

第4章

メキシコの自動車産業育成政策と国際競争力

はじめに

メキシコの自動車産業の歴史は古い。フォードがメキシコでT型車のSKD生産を開始したのは、1925年であった。また、雇用機会の拡大と、貿易赤字の縮小を目的として自動車部品の輸入代替育成を開始したのは1962年であった。メキシコは自動車部品産業の育成を開始してから少なくとも30年の歴史を持つことになる。しかしながら、メキシコの自動車部品産業の技術水準は低く、メキシコ製自動車部品を多く組み付けた完成車は品質および価格面で国際市場で競争力を持たない。

アメリカの3大自動車製造企業が、日本製自動車と競争するために小型乗用車の生産をアメリカからメキシコに移転し、1980年代半ばからアメリカ向け小型乗用車輸出が増加している。これらの輸出車の国産化率は総部品価額の30%程度と低い。

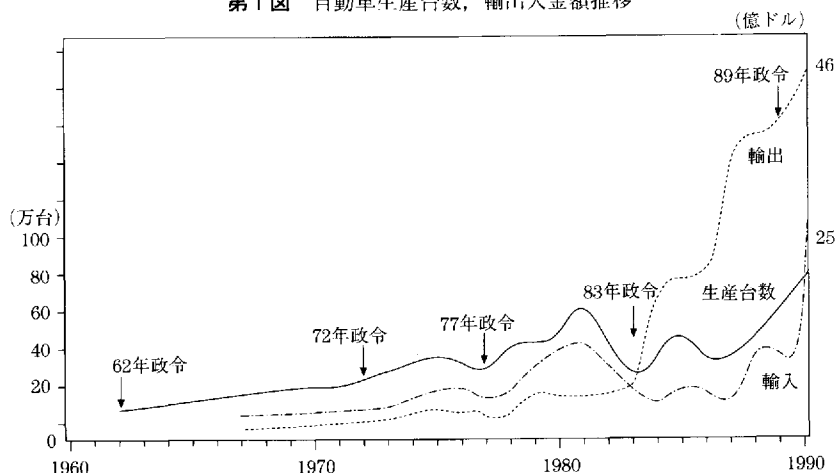
国際競争力を持った自動車部品産業が発展しなかった原因は、メキシコ政府の自動車産業輸入代替育成政策にあるとみられる。本章ではなぜ、メキシコの自動車産業育成政策が国際競争力を持った自動車産業を発展させることができなかったのか、育成政策が造りだした産業組織に焦点を当て分析する。第1節でメキシコの自動車産業の現状を紹介し、第2節で輸入代替育成政策の内容とその成果について検討する。第3節で輸入代替育成政策が形成した

完成車および自動車部品産業の産業組織と技術形成について考察する。第4節で輸出入データに基づき自動車部品産業の国際競争力についてみる。‘おわりに’で国際競争力を持った自動車産業を発展させることができなかった原因を明らかにする。

第1節 メキシコの自動車産業の現状

1990年現在、メキシコは乗用車および商用車を合わせて82万台強生産している。その生産台数は日本の6%にすぎないが、世界で12番目に位置する⁽¹⁾。1982年に発生した外貨危機以降、メキシコ経済は停滞し、自動車産業も国内需要が大きく落ち込んだため、生産が低迷していた。1988年より生産が回復し始め、89年になってようやく危機発生以前の生産台数を超えた(第1図)とはいえ、国内需要はまだ、以前の水準に達せず、生産の増加は1980年代半ばより伸び始めた輸出に依存するところが大きい。

