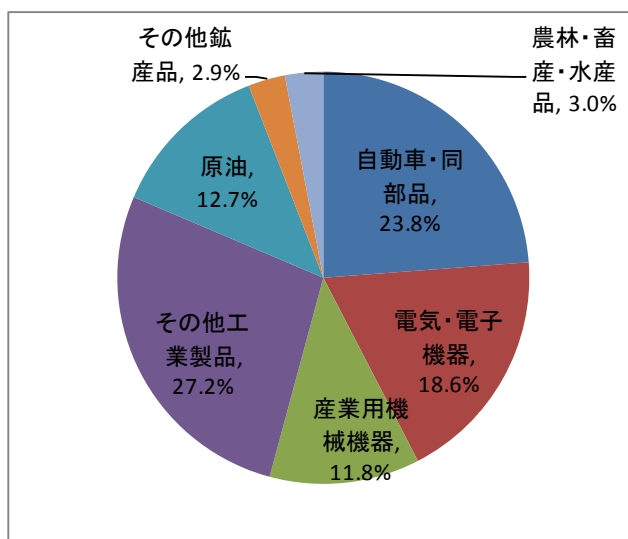
〈メキシコの実質GDP成長率と輸出の増加率〉



(出所) IMF 「World Economic Outlook 2014 April」

〈メキシコの輸出品目構成 (2012年)〉

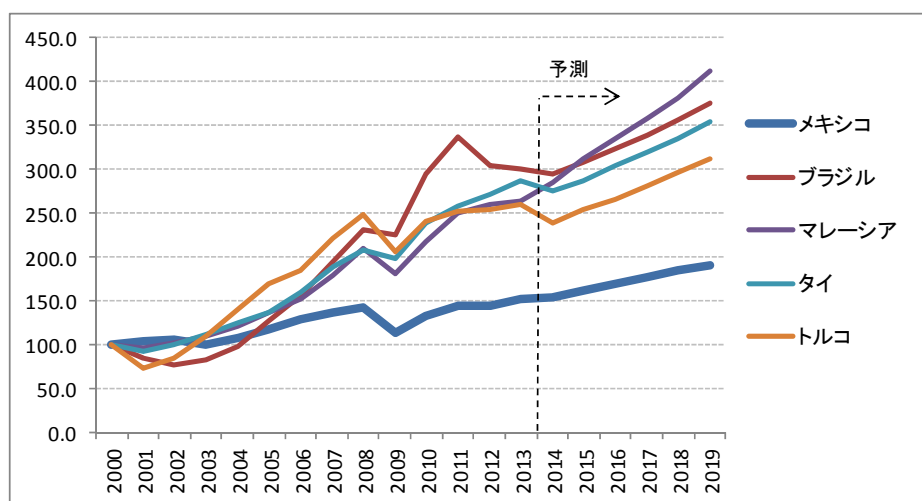
(輸出総額: 370,915百万ドル)



(出所) ジェトロホームページ「国・地域別情報: メキシコ」  
[http://www.jetro.go.jp/world/cs\\_america/mx/stat\\_03/](http://www.jetro.go.jp/world/cs_america/mx/stat_03/)

裏を返すと、メキシコの内需の伸びは輸出に比べて緩慢であり、内需拡大がメキシコ経済の大きな課題となっている。一人当たりGDPの推移を主要な新興国と比較すると、ブラジルやタイが2000年から2013年にかけて3倍近く増加しているのに対し、メキシコは1.5倍程度と、一人当たりGDPの伸びが極端に低い。輸出は順調に増加しているものの、賃金上昇率が低いこと、所得格差の縮小が進んでないことなどから、メキシコでは国内需要が伸び悩み、成長力という点では他の新興国に遅れをとっている。

〈主要新興国の一人当たりGDPの推移：2000年=100〉



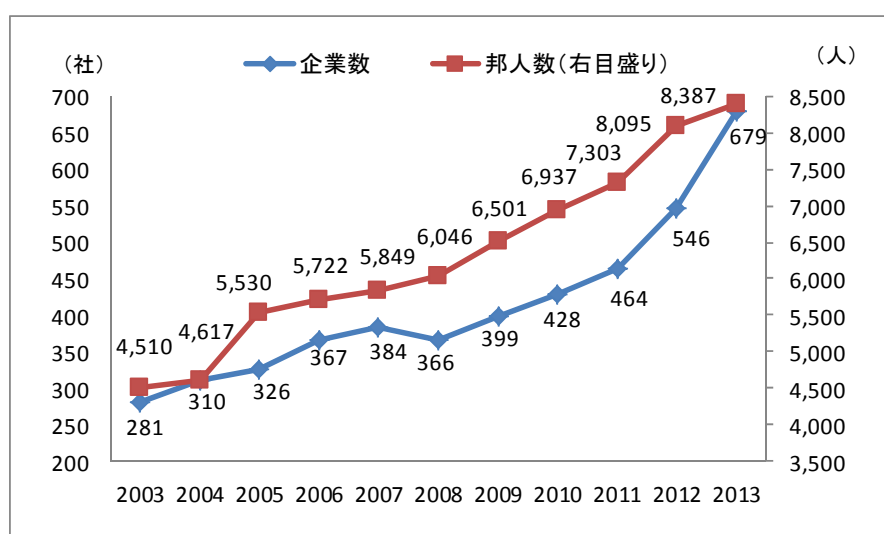
(出所) IMF「World Economic Outlook 2014 April」

