

メキシコにとっての NAFTA 再交渉

メキシコはアメリカの要求をどのように受け止め、対応しようとしているのか。

日本貿易振興機構 (JETRO)
海外調査部米州課

課長代理 (中南米) 中畑貴雄

一体化する北米経済圏

メキシコにとって米国は、2017年の輸出総額の80%、1999～2017年の対内直接投資額の49%、17年の在外移民からの家族送金の95%を占める重要な存在である。他方、米国にとってもメキシコは重要な輸出先で、カナダに次いで第2位(17年の輸出総額の16%)、輸出額は対中輸出の約1.9倍に達する。米国の対メキシコ貿易赤字は、対中国に次いで2番目に大きい、赤字幅は中国の5分の1以下だ。

メキシコの主要産業である自動車産業でも北米経済との一体化は顕著であり、米国にとってもメキシコは最大の自動車部品供給国(全体の4割)であるとともに、米国製自動車部品の第2位の輸出先(17年に全体の35%)である。メキシコ経済省によると、17年末時点でメキシコの自動車産業に進出している外資系企業は1334社あるが、そのうちの半数以上に相当する695社が米

国資本の企業^(※注)であり、99～17年に自動車産業に投じられた対内直接投資額の53%が米国企業の投資である。メキシコ経済省によると、北米で生産される自動車は、部品・原材料の段階から完成車として輸出されるまでに合計で8回国境を超えるという。

※注：在米日系企業など第3国企業が米国に設立した現地法人による投資も含む。

官民挙げて交渉に臨む

メキシコ政府は自由貿易体制を堅持する方針だ。米国はNAFTA再交渉を貿易赤字削減の手段として用いようとしているが、メキシコ政府は再交渉について、貿易を制限するのではなく促進するための協定と位置付けている。その点で、貿易の自由化や投資促進・投資家保護という協定の目的に反する内容には断固反対する構えだ。具体的には米国からの提案のうち、①自動車分野の原産地規則の過度な厳格化、②協定が5年ごとに原則

失効するルール(サンセットルール)、③投資家対国、国対国の紛争解決メカニズムを弱体化させる提案、④メキシコ産農産品に対する季節関税の導入、などについては断固受け入れられないと表明している。

メキシコ政府の通商交渉の特徴として、民間部門の意見を最大限反映して進める体制がある。日本の経団連に相当する企業家調整評議会(CCE)は各産業分野およびテーマに

NAFTA 見直しのメキシコ経済への影響 (Moody's の分析)

(単位：%)

項目	シナリオ	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	年平均
GDP 成長率	現代化	2.1	2.5	2.2	2.8	3.0	3.2	2.7
	廃止	2.1	2.0	1.4	3.3	3.3	3.4	2.7
	貿易紛争	2.1	0.5	△1.2	3.6	4.3	4.2	2.2
雇用増減	現代化	1.2	0.4	0.6	0.7	0.9	1.0	0.7
	廃止	1.2	0.3	0.4	0.8	1.0	1.0	0.7
	貿易紛争	1.2	0.1	△0.3	0.8	1.2	1.2	0.6
物価上昇率	現代化	6.0	5.2	4.3	4.0	4.2	4.0	4.3
	廃止	6.0	5.4	4.0	3.7	4.2	4.0	4.2
	貿易紛争	6.0	9.2	6.1	4.1	4.2	4.0	5.5
株価	現代化	7.9	6.1	1.6	7.1	9.0	6.2	6.0
	廃止	7.9	△13.5	17.4	9.9	9.4	7.0	5.5
	貿易紛争	7.9	△23.7	0.5	25.6	14.5	9.0	3.7

(注) 廃止シナリオではNAFTAが廃止され、各国がお互いに最恵国待遇(MFN)税率を適用する、貿易紛争シナリオでは米国政府がWTOルールを無視して25%の関税をかけ、メキシコ、カナダが同率の関税で報復することを想定。

(出所) Moody's Analytics, *The Anatomy of NAFTA Deal* (2017年11月)