第1図 自動車生産台数、輸出入金額推移

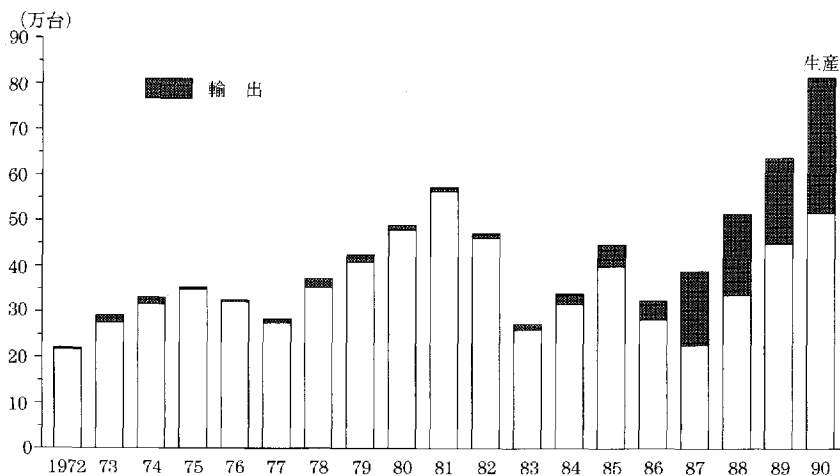


(出所) AMIA, *La industria automotriz de México en cifras*, 1988, México D. F., 各年版。
Banco Nacional de Comercio Exterior, *Comercio Exterior*, 各号。

メキシコには主要完成車製造企業が5社ある。そのすべてが外国資本100%の外資企業である。その5社の生産シェアは97.9% (1990年) と高い。各社の乗用車国内市場シェア (1990年)⁽²⁾ は、VW38.9%、日産23.1%、クライスラー15.2%、フォード13.3%、GM9.5%と生産車種が小型車であるほど、そのシェアが大きい。他に7社あるが、それらはトレーラー、バス、あるいは、小型トラックを生産しており、乗用車は生産していない。

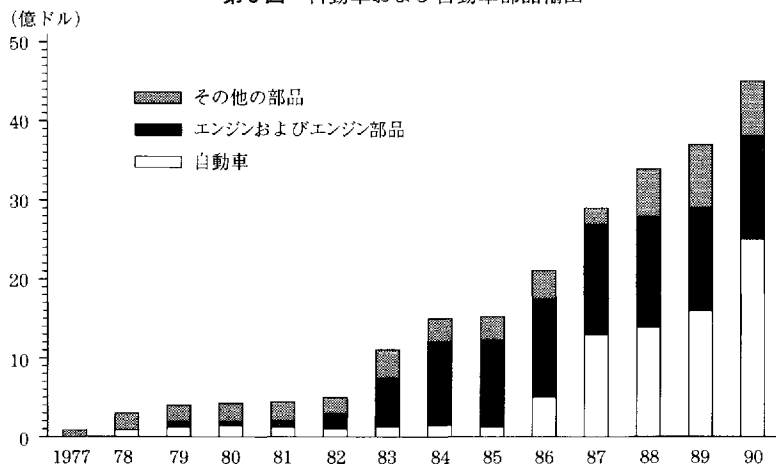
完成車の輸出は、1990年現在、28万台弱と生産の34%を占めている。これを1982年の1万6000台弱 (生産の3.3%) と比べると、短期間に大きく伸びたことが分かる (第2図)。メキシコの自動車産業は、完成車の他にエンジン・エンジン部品、および、その他の部品 (板ばね、トランスミッション等) を多く輸出している。その1990年の輸出金額構成は、完成車57%、エンジン・エンジン部品28%、その他の部品15%と完成車とエンジン・エンジン部品とで85%を占めている。1981年の輸出構成は、ばね、その他の部品が半分以上を占めており、エンジンおよびエンジン部品が18%、完成車が24%にすぎなかった。第3図にみられるようにエンジン・エンジン部品の輸出は、

第2図 自動車生産に占める輸出シェア



(出所) AMIA, *La industria automotriz de México en cifras*, 1988, および, *Boletín 301*, enero 1991.

第3図 自動車および自動車部品輸出



(出所) Banco Nacional Comercio Exterior, Comercio Exterior, 各号。

1982年以降、また、完成車の輸出は86年以降、急速に増加した。こうした1980年代に入ってからエンジン・エンジン部品および完成車の輸出増加は、後でみるようにメキシコ政府による強力な自動車産業育成政策、特に77年および83年政令に依るところが大きい。77年および83年政令が完成車製造企業に対し、輸出義務を強化し、多国籍企業がそれに応え、世界的な自動車生産体制再編成のなかで、メキシコを完成車および部品の供給基地のひとつとして組み込んだことがメキシコの自動車製品の輸出を伸ばした。

77年政令に応じて各社がエンジン工場建設投資を行い、1982年よりクライスラー、GM、フォードおよびVWが輸出を開始した。これに日産が1983年から、DINAが84年から、ルノーが85年から加わった。エンジン輸出は、1982年に32万台であったが、稼働の本格化に伴って増えて、85年から130万台を超えるようになった⁽³⁾。完成車の輸出増加は、83年政令が輸出向け完成車の国産化率を30%に引き下げたことに起因している。これにより完成車企業は、価格競争力のある部品だけを用いて、メキシコの相対的に低い賃金の労働力を使って乗用車を組み立て、アメリカに輸出することができるよう