## IV. メキシコ投資の魅力

### 1. 日本からの製造業の進出が相次ぐメキシコ

近年、日系製造業のメキシコ進出が相次いでいる。2011年には、メキシコに進出している日系企業は464社であったが、2012年、2013年と急速に増加し、現在は700社近くがメキシコに進出している。

〈在留邦人数と日系企業数〉



(出所) 在メキシコ日本大使館

日系企業の進出が急増している理由としては、マツダが新たにメキシコ進出を決定したことが最大の要因といわれる。マツダは、フォードとの提携の解消によって北米での生産拠点を失ったことから、メキシコに新たに生産拠点を建設することを決定した。マツダのメキシコ工場の生産能力は23万台と大きく、自動車部品メーカーの進出を誘発することとなった。さらに、日産、ホンダなど、既にメキシコで生産を行っていた完成車メーカーの生産拡大が、自動車部品メーカーの進出をさらに後押しすることとなった。

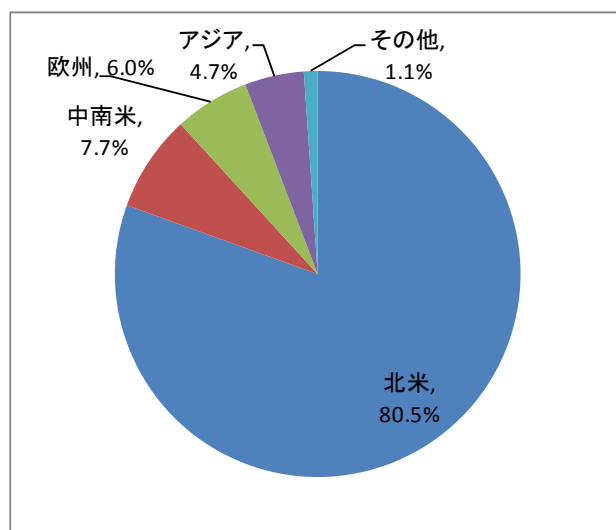
メキシコでの自動車生産が少ないうちは、自動車部品メーカーは進出しづらかったが、2012年以降、日系完成車メーカーの新工場の建設・稼働が相次いだことで、Tier1（一次下請け）レベルだけでなく、Tier2（二次下請け）以下の自動車部品メーカーや素材メーカーのメキシコ進出も増加している。

## 2. メキシコの魅力①：世界最大の経済大国である米国に隣接

製造業がメキシコに進出する最大の理由としては、やはり世界最大の経済大国である米国に隣接しているという地理的メリットが挙げられる。特に自動車のように輸送コストが高い大型の製品にとっては、世界最大市場に隣接していることは、大きなメリットになる。さらにメキシコは米国との間でNAFTA（北米自由貿易協定）を締結しており、米国へ関税無しで輸出できるという利点もある。

また地理的条件では、北米と南米の中間に位置し、どちらにも輸出しやすいメリットがある。また、太平洋側と大西洋側の両岸にコンテナ港を持っており、パナマ運河を通らなくても、アジア、欧州、中南米、アフリカへ輸出することが可能な点も魅力となっている。

〈メキシコの輸出先（2012年）〉



(出所) ジェトロホームページ「国・地域別情報：メキシコ」  
[http://www.jetro.go.jp/world/cs\\_america/mx/stat\\_02/](http://www.jetro.go.jp/world/cs_america/mx/stat_02/)

## 3. メキシコの魅力②：世界46カ国とのFTA

メキシコは自由貿易主義を貫いており、FTA（自由貿易協定）の締結を積極的に進めている。現在、メキシコは世界46カ国とFTAを締結しており、FTA締結国との貿易額はメキシコの貿易額の80%以上を占めている。

メキシコのFTA締結相手国は、米国、EU、日本など主要な先進国・地域が含まれて

いる。米国-EU間、米国-日本間、EU-日本間のFTAがない現在、メキシコは先進国・地域3極を結ぶFTAのハブとして機能している。また、多数の中南米諸国とFTAを締結していることから、北米と南米を繋ぐFTAの結節点の役割も果たしている。

〈メキシコのFTA締結状況〉

締結相手国	発効年月日	メキシコの貿易額（2012年）に占めるシェア
米国、カナダ	1994年1月1日	66.70%
コロンビア	1995年1月1日	0.87%
コスタリカ	1995年1月1日	0.57%
ボリビア	1995年1月1日	0.03%
ニカラグア	1998年7月1日	0.12%
チリ	1999年8月1日	0.51%
イスラエル	2000年7月1日	0.11%
EU	2000年7月1日	8.51%
グアテマラ、エルサルバドル、ホンジュラス	2001年3月15日	0.55%
EFTA（アイスランド、ノルウェー、スイス、リヒテンシュタイン）	2001年7月1日	0.35%
ウルグアイ	2004年7月15日	0.08%
日本	2005年4月1日	2.73%
ペルー	2012年2月1日	0.27%
グアテマラ、エルサルバドル、ホンジュラス、ニカラグア、コスタリカ それまで3本に分かれていた中米5カ国とのFTAをまとめたもの。段階的に発効。	2012年9月1日 2013年1月1日 2013年7月1日 2013年9月1日	1.24%
合計		81.40%

（出所）「ジェトロセンサー」2014年4月号

メキシコで生産された製品の多くは、こうしたFTA網を利用して、多数の国に無税で輸出できることから、自動車産業を中心にメキシコを重要な輸出拠点として位置付ける動きが広がっている。日産は、メキシコでの生産能力を2016年までに日本と同規模の100万台に拡大し、南北アメリカへの輸出拠点とする計画である。マツダもメキ



