

# メキシコ

## 自動車関連規制強化に注目

ジェットロ メキシコ事務所 岩田 理

2015年、生産・輸出・販売の各台数でいずれも過去最高を記録したメキシコの自動車産業。国内の自動車関連規制でも整備・強化が進んでいる。特に安全・環境両面での規制強化が相次ぐ。メキシコの自動車関連市場では、国内販売に影響を及ぼす関連規制の動向に注視する必要がある。

### 自賠償保険加入を義務化

メキシコ国家金融サービス利用者保護委員会(Condusef)発表の資料によると、メキシコにおけるドライバーの対人賠償保険加入率は27%にとどまる。この数字はチリ(100%)、コロンビア(80%)、アルゼンチン(77%)、ブラジル(75%)など、他の南米諸国と比較しても著しく低い。

そこでメキシコ市は2015年8月17日、国内の他州に先駆けて新たな交通条例を公布し、12月15日から施行した。この法規によって、法定速度の順守、運転中の携帯電話での通話禁止などに加え、自動車保険(対人賠償保険)への加入が義務付けられた。

同条例第46条では、自動車保険に加入せずに事故を起こした場合、1,433.6~2,867.2メキシコ・ペソ(約9,000~1万7,000円)の罰金を支払うことが規定された。メキシコの保険業者団体によると、この条例施行によって、16年は年初めの2週間弱で保険料の見積もり依頼が20%も増えたという(「エル・エコノミスタ」紙16年1月26日付)。付保増を促した要因の一つは法規の“例外”規定にもある。すなわち事故が起きた日から45日間以内に自動車保険に加入すれば、罰金の対象とはならないとされたのだ。しかも罰金額が保険料とほぼ同水準に設定されているため、罰金を支払うよりは保険に加入する方がよいと考える人が多いようだ。

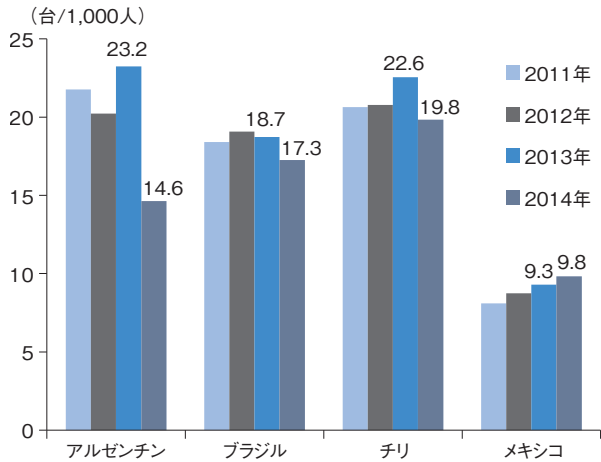
またこれまで保険に加入していたのは、主に高級車を保有するシニア層だったのに対し、条例施行後はそれまで保険に入っていなかったサブコンパクトカー保有者が加入する傾向が見られることに加え、27~40歳の若い層が加入し始めていることも、同団体は併せて指摘している。さらに16年第1四半期までに、インターネット経由の加入を含め、保険加入率が35%程度まで上昇すると同団体はみている。保険料の一括比較サイトの登場や、自分に合う保険を提案してくれる保険代理店のニーズも高まっているようだ。

### 排ガス規制と安全規格の強化も

メキシコには、自動車の排ガス検査の方法などを規定するNOM(Norma Oficial Mexicana)と呼ばれる法的強制力を有する規格がある。従来、メキシコ市と国内他州とでは、NOMに規定される排ガスの排出検査方式が異なっていた。それが15年7月8日、メキシコ市の検査方法に他州が合わせる形で統一され、10月6日から施行された。これまでエンジンをアイドリング状態にして排出量を計測する方式(静的検査)を採用していた各州も、アクセルを踏み込んだ状態で検査するメキシコ市方式(動的検査)を採用することになった。静的検査よりも動的検査の方が実際に車を運転している状態に近く、その意味で検査基準は厳しくなったといえる。

国内における排ガス規制強化の流れは以前からあった。メキシコ市にはもともと「Hoy No Circula(今日は運転しない)」という制度がある。排ガスによる環境汚染を防ぐため、製造年が9年以上前の車については、ナンバープレートの番号によって市内を走行できる日とできない日が設けられていた。しかしこの制度の下では、製造年が比較的新しい車であれば、たとえ