になった⁽⁴⁾。

完成車の輸出市場は、1983年まで西ドイツ向け乗用車輸出が4分の3を占めていた。VWが主たる輸出企業だったからである。残りは、日産とクライスラーの、中央アメリカ・南アメリカ向けトラック輸出であった。アメリカ合衆国向けは、完成車全輸出の1%にも達していなかった。しかしながら、GMとクライスラーの合衆国向け乗用車輸出が、1984年より始まると、そのシェアが、一挙に40%に上昇し、87年のフォードの乗用車輸出の開始で86%となった。VWも1989年から西ドイツではなく、合衆国向けに乗用車の輸出を開始した。このように完成車の輸出市場は、圧倒的に合衆国市場に偏っている。現在のところ、日産だけが、中央・南アメリカ市場への輸出に力を入れている。日産もまた、1990年代にはアメリカ市場向けに小型乗用車を生産する計画を発表している。メキシコは、小型車のアメリカ市場向け供給基地となりつつある。

北米自由貿易協定が1994年1月から発効したが、すでにフォードは、1982年にメキシコフォードの管理を北米自動車部門に移管し、アメリカ、カナダの生産体制に統合している⁽⁵⁾。管理体制の上でもメキシコを完成車、部品、構成部品の供給基地として組み込んでいるのである。メキシコの西北部にあるエルモシーヨ工場は、83年政令に応じて北米市場向け小型車の供給基地として建設され、1987年から輸出が開始された。1989年には生産設備の拡張が行われ、生産能力は年産13万台から17万5000台に増加した。

自動車製品輸出の15%を占めるエンジン・エンジン部品以外の部品の輸出は、部品製造企業の製品の輸出であるが、技術的に簡単なものが多い。自動車部品工業会の資料⁽⁶⁾によると、1988年には以下のものが輸出されている。車体部品・アクセサリー、安全ガラス、板ばね、塗料、ブレーキ部品、タイヤ・チューブ、ワイヤー・ハーネス、アクセル、バッテリー、車輪、手動式変速機、ねじ、鏡、スパーク・プラグ、ハンドル、ベアリング、バンパー、クラッチ、プラスチック部品等である。手動式変速機等先進国ですでに陳腐

化した技術による製品は、いずれ需要の減少により輸出は消えよう。簡単な技術に基づく製品は、メキシコの賃金が先進諸国に比し低い限り、輸出は継続しよう。プラスチック部品等少数の製品を除いては、1962年以前から操業してきた少数の大企業によって生産されている⁽⁷⁾。

完成車およびエンジン・エンジン部品の輸出増加は、不況により生産が減少し、輸入部品が減少したことで相まって、長年、メキシコを苦しめてきた自動車産業の貿易収支赤字を黒字に転換させた。メキシコの自動車産業の貿易収支赤字は1981年にメキシコの貿易収支赤字の半分以上を占めるほどに大きかったが、83年以降は外貨稼得産業となっている(前掲第1図)。

自動車産業の貿易黒字化に伴い1990年11月より各完成車企業の黒字の範囲内で、完成車の輸入が認められるようになった⁽⁸⁾。しかしながら、原則的な輸入自由化の見通しはない。

メキシコの自動車産業は、製造業部門の発展を促し、雇用増加に貢献している。自動車産業のGDPシェアは、育成政策開始前の1960年に0.4%にすぎなかったが、89年には1.9%を占めるようになった。この間に製造業部門のGDPシェアは19.2%から24.6%に増加して工業化が進展したことを示している。従業者は、1960年に1万4000人強でしかなかったが、85年には10倍以上の14万6000人弱に増加した。雇用の増加は部品産業の発展によって多く生じている。部品産業の従業者は、1960年に自動車産業全体の従業者の43%にすぎなかったが、85年には70%を占めるようになった。

メキシコの自動車産業は、このように表面的には発展途上国が自動車産業の発展に期待するようすすべての目標を達成し育成政策が成功したかにみえる。しかしながら、完成車の国産化率は、国内市場向け60%、および、輸出向け30%と低い。国産化率が低いのは部品産業が十分に発展していないためである。したがって、メキシコは自動車部品産業の育成をめざしたにもかかわらず、国際市場で競争できるほど十分に部品産業が発展しなかったという問題を抱えている。