シコから南北アメリカや欧州に輸出する計画を立てており、メキシコを日本に次ぐ第二の輸出拠点とする予定である。

一方、メキシコのFTAの課題は、アジア諸国とのFTA締結である。メキシコが締結しているアジア諸国とのFTAは日本とのみであり、中国や韓国とFTAを締結しているチリやペルーに立ち遅れている。しかし、メキシコはTPP（環太平洋戦略的経済連携協定）交渉に参加していることから、TPPが締結された際には、日本、シンガポール、マレーシア、ベトナム、ブルネイというアジア諸国とFTAが結ばれることになる。TPPには、その他にも、米国、カナダ、ペルー、チリ、オーストラリア、ニュージーランドが参加しており、さらには、韓国、タイ、台湾などが交渉参加の意思を表明している。このため、将来的にメキシコのFTA網はさらに拡大し、メキシコの「FTAのハブ」としての機能はさらに充実していく可能性がある。

#### 4. メキシコの魅力③：安価な労働力

製造業にとっては、労働コストが比較的安価な点もメキシコの魅力となっている。製造業の一般工レベルの賃金は、メキシコシティで月額309.2～462.9ドルと、米国の7分の1から9分の1であり、安価な労働力を求めて、米国から多くの製造業がメキシコに進出している。またアジアの新興国と比較しても、中国より労働コストが安く、タイやマレーシアと同程度となっており、日系企業にとってもメキシコの安価な労働力は魅力となっている。

また、メキシコは賃金の上昇率も緩やかである。米国労働省の調査によると、2002～2012年のメキシコの製造業の労働コストの年平均上昇率は1.44%と、先進国である米国（2.99%）よりも低い。

メキシコの労働者の賃金が安価な理由としては、穏健な労働組合の存在が挙げられる。メキシコでは企業が労働組合を選択できるため、自社の社員を外部の穏健な労働組合に加入させ、その組合と労働協約を締結する事例も多い。労働組合の力が強くないことから、景気悪化時の給与改定交渉では、インフレ率より低い水準で妥結することもある。

〈主要国の賃金：製造業一般工レベル〉

国	都市	賃金（ドル/月額）
ドイツ	デュッセルドルフ	4,396
米国	ニューヨーク	2,980
日本	東京	2,523
トルコ	イスタンブール	2,274
韓国	ソウル	1,851
チェコ	プラハ	994
ブラジル	サンパウロ	987
中国	北京	522
マレーシア	クアラルンプール	429
タイ	バンコク	366
メキシコ	メキシコシティ	309 ~ 463
インドネシア	ジャカルタ	241
インド	ニューデリー	224
ベトナム	ホーチミン	173

（出所）ジェトロホームページ「投資コスト比較」  
<http://www.jetro.go.jp/world/search/cost/>

## 5. メキシコ政府による製造業への優遇政策

メキシコ政府も、製造業のメキシコ進出を後押ししている。メキシコで生産を行う企業は、「産業別生産促進プログラム（PROSEC）」により、部品・原材料・機械設備などを優遇関税（0～5%）で輸入できるようになっている。PROSECでは、24の対象産業分野が指定されており、その中には、自動車、電機、電子、化学、ゴム・プラスチック、鉄鋼、繊維・縫製など、日系企業の関心がありそうな産業も指定されている。

PROSECを利用して優遇関税で輸入できる製品は、原則としてメキシコ国内で調達できないものが対象である。しかし、輸出を前提としていないことや厳格な原産地規則がないことなどから、対象品目と認められれば、製造業にとって使い勝手が良い制度となっている。

また、PROSECによる優遇関税対象外の製品であっても、優遇関税適用が妥当と認められた製品については、「レグラ・オクターバ」という補完制度により、企業の申請

によって個別に優遇税制の適用を受けられる可能性がある。

〈PROSECとレグラ・オクターバ〉

名称	概要・優遇内容	対象
PROSEC (産業別生産促進プログラム)	在メキシコ生産者向けの輸入優遇措置 部品・原材料・機械設備などを優遇関税(0~5%)で輸入可能	指定業種(24業種) 1.電気、2.電子、3.家具、4.玩具、5.靴、6.冶金工業、7.資本財、8.写真産業、9.農業機器、10.多様産業、11.化学、12.ゴム・プラスチック、13.製鉄、14.薬品・医療機器、15.輸送機器、16.製紙、17.木材、18.革製品、19.自動車・自動車部品、20.繊維・アパレル、21.チョコレート・菓子、22.コーヒー、23.食品産業、24.肥料
レグラ・オクターバ (Regula Octava)	PROSECの補完制度 優遇関税(0~5%)で輸入可能	PROSECの優遇関税品目以外で、経済省から特別に許可を取得した品目

(出所) 各種資料よりARC作成

## 6. メキシコビジネスの懸念事項：治安が最大の問題

世界銀行のビジネス環境調査「Doing Business 2013」によると、メキシコのビジネス環境は世界48位で、中国：91位、ロシア：112位、ブラジル：130位、インド132位など、BRICs諸国より良好である。

ジェトロによる「中南米日系進出企業経営実態調査」(2013年12月)における、進出日系企業が投資環境面で感じるリスクをみても、ブラジルでは「税制・税務手続きの煩雑さ」「行政手続きの煩雑さ」「労働争議・訴訟」など、いわゆる“ブラジルコスト”といわれる項目についての問題点を指摘する日系企業が多いが、メキシコではこれらの点を問題視する企業はそれ程多くない。