図 中南米4カ国の新車販売台数（人口1,000人当たり）



資料：世界自動車工業会（OICA）データなどを基に作成

排ガスを多量に排出する車であっても毎日の走行が許されてしまう。逆に製造年が古い車の場合、排出量が基準値内であっても毎日走行することができず、運転できる日が制限されてしまっていたのだ。

そこで15年7月8日にこの規制が変更され、製造年が9年以上前の車であっても、排ガス検査の結果が基準値以内であれば毎日の走行が許可されることになった。排ガス規制強化の一環とはいえ、この制度改革によって、毎日運転できる車の数が62万台も増えたとも伝えられている。

他方、メキシコの中央高原に位置するケレタロ州でも、排ガスに関する規制が強化された。州政府の持続的開発局は、16年から排ガス検査を半年ごとに実施し、これまでよりも基準を厳しくすると発表。州内には排ガス排出量検査所が48カ所あるが、うち30カ所が既に動的検査に対応しているという。同州としては、メキシコ市などで導入しているHoy No Circulaのような制限を加えることなく、環境に配慮した車社会を目指したいとしている。

15年2月25日付で発表されたNOMでは、これまで規制がなかった小型乗用車の安全基準についての基準草案が公開された。これを機に規制強化に向けた議論が始まっている。本草案に対するパブリックコメントの募集、それへの回答は終了。現在はNOMの交付を待つ段階である（本稿執筆時点の16年3月23日）。草案では、総重量が3,875キロを超えない新車に対し、安全装備が義務付けられている。第1段階として、米国・欧州・日本・韓国・ブラジルの基準、または国連基準のいずれかに適合した安全装備が求められる。第

表 階層別世帯平均所得額（月額）

（単位：ドル、%）

所得階層①(10段階)	2014年	
	所得額②	構成比③
I	193.50	1.9
II	319.01	3.2
III	418.21	4.2
IV	518.46	5.2
V	624.44	6.3
VI	748.60	7.5
VII	908.36	9.1
VIII	1140.44	11.4
IX	1558.86	15.7
X	3530.39	35.4

注：①所得階層は世帯数を均等に所得の低い順から高い順（I→X）へ10分割したもの。  
 ②平均所得は四半期額（14年ベース価格）を3で除して月額に換算し、14年の期中平均為替レート1ドル=13.2925ペソでドル換算した  
 ③構成比は各階層の所得合計が全世帯所得に占める割合  
 資料：国立統計地理情報院（INEGI）「2014年全国家計調査（ENIGH2014）」を基に作成

2段階としては、衝突性能試験（正面、後方）をクリアする必要がある。さらに規格に適合していることを認証するための第三者検証機関が設立される予定だ。

現在、メキシコ国内で生産され、世界各国に輸出されている車種については、欧州など安全規制が最も厳しい輸出相手国・地域の規制を基準にしているケースが多い。そのため、日本企業が上記規制強化の影響を受けることは少ないとみられる。だが、エアバッグを標準装備していなかったり、カーエアコンを搭載していなかったりと、メキシコ国内販売向けにカスタマイズされた一部の車種では、新たな安全規制の影響を受ける可能性がある。

### 新車販売市場の潜在性大

14年におけるメキシコの新車販売台数は、アルゼンチン、ブラジル、チリなど他の南米諸国の半分程度にとどまる（図）。所得格差の大きいメキシコでは新車の購買層に限られること（表）、米国からの輸入中古車が多いことなどがその要因だ。他方、1人当たりGDPが他の中南米諸国と同水準であるにもかかわらず、新車販売台数が半分程度にとどまっている。このことは、新車販売市場拡大のポテンシャルが大きいことを示唆しているといえる。15年の新車販売台数が前年より2割増え、135万台に達したこともそれを裏付ける。これまで自動車の生産拠点として注目されてきたメキシコだが、これからは販売市場としても注目を集めるとみられる。安全・環境の両面で規制が強化される傾向にあるメキシコの自動車関連市場は、日本企業にとっての新たな商機にもなり得よう。