第2節 メキシコの自動車産業育成政策とその成果

メキシコでは、前掲第1図にみられるように自動車産業育成のための政令をこれまでに5つ公布している。「62年政令」、「72年政令」、「77年政令」、「83年政令」および「89年政令」である。初めの4つの政令は、自動車部品の輸入代替を目的としたものである。5つ目の政令は、1989年12月に公布されたものであるが、それ以前の政令の内容を大きく変更し、自動車部品産業に与えてきた保護を取り去り、国際競争力のある部品産業を育成しようとしたものである。真ん中の3つの政令は、輸入代替政策の枠組みの中で自動車製品の輸出を伸ばすために、完成車製造企業に輸出を義務づけ、その義務を徐々に強化したものである。本節では、初めの4つの政令がめざした自動車部品の輸入代替育成政策の内容について考察し、その成果について検討する。

1. 自動車部品輸入代替育成政策の枠組み(62年政令)と成果

62年政令は、2年の猶予期間を置いて1964年9月より施行された。自動車部品の輸入代替を促すために、①エンジンと機械部品の輸入を禁止し国産義務部品を指定した。②それらを国内で生産するに必要な輸入部品は、輸入事前許可が必要となった。③完成車の国産化率を直接生産費の少なくとも60%と定めた。さらにメキシコ資本主体の自動車部品工業を発展させるために、④完成車製造企業と部品製造企業とを分離し、完成車製造企業にエンジン以外の部品の製造を禁止した。⑤部品製造企業の出資比率をメキシコ資本60%以上とした。

以上の5項目⁽⁹⁾が、メキシコの自動車部品輸入代替育成政策の基本的な枠組みである。メキシコ資本60%以上の部品製造企業が、保護により創出された国内市場向けに国産義務部品を中心に自動車部品を供給する枠組みが形成された。後に、部品の国産化率の導入(72年政令)、および、部品・完成車

の国産化率の引上げ(72年, 77年および83年政令)が行われたが, 自動車部品輸入代替育成政策の基本的な枠組みは, 変化しなかった。国産義務部品は, 72年政令によると, エンジン, 変速機, クラッチ盤, ディスク, シャフト, 変速ギアを含む駆動軸, ハブ, ブレーキ, ドラム, 車輪等であった。

新しい生産体制の下で1962年末から64年末までに乗用車および商用車を製造する企業が, 外資を含め10社認可された(第1表)。外資企業に比べ経験不足から競争力の弱いメキシコおよび合弁企業に市場を確保するために各完成車製造企業に「生産割当」が与えられた。

部品製造および完成車組立工程の生産性上昇を促すことを目的として「価格規制」が導入された。後掲の第4表にみられるように認可された完成車企業10社が製造する自動車は, すべて, すでに, 外国で製造・販売されていた外車種であった。価格規制は, メキシコ製自動車の価格が同一モデルの外国製の車よりあまり高くならないように定められた。生産割当および価格規制は, 77年政令の公布時まで継続した。

自動車部品の国産化が定められた1962年当時の国産化率は, 18.6%程度¹⁰⁾であった。メキシコで製造されていた部品は, タイヤ, バッテリー, スパーク・プラグぐらいであった¹¹⁾。62年政令で部品の国産化が定められると完成車企業は, エンジン工場の建設と輸入が禁止された部品(後の国産義務部品等)を製造する企業の創設に奔走せざるを得なかった。完成車企業とメキシコ政府が仲介して, 多国籍部品製造企業とメキシコ資本家とにより部品製造合弁企業が創設された。完成車企業はまた, それまで補修部品を製造していた企業に技術指導および助成を与え, OEM部品を製造できるようにした。前者は大規模企業であり, 後者は中小規模企業であった。

自動車部品の国産化計画は, 予定の1964年9月までには義務国産化率60%を達成できなかったが, 65年頃には60%を超えるようになり, 68年にはすべての企業が国産化義務を達成していたようである¹²⁾。