一方、メキシコで懸念される問題点として、治安の悪さが挙げられる。前記のジェトロの調査においても、「治安」「外国人・企業を対象とした犯罪」などの項目で、メキシコはブラジルを上回るリスクがあるとの結果が出ている。

メキシコの治安の悪さは、大きく二つの側面がある。一つは麻薬関係を背景とした組織犯罪である。メキシコは、南米で栽培された麻薬の北米への輸送中継地点となっており、麻薬関係の裏組織に絡んだ殺人などの犯罪が数多く発生している。「治安と刑事裁判のための市民評議会」がまとめた世界の都市別殺人発生件数をみると、ワースト10の中にメキシコから3都市も入っている。もっとも、首都メキシコシティの10万人当たりの殺人発生件数は7.88件と、米国のニューオーリンズ(56.13件)、デトロイト(54.63件)、セントルイス(35.39件)などと比べて低い。メキシコ全土の治安が悪いというよりは、極端に治安が悪い都市がいくつかあるということであろう。

麻薬関係の組織犯罪が多い背景としては、カルデロン前政権の政策の反動が出た面がある。カルデロン前政権は組織犯罪撲滅を政策課題に掲げ、大規模な麻薬組織の取締りを行った。これに対し麻薬組織が反発を強め、警察との衝突が発生している。また組織のトップ層が逮捕されたことで、組織が内部分裂し、逆に組織間の抗争も増加しているといわれる。

＜人口10万人当たりの殺人発生件数ワースト10（2012年）＞

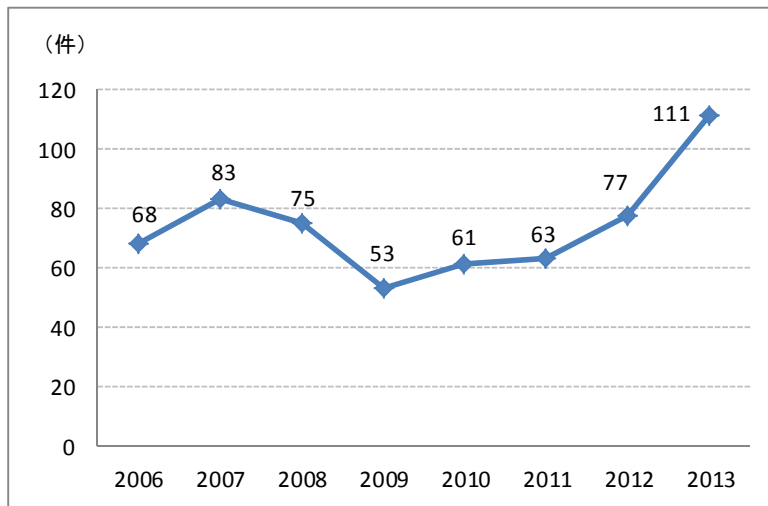
順位	国	都市	件数/10万人
1	ホンジュラス	サンペドロスーラ	169.30
2	メキシコ	アカプルコ	142.88
3	ベネズエラ	カラカス	118.89
4	ホンジュラス	テグシガルバ	101.99
5	メキシコ	トレオン	94.72
6	ブラジル	マセイオ	85.88
7	コロンビア	カリ	79.27
8	メキシコ	ヌエボラレド	72.85
9	ベネズエラ	バランキシメト	71.74
10	ブラジル	ジョアンペソア	71.59

(出所) ジェトロ調査レポート「中南米ビジネスのチャンスと課題」

治安の悪さの二つ目は、窃盗などの軽犯罪であり、日本人駐在員が被る被害は、こちらのタイプの犯罪が多い。在メキシコ日本大使館によると、2013年の日本人の犯罪

被害件数は111件と、前年から34件も増えている。犯罪手口としては窃盗が多いが、強盗や強盗致傷、傷害など身体に危険が及ぶ可能性のある犯罪にもあっている。窃盗などの犯罪が多い理由としては、メキシコは貧富の差が激しく、かつ貧困層が減少していないため、貧困層による犯罪が後を絶たないことなどがある。

<邦人被害件数>



<犯罪手口>

窃盗	83件
強盗	15件
恐喝	5件
強盗致傷	3件
詐欺	3件
傷害	1件
強制わいせつ	1件

(出所) 在メキシコ日本大使館

## V. 活性化するメキシコの自動車産業

### 1. 世界の自動車産業の中でのメキシコの位置づけ

メキシコは自動車生産大国である。2013年のメキシコの自動車生産台数は約310万台と、ブラジルに次ぐ世界第8位となっており、ASEANの自動車生産大国であるタイより多い。一方、メキシコ国内の自動車販売台数は約110万台と、1億を超える人口をもつ国としては市場規模は小さくなく、世界15位にまで順位が下がる。結果として、メキシコで生産された自動車の80%以上が輸出向けとなっている。

〈世界の自動車生産台数（2013年）〉

順位	国	台数（千台）
1	中国	22,116
2	米国	11,046
3	日本	9,630
4	ドイツ	5,718
5	韓国	4,521
6	インド	3,880
7	ブラジル	3,740
8	メキシコ	3,052
9	タイ	2,457
10	カナダ	2,380
11	ロシア	2,175
12	スペイン	2,163
13	フランス	1,740
14	イギリス	1,597
15	インドネシア	1,208

〈世界の自動車販売台数（2013年）〉

順位	国	台数（百万台）
1	中国	21,984
2	米国	15,884
3	日本	5,376
4	ブラジル	3,767
5	ドイツ	3,258
6	インド	3,241
7	ロシア	2,950
8	イギリス	2,596
9	フランス	2,201
10	カナダ	1,780
11	韓国	1,544
12	イタリア	1,419
13	タイ	1,331
14	インドネシア	1,219
15	メキシコ	1,101

