

メキシコ

日墨 EPA : 10 年間の成果

ジェットロお客様サポート部貿易投資相談課 志賀 大祐

日本・メキシコ経済連携協定（以下、日墨 EPA）発効から10年余。この10年間で二国間往復貿易は1.38倍となるなど、その成果は具体的数値となって表れている。しかし、両国におけるビジネス環境の整備・改善に関する活動や投資促進政策をはじめ、成果として表れない側面の重要性を見逃してはならない。日系企業のメキシコ進出や両国間の貿易促進に向け、日墨 EPA のさらなる活用を目指す必要がある。

市場アクセスが改善

2015年4月、日墨 EPA は発効から10年が経過した。これは対シンガポールに続いて日本が締結した2番目の EPA だ。04年9月の署名の後、11月に両国で批准され、05年4月に発効した。本協定は、日本・シンガポール EPA には盛り込まれなかった農産品分野を含む本格的な自由貿易協定（FTA）であり、物品・人・サービス・資本の自由化および円滑化、競争政策、ビジネス環境整備などについて取り決めている。これにより、欧米企業が北米自由貿易協定（NAFTA）や EU・メキシコ FTA などを利用して関税面での優位を築いていたメキシコ市場に対し、日本企業も同条件でアクセスできる環境づくりが整ったことになる。

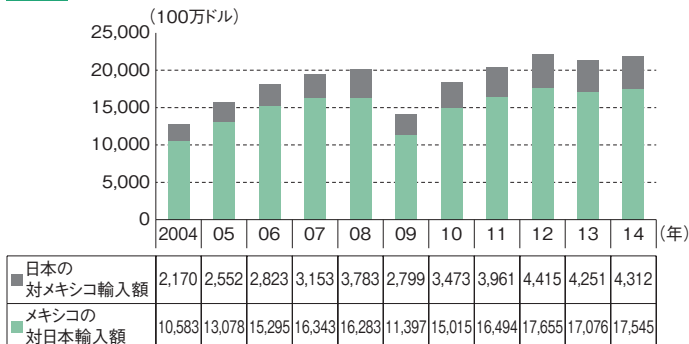
一方、メキシコとしては、豚肉やオレンジジュースといった農産品およびその加工品の対日輸出拡大と、対内直接投資拡大が目的だった。

日墨 EPA 発効の05年から14年にかけて、両国間の貿易額は、リーマン・ショック直後の09年と、12～13年を除けば拡大している。14年における日本のメキシコからの輸入額は04年比1.99倍、メキシコの日本からの輸入額は同1.66倍。二国間の往復貿易額は1.71倍となった。またこの間、一貫して日本の大幅貿易黒字が続いている（図1）。これは、メキシコの輸出品が主に一次産品であるのに対し、日本の輸出品は完成車、自動車部品、精密工具・機器、電子部品などの付加価値の高い中間財・資本財であることに由来する。

メキシコの総輸出額のうち約8割は製造業で、そのほとんどが米国向けという特徴を持つ。こうした工業製品の対米加工輸出拠点としての地位を確立し、より強固なものとするためには、原材料・部品を FTA や EPA によって無関税あるいは低関税で輸入できる環境が必要となる。その意味では、加工原料を国外から輸入して完成品を輸出する日系企業のメキシコ進出は、メキシコが目指す、貿易を通じた国内直接投資増加という政策に即している。つまり、EPA は効果を挙げているといえよう。

日墨 EPA 発効前まで、メキシコ政府は国内で生産する完成車メーカー（当時は日産、ホンダ、トヨタ）に対してのみ、本国から完成車を無関税で輸入する権利を与えていた。それ以外の自動車メーカーに対しては、20%（EPA 発効時点では50%）の関税が課せられることになっており、日産、ホンダ、トヨタ以外のメーカーが完成車を日本からメキシコへ輸出することは事実上不可能だった。しかし日墨 EPA による無関税輸入枠が設定されたことで、マツダ、スズキ、いすゞ（以上

図1 日本・メキシコ間往復貿易額の推移



注：在米企業を経由して行われる日本とメキシコ間の貿易の実態を反映するため、商品の原産国を基準に分類する両国の輸入統計を合計したものを往復貿易額とする
 資料：財務省、メキシコ経済省貿易統計データを基に作成

05年から)、スバル(06年)、日野自動車(07年)がメキシコで完成車の販売を開始、市場参入を果たした。

より良い企業活動の基盤づくりへ

日墨EPAに基づく特惠関税率適用により、日本は米国に次ぐメキシコ農産品の輸出先となった。メキシコ産豚肉を例に挙げれば、特惠関税割当を利用した対日輸出額は、14年には10年比約1.7倍に拡大。メキシコは日本にとって豚肉輸入相手国第4位となった。