国産化率60%の義務づけは, 自動車生産に必要な輸入を低下させた。1965年から67年まで輸入の絶対額が減少したが, 生産台数の増加につれて

第1表 乗用車生産企業の資本構成の変化, 1962~90年

企業名 (設立年)	生産車種	資本構成 1962	資本構成の変化				企業名 1990年現在 (資本構成)
			1962~1969 62年政令の影響	1970~1977 72年政令の影響	1978~1983 77年政令の影響	1984~1990 88年政令の影響	
Ford Motor Company (1925)	Ford	外国資本 100%	なし	なし	なし	なし	Ford Motor Company (外国資本100%)
General Motors de México (1935)	General Motors	外国資本 100%	なし	なし	なし	なし	General Motors de México (外国資本100%)
Fabricae Auto-Mex (1938)	Chrysler	外国資本 33%	外国資本45% (1968)	外国資本100%, 企業名をChrysler de Méxicoとする (1972)	なし	なし	Chrysler de México (外国資本100%)
Vehículos Automotores Mexicanos (Willys) (1946)	American Motors	メキシコ資本 100%	外国資本40% (1963) メキシコ政府資本60%	不明	不明	Renault Industrias Mexicanasに吸収 される (1984) (注)	
Diesel Nacional (1961)	Renault	メキシコ資本 100% (政府)	なし	なし	Renault Industrias Mexicanasを設立, 外国資本40% (1978)	外国資本100% (1984) 乗用車の生産停止 (1986)	
Representaciones Delta (1955)	Mercedes-Benz, DKW	メキシコ資本 100%	操業停止 (1964)				
Planta Reo de México (1955)	Toyota	メキシコ資本 100%	操業停止 (1963)				
Impulsora Mexicana Automotriz (1961)	Borward	メキシコ資本 100%	企業名をFábrica Nacional de Automóvilesとする (1963) 操業停止 (1969)				
Promexa (1961)	Volkswagen	メキシコ資本 100%	外国資本100%, 企業名を Volkswagen de Méxicoとする (1964)	なし	なし	なし	Volkswagen de México (外国資本100%)
Nissan Mexicana (1961)	Datsun	外国資本 100%	なし	なし	なし	なし	Nissan Mexicana (外国資本100%)

(出所) D. Bennett, and Sharpe, *Transnational Corporations versus the State*, Princeton: Princeton Univ, 1985, 等の資料に基づき作成。
(注) 親会社アメリカン・モーター・スがルノーに買い取られたため。

輸入も増え始め、68年には以前の輸入額を上回るようになった¹³。貿易収支を改善するために、外貨の稼得と節約をめざす規制が72年政令(1972年10月公布)で定められた。

2. 輸出義務付け政策の導入(72年政令)¹⁴と成果

外貨稼得のためにまず、①完成車製造企業に輸入の一定割合を輸出で相殺する義務が課せられた。輸出・輸入比率は、1973年30%、その後、年々10%ずつ上昇して76年に60%とし、79年までに100%とすることが明記された。これは69年協定(1969年10月に成立)からの延長で協定では1970年5%、71年15%、72年25%と定められていた。また、部品製造企業製品の輸出を促すために②完成車製造企業の輸出の少なくとも40%は、メキシコ資本過半数の部品製造企業の製品であることが義務づけられた。さらに、輸出奨励策が加わった。③完成車製造企業の貿易収支が黒字の場合、その黒字を原材料・部品の輸入に使い、生産を増加でき(生産割当の増加)、また、④完成車製造企業は、生産の60%以上を輸出する場合、新型エンジンを追加生産できることになった。

外貨節約のために⑤部品製造企業に国産化率60%以上達成の義務づけが行われた。また、完成車企業の国産化率をいっそう高めるための奨励策として、⑥義務国産化率60%を上廻った場合には1%ごとに割増生産割当が与えられることになった。

1973年に発生した第1次石油危機の影響で世界的に経済不況が広がり、自動車需要が大きく縮小したため、輸出義務づけによる自動車産業の貿易赤字削減計画は失敗した。69年協定および72年政令で義務づけられた輸出目標が達成されたのは、1970年から73年までであった。メキシコの乗用車輸出は、1974年の1万9117台から75年には2983台に減少した¹⁵。

メキシコ経済は、対外債務が累積し、元金および利子支払が困難な状況に直面した。1975年の秋から輸出義務付け政策の見直しが始まり、76年3月に

「義務国産化率引上げ」案が作成されたが¹⁰⁶、この案は完成車製造企業の反対、および、76年12月に発足する次期政権の人々の反対、また、政権末の混乱もあって成立しなかった。代りに1977年6月に輸出義務の強化を内容とした新しい「自動車産業育成のための政令」(77年政令)が公布された。