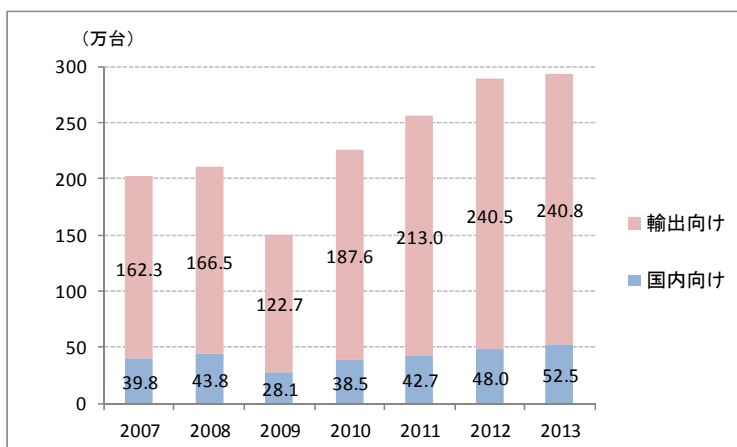
（出所）OICA（国際自動車工業会）

メキシコで輸出向け自動車の生産が多い理由は、前章で説明したように、米国に隣接した立地、北米と南米双方への好アクセス、太平洋・大西洋両岸にコンテナ港を保持、世界各国とのFTA網、安価な労働力など、自動車産業にとって多数のメリットが

あるためである。メキシコ国内の自動車市場は大きくないが、メキシコがFTAを締結している国の自動車販売台数を合計すると約4,400万台となり、メキシコに生産拠点を設ければ、大きな市場を狙った販売ができることになる。

メキシコで生産された自動車の輸出先をみると、2006年には北米が約88%を占めていたが、2013年には北米の比率は約76%にまで低下しており、輸出先の多様化が進んでいる。かつては、メキシコは「米国への輸出拠点」だったが、FTAを利用することで、自動車メーカーがメキシコを「世界への輸出拠点」へと徐々に転換してきている様子が窺える。

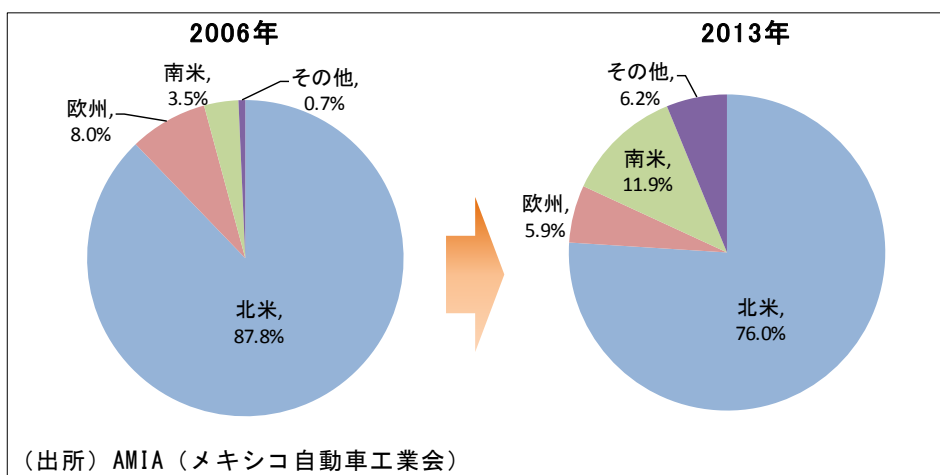
### ＜自動車生産台数の推移＞



(注) 大型バス・トラックを除く

(出所) AMIA (メキシコ自動車工業会)

### ＜メキシコの自動車輸出先＞



(出所) AMIA (メキシコ自動車工業会)

## 2. メキシコ国内の完成車メーカー別動向

完成車メーカー別にみると、日産が生産、販売ともにメキシコでトップに立っている。生産台数では、日産に続いてGM、フォード、VW、クライスラー/フィアット、トヨタ、ホンダの順になっている。2013年時点で、メキシコ国内で生産を行っているのは以上の7社である。

〈メーカー別生産・販売台数（2013年）〉

メーカー名	生産		販売	
	台数（台）	シェア（％）	台数（台）	シェア（％）
日産	680,213	23.2	264,466	24.9
GM	645,823	22.0	201,604	19.0
フォード	525,220	17.9	87,487	8.2
VW	516,146	17.6	189,226	17.8
クライスラー/フィアット	439,110	15.0	87,306	8.2
トヨタ	63,724	2.2	60,740	5.7
ホンダ	63,229	2.2	60,951	5.7
マツダ	-	-	33,348	3.1
ルノー	-	-	21,187	2.0
BMW	-	-	13,992	1.3
スズキ	-	-	11,190	1.1
メルセデス	-	-	10,547	1.0
三菱	-	-	8,997	0.8
プジョー	-	-	6,941	0.7
いすゞ	-	-	1,015	0.1
スバル	-	-	533	0.1
その他	-	-	3,3833	0.4
合計	2,933,465	100.0	1,063,363	100.0

（注）大型バス・トラックを除く。網掛けは日系完成車メーカー。

（出所）AMIA（メキシコ自動車工業会）

今後は、主要各社がメキシコで生産開始、生産拡大を図っていることから、順位が大きく変化していく可能性がある。マツダは2014年1月にメキシコで新工場を稼働させ、現地生産を開始した。またアウディは工場を建設中であり、2016年半ばには稼働する予定である。BMWやメルセデス、現代自動車もメキシコでの生産開始を検討して