しかし、現状ではこうした特惠関税割当が十分生かし切れているとは言い難い。例えば、日本におけるはちみつの最恵国関税率(MFN)が25.5%なのに対し、日墨EPA特惠関税率では割り当て限度内では無税であるにもかかわらず、その利用率は約35%にとどまっている。日本が締結している14カ国・地域とのEPA(発効済み)のうち、はちみつの無関税輸入枠を設けているのは日墨EPAのみ。これを生かすメリットは十分あると考えられる。

日墨EPAでは、第137条で両国のビジネス環境の整備・改善を目的とするビジネス環境整備委員会の設置および協議の実施を規定している。また第136条では、同委員会以外の場でも、「ビジネス環境の整備に関する問題に取り組むために随時協議する」ことを規定した。15年8月25日に開催されたものを含めてこれまでに8回の会合が行われ、いずれもメキシコ政府当局に対して進出日系企業が直接、改善要求を伝える重要な場となっている。ビジネス環境整備委員会の場で、これまで日本側は治安改善、知的財産権保護、税制・通関手続きや基準認証手続きの円滑化、日本人に対する出入国管理の規制緩和などについて要望してきた。その具体的な成果としては、日本の医療機器の衛生登録時における同等性認定などがある。

一方、農産品の対日輸出拡大に向け、メキシコ側は日本の動植物検疫の緩和や新規特惠関税適用品目の設定および既存割当量の拡大を要求してきた。11年9月の改定議定書の署名によって大きな成果が得られた。

在メキシコ日系自動車産業の支柱に

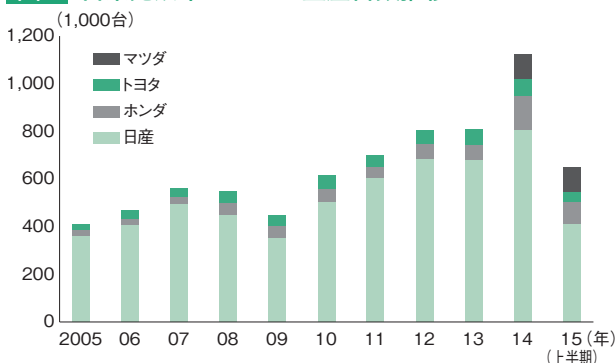
メキシコ経済省によると、日本の対メキシコ直接投資件数は、日系自動車メーカーと自動車・同部品メーカーの進出ラッシュが始まった11年までは年平均で約100件だったが、12年からは200件以上を維持しているという注1。またメキシコにおける日系自動車メーカーの生産台数は、EPA発効後の10年間で約3倍となった。マツダとホンダによる新工場稼働、日産の第3工場の本格生産開始を受け、14年の生産台数は前年比で1.4倍を記録し、15年上半期も過去最高のペースで推移している(図2)。メキシコは20年までに日系自動車メーカーで200万台、全体では500万台を見込む。

自動車産業が急成長する一方、裾野産業が弱いといわれるメキシコでは、素形材などの自動車部品の調達に難しい。そのため外資系自動車メーカーは産業分野別生産促進プログラム(PROSEC)注2を利用し、メキシコ以外の国から0~5%という低い関税率で部材・原材料を輸入調達することが多い。しかし生産者ではない商社が原材料を輸入する場合や補修部品を扱うアフターマーケット分野は、PROSECの対象産業分野外。さらには需要の大きい鋼材(関税分類番号72類)が11年以降PROSECの対象からはずされ、メキシコ鉄鋼労組などによる訴訟もあって、一般関税率が12年8月~15年5月までの間、0%から3%に引き上げられたため、鋼材もEPA特惠関税率の対象とする日墨EPAがあらためて評価されることとなった。

19年には、トヨタがグアナファト州に建設する新工場が稼働を開始する予定だ。今後、同工場周辺への日系自動車部品サプライヤー進出の加速が予想される状況にあって、日墨EPAは両国貿易・投資を支える法的バックボーンに加え、日系企業の現地環境を整備するツールとして、ますますその価値を高めていくだろう。

注1: 投資件数は新規投資と増資に加えて親会社間勘定を含む。
注2: 経済省が指定する24分野に該当する在メキシコの製造業者が部材・原材料を0%、3%、5%などの優遇関税で輸入することができる制度。

図2 日系完成車メーカー生産台数推移



資料: メキシコ自動車工業会 (AMIA)、メキシコ経済省資料を基に作成