3. 輸出義務の強化(77年政令)と成果

77年政令は、多国籍企業の世界的な生産計画の中にメキシコをひとつの「生産基地」として組み込ませ、メキシコの自動車製品輸出を増加させることを目的としていた。第1次石油危機後、世界の自動車産業は再編期にあった¹⁰⁷。先進国市場における競争の激化、発展途上国多国籍企業子会社の自動車生産の非効率、石油価格上昇のため燃費効率改善の必要性、発展途上国政府の自動車産業育成政策等が、世界的な自動車産業の再編を促し、新規投資を必要としていた。多国籍自動車企業にとっては、新規投資の一部をメキシコに投資するかどうかの問題にすぎなかった。

77年政令において輸出促進のために、①「外貨予算制度」が導入され、完成車製造企業は、生産活動に必要なすべての外貨を製品および技術等の輸出で相殺することが義務づけられた。外貨予算は、「当初認可割当」と「純輸出実績」から成り、政府が、年初に完成車製造企業に与えた。当初認可割当は、各企業の過去の外貨収支、メキシコ資本参加率、自動車の国産化率を考慮して定められ、年々、減少していき、1982年にゼロとなることで輸入の輸出による完全相殺を達成するようになっていた。相殺すべき輸入の範囲が72年政令に比べ、広がった。72年政令で相殺すべき輸入は、「生産割当」を生産するに必要な原材料および部品だけであった。77年政令ではそれらに加えてディーラー用補修部品、新車、組立工具、国産部品の含む輸入分、特許・商標の使用料、技術使用料まで含むようになった。

輸出義務は、完成車製造企業に課せられたものであるが、②完成車企業に対する部品製造企業製品の輸出義務が従来の40%から50%に引き上げられ

た。完成車製造企業は、これまで以上に部品製造企業の育成に力を貸し、輸出できる製品の開発に協力を必要とした。

外貨節約のために③義務国産化率が、実質的に引き上げられた。「工場当たり直接生産費の60%」から「モデル当たり総部品価額の50%」に変わり、労賃等付加価値を含まなくなった。また、④完成車製造企業の「国産化率」、および、「部品製造企業製品の輸出実績」に算入できる部品は、従来の直接生産費の60%以上から80%以上のものに引き上げられた。

⑤生産割当および価格規制が廃止され、72年政令で導入された車種およびモデル数の制限が撤廃された。それまで、メキシコ企業に生産活動の場を確保するために生産割当が使われてきたが、それに代りトラック、トレーラーおよびバス用ディーゼルエンジンの製造およびそれらの車体への組付けをメキシコ資本過半数企業だけが行えることになった。

多国籍企業は、77年政令に応じて輸出増加のための新規投資計画を次々と発表した。当時、大量の石油埋蔵が確認されてメキシコ市場に将来性が期待できたこと、また、メキシコの低賃金労働に惹かれたからである。GMは、1977年末から78年初めにかけてメキシコに5つの大規模工場を建設する計画を発表した。米墨国境地域のシウダ・ファレスにある保税加工区内に自動車用ワイヤー・ハーネス工場と2つのエンジン部品製造工場を、また、アメリカとの国境に近いラモス・アリスベに完成車組立工場とエンジン製造工場を建設する計画であった。フォードとVWは国内市場および輸出向けに生産能力を拡大する計画を、クライスラーはエンジン工場を建設する計画を、VAMは手動式変速機のアメ리카向け輸出を増加する計画を、日産はエンジン部品の日本向け輸出を増加する計画を発表した。

さらにフォードは、稀少な投資資金を節約するために部品製造企業からの輸出を最大限に利用することを決め、部品生産のための合併企業を3つ設立した。ひとつは、アルファグループとの合併でアルミニウム製エンジンヘッドの製造(NEMAK)であり、ひとつは、Vidrio Plano de México S.A.との合併で自動車ガラスの製造、残りのひとつは、VISAとの合併でプラスチック