おり、数年先には、これまでメキシコで生産を行っていなかったメーカーの現地生産の開始が相次いで始まる見込みである。

既にメキシコで生産を行っているメーカーでは、日産が2013年11月に新工場を稼働させ、メキシコでの生産拡大を図っている。ホンダは2014年2月に新工場の稼働を開始、トヨタはマツダの新工場を利用して2015年に北米向け小型車の生産を開始する予定である。

各社のメキシコでの生産開始、生産拡大は、主に北米を中心とした輸出を狙ったものであることから、「自動車の輸出拠点」としてのメキシコの位置づけは、今後さらに高まっていくものと考えられる。

〈最近の完成車メーカーの新工場（検討中を含む）〉

メーカー	生産能力	稼働時期
日産（第三工場）	17.5万台	2013年11月
マツダ（新規進出）	23.0万台	2014年1月
ホンダ（第二工場）	20.0万台	2014年2月
アウディ（新規進出）	15.0万台	2016年半ば
B M W（新規進出）	-	検討中
メルセデス（新規進出）	-	検討中
現代自動車（新規進出）	-	検討中

（出所）各種報道よりARC作成

### 3. 日系完成車メーカー、主要部品メーカーの立地状況

日系完成車メーカーの工場立地をみると、トヨタが米国国境近くのバハ・カリフォルニア州に立地している以外は、ほとんどメキシコ中西部に製造拠点を構えている。

その理由としては、日系完成車メーカーとして最も早くメキシコに進出した日産の第二、第三工場が中西部のアグアスカリエンテス州にあり、その近辺に日系自動車部品メーカーが集積しているためである。（日産は1966年にメキシコシティ近くのモレロス州に第一工場を建設したが、1982年に賃金の安いアグアスカリエンテス州に第二工場を建設、2013年には第三工場を建設した。）中西部は、太平洋岸・大西洋岸の中

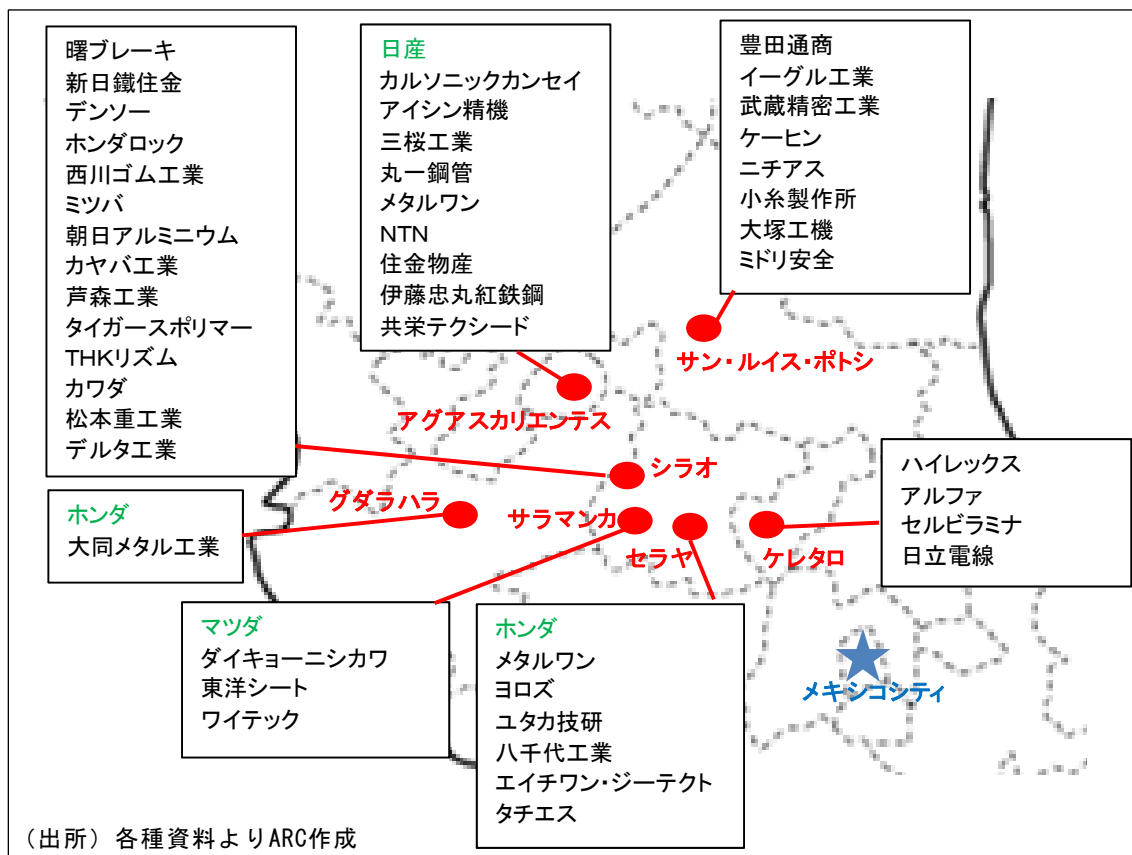
間にあり、どちらの港から輸出するのも便利な事も利点となっている。

主要な日系自動車部品メーカーも、中西部に数多く立地している。かつては、日産の第二工場があるアグアスカリエンテス州が自動車部品メーカーの集積地であった。しかし、工場を建設する場所が少なくなってきたこと、低賃金の労働者を集めにくくなってきたこと、近接州にマツダやホンダの工場が建設されたことなどから、部品メーカーの立地も周辺へと拡大してきており、グアナファト州、ケレタロ州、ハリスコ州、サン・ルイス・ポトシ州などにも日系自動車部品メーカーが集積している。

〈日系完成車メーカーの工場立地と2013年の生産台数〉



〈メキシコ中西部の主な日系自動車メーカー・日系自動車部品メーカー〉



4. メキシコの自動車産業の懸念事項：南米諸国の輸入制限措置

メキシコの自動車産業にとっての最大の懸念事項は、主要な輸出先である南米諸国が保護主義的な動きを強めていることである。

メキシコとブラジル、アルゼンチン、ウルグアイ、パラグアイは、ACE55号という自動車協定を締結している（2003年1月発効）。これにより、メキシコの自動車および自動車部品生産者は、メキシコ産の部品を30%以上使用すれば、上記4カ国に無税で輸出できることになっている。

メキシコとブラジルの間でみると、発効当初はブラジルの輸出超過であったが、生産コストの差から、徐々にメキシコからブラジルへの自動車・自動車部品の輸出が増加し、2011年にはメキシコが大幅な輸出超過となった。このため、ブラジルはメキシコに対し協定の見直しを打診、協議の結果、2012年3月から2015年3月までの3年間は、輸出の無関税枠に上限を設けるとともに、メキシコ産の部品の調達率を40%以上に引

き上げることとなった。無関税枠については、2015年3月18日までは決まっているが、それ以降については現時点では未定であり、無関税枠の縮小や撤廃などの可能性もあり得る。

ACE55号の見直しはメキシコとアルゼンチンとの間でも行われており、アルゼンチンへの輸出も3年間の無関税枠の上限が決められている。ブラジルやアルゼンチンとの今後の交渉次第では、両国への自動車・自動車部品の輸出は大幅に減少する懸念があり、メキシコの自動車産業は少なからず影響を受けることになる。

## VI. 伸び悩むメキシコの国内消費市場

### 1. 日系企業の国内消費市場向け進出は僅か

メキシコは人口が約1億1,690万人と多く、平均年齢は26歳と年齢構成が若い国である。名目GDPも世界14位と、韓国、インドネシア、トルコなどよりも大きい。さらには、メキシコは石油産業や物流産業などを除くと外資規制は緩く、外資系企業が参入する上での規制が少ない国である。

こうした恵まれた条件にも関わらず、日系企業のメキシコ進出は輸出拠点としての活用がほとんどであり、メキシコ国内の消費市場を狙った日系大企業の進出は、ヤクルト、東洋水産、日清食品など限られた数しかない。

メキシコの国内消費市場を狙った日系企業の進出が少ない理由としては、既に多くの米国企業が進出済みであり、一定の存在感を示しているという点もあるが、メキシコの国内市場の伸びが緩慢な点が大きいといえる。

### 2. 消費市場の伸び悩みの要因

メキシコの消費市場が伸び悩んでいる要因の一つは、賃金の伸びが小さいことが挙げられる。前述のように、メキシコでは労働組合が穏健なこともあり、賃金の伸びが抑えられている。これはメキシコを輸出拠点として活用する製造業にとっては大きなメリットであるが、国内消費市場という観点からみると、所得の増加が緩慢なものとなり、内需の伸びが抑えられることになる。

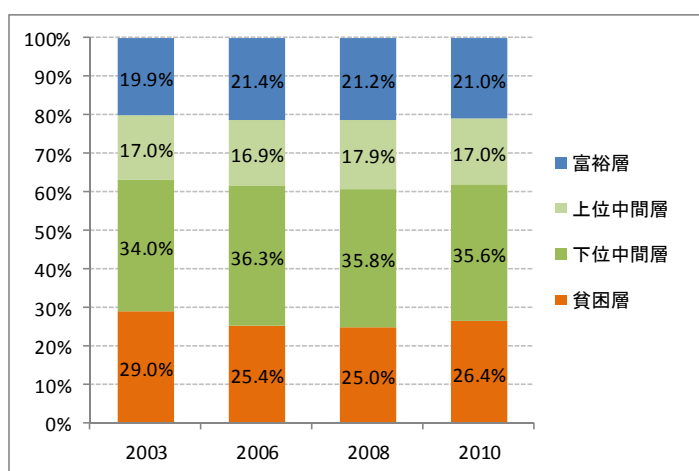
また、メキシコでは所得格差が縮小せず、中間層が育っていないことも国内消費市場の拡大を阻害している。メキシコとブラジルの所得階層の構成比の推移をみると、ブラジルは順調に貧困層の縮小・中間層の拡大が進んでいるのに対し、メキシコは所得階層の構成比がほとんど変化しておらず、中間層が拡大していない。

メキシコの所得格差が縮小しない理由としては税制の問題があるといわれる。メキシコの所得税の累進税率は、月間所得が20万円程度で最高税率の28%が課される制度となっている。すなわち、月間所得が100万円を超えるような高額所得者への税率も

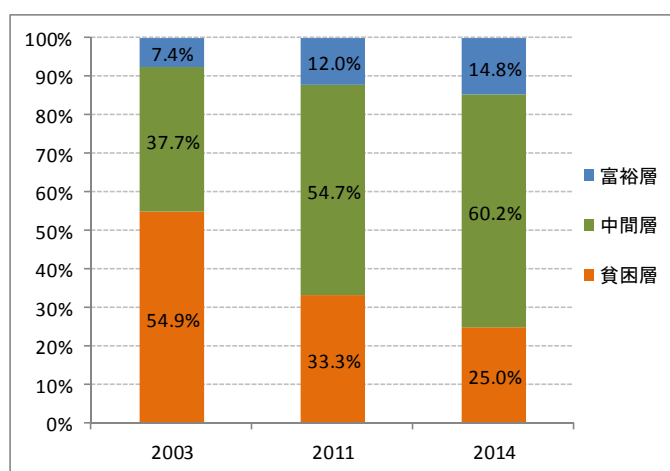
28%であり、富裕層に有利な税制度となっている。またメキシコには相続税がないため、所得階層が固定化する傾向がある。

メキシコ国内でも所得階層の固定化は問題視されており、所得税の最高税率の引き上げなど税制改正の議論が行われている。しかし、税制改正が実現したとしても、短期的に所得階層の固定化が解消することは難しく、メキシコ国内消費市場を狙うためには、所得階層別のマーケティング戦略が必要になってくる。

〈メキシコの所得階層構成比の推移〉



〈ブラジルの所得階層構成比の推移〉



(出所) 「ジェトロセンサー」2013年2月号

## VII. おわりに

米国に隣接しているという地理的優位性、世界各国とのFTA網、低い労働コストなどの要因から、自動車産業が集積しているメキシコであるが、最近になって、BMW、メルセデスなど、続々と完成車メーカーの新規進出が報じられている。

メキシコのFTAは今まではアジア地域が手薄であったが、TPPが締結されれば、一気にFTA網がアジア地域に広がることになり、メキシコの輸出拠点としての魅力が高まり、今後さらに自動車生産の中心地として発展していく可能性を秘めている。

自動車産業以外では、欧米系の航空機部品産業が集積しつつあり、自動車産業に次ぐ成長産業として期待されている。NAFTAを利用して米国やカナダに関税ゼロで輸出できるため、航空機部品産業も、米国のボーイング、カナダのボンバルディアなどへの輸出が主となっている。

輸出が好調に拡大する一方で、メキシコの国内需要は伸び悩んでいる。外資系企業にとってメキシコに投資する目的は、輸出拠点としての期待が主であることから、外資系企業はメキシコの国内市場の停滞には関心がないかも知れない。しかし、メキシコ経済にとっては、輸出への過度の依存、しかも米国向け一辺倒では、経済の変動性が非常に大きくなる可能性があり、やはり国内の中間所得層を増加させることによって、国内市場を拡大していくことも必要である。

一方、中間層増加・国内市場の拡大は、輸出志向の製造業にとってのメキシコの大きな魅力である低賃金を維持できなくさせるため、輸出拠点としての地位が低下する懸念もある。輸出拡大を優先させていくのか、輸出を多少犠牲にしても国内市場の充実を図っていくのか、今後のメキシコ政府の政策が注目される。

<参考文献>

- ・ 中畑貴雄「メキシコ経済の基礎知識 第2版」ジェトロ 2014年
- ・ 国本伊代「メキシコ革命」山川出版社 2008年
- ・ 国本伊代「現代メキシコを知るための60章」明石書店 2011年
- ・ ヨアン・グリロ、山本昭代「メキシコ麻薬戦争」現代企画室 2014年
- ・ 「ジェトロセンサー 2013年2月号」ジェトロ 2013年
- ・ 「ジェトロセンサー 2014年4月号」ジェトロ 2014年
- ・ 「ジェトロ調査レポート：中南米ビジネスのチャンスと課題」 2014年
- ・ 「ジェトロ調査レポート：2013年 主要国の自動車生産・販売動向」 2013年
- ・ 「ジェトロ調査レポート：世界貿易投資報告 メキシコ編」 2013年
- ・ 「海外進出企業総覧」東洋経済 2014年
- ・ 「JAMAGAZINE 2014年8月号」日本自動車工業会 2014年
- ・ 「メキシコ進出・経営にあたってのポイント」デロイト 2013年
- ・ 「メキシコ最新投資動向」三井住友銀行 2014年
- ・ 「メキシコ投資環境」みずほ銀行 2014年

<参考WEBサイト>

- ・ IMF (国際通貨基金) ホームページ  
<http://www.imf.org/external/index.htm>
- ・ 在メキシコ日本大使館ホームページ  
<http://www.mx.emb-japan.go.jp/index-jp.htm>
- ・ ジェトロホームページ  
[http://www.jetro.go.jp/world/cs\\_america/mx/](http://www.jetro.go.jp/world/cs_america/mx/)
- ・ OICA (国際自動車工業会) ホームページ  
<http://www.oica.net/>
- ・ AMIA (メキシコ自動車工業会) ホームページ  
<http://www.amia.com.mx/>



<本レポートのキーワード>

メキシコ、自動車、製造業、米国、ブラジル、中南米、FTA、NAFTA、TPP

(注) 本レポートは、ARCのホームページ (<http://www.asahi-kasei.co.jp/arc/index.html>) から検索できます。

このレポートの担当

主幹研究員 今村 弘史

お問い合わせ先 03-3296-2887

E-mail [imamura.hb@om.asahi-kasei.co.jp](mailto:imamura.hb@om.asahi-kasei.co.jp)

株式会社旭リサーチセンター

東京都千代田区神田神保町1-105 神保町三井ビルディング

電話 (03)3296-3095 (代)

E-mail: [arc@om.asahi-kasei.co.jp](mailto:arc@om.asahi-kasei.co.jp)

注：このレポートはARC会員および旭化成グループを対象としております。内容の無断転載を禁じます。