部品の生産であった。いずれの事業の場合もフォードは過半数以下しか出資していないが、輸出市場の提供により経営に関与した。

多国籍企業は、77年政令に応じて輸出向け生産のために大規模投資を行ったが、輸出は期待したようには伸びなかった。自動車産業の貿易赤字は、1977年から80年の間に3倍に増え、メキシコの貿易収支赤字の3分の1を、81年には半分を占めるようになった。投資をしてから生産が始まるまでにタイムラグがあり、また、第2次石油危機の発生で自動車需要が落ち込みメキシコからの輸出が減少し、さらに、国内需要が石油ブームで急速に拡大して自動車生産に必要な原材料および部品の輸入が急増した。1977年の国内市場向け完成車の販売台数¹⁰⁾は、27万台弱であったが、79年42万台、81年58万台強とわずか4年で2倍以上に増加した。

1982年に外貨危機が生じ、ペソの切下げでドル建て債務は、大きくふくれあがった。77年政令に応じて輸出拡大のために大規模投資をした企業、たとえばGMは、莫大な債務と、過剰な生産設備を抱え込んでしまった。自動車の国内需要は、一担は倍増したが、1982年には46万台弱、83年に26万台強へと再び77年水準に戻ってしまった。

4. 貿易収支黒字義務の強化(83年政令)と成果

政府は、深刻な外貨不足と、急激な自動車需要の減少に対処するために、1983年9月に「自動車産業合理化のための政令」(83年政令)を公布した。メキシコの貿易収支赤字の半分を占める自動車産業を外貨稼得産業に転換すること、および、自動車産業の生産性を高めて国際競争力をつけることを目的としていた。そのためにこれまでの政策を変更し、①乗用車の生産車種およびモデル数を制限し、②義務国産化率を引き上げた。乗用車の義務国産化率は、1984年および85年は総部品価額の50%、86年55%、87年以降60%と定められた。一方で輸出促進のために③企業の外貨収支が黒字で、生産の半分以上を輸出する場合にはモデルを追加でき、また④輸出向け乗用車の国産化率は

その生産に占める輸出比率に対応して低く定められた。生産の80%を輸出する場合には国産化率は30%, 56%を輸出する場合には48%とした¹⁹⁾。

輸出向け完成車の国産化率が大きく引き下げられたことにより1984年より完成車の輸出が増加した。また、77年政令に応じて投資されたエンジン工場が稼動し始め、1982年からエンジン輸出が増加した。エンジンと完成車の輸出が増加したことと、不況により国内需要が減少したことによって自動車部門の貿易収支は、1983年より黒字となった(前掲第1図)。

第3節 産業組織と技術形成

1. 完成車企業の外資化

62年政令に基づき乗用車および商用車を生産する企業10社が生産を開始した。企業の資本構成の内訳は、メキシコ資本企業6社(VAM, DINA, Delta, Reo, Impulsora, Promexa), メキシコ資本過半数企業1社(FAM), 外資企業3社(フォード, GM, 日産)であった。1990年現在では、外資企業5社(フォード, GM, クライスラー, VW, 日産)だけが生き残り、生産活動を継続をしているにすぎない(前掲第1表)。メキシコ企業は、経営不振から操業開始後、1~2年のうちに3社が消えた。Reo(トヨペット生産)は、早くも1963年に、Delta(DKW生産)は、64年に消えた。Impulsora²⁰⁾(ボルグワッド生産)は、1963年1月に認可されたが資金難から67年8月まで生産が始まらなかった。これもまた2年も経たない1969年に撤退した²¹⁾。

メキシコ企業の外資化が進んだ。メキシコ企業として認可されたPromexaは、1964年1月に外資企業VWに所有権を売却して消えた。また、メキシコ民間企業として認可されたVAMは、資金難から1963年に株式の40%をアメリカ資本(American Motors と Kaiser Industries)に、60%をメキシコ政府に売却しアメリカ資本とメキシコ政府資本との合併企業となった。さらに、クラ

イスラーとの合併企業(メキシコ資本67%)として認可されたFAMは、1968年に資金難から株の12%をクライスラーに売却し、メキシコ資本55%およびアメリカ資本45%の合併企業となった。

外資企業は、3社から4社(フォード、GM、VW、日産)に、また、メキシコ資本過半数の合併企業は1社から2社に増加した。メキシコ資本100%企業は、6社から1社に減少した。企業数は、10社から7社に減少した。1969年のメキシコの完成車製造業の産業組織は、62年に比べ集中が進み、外資化が進展した。

輸出義務付け政策(72年政令)は、多国籍企業に比べ輸出市場開拓能力の劣るメキシコ企業および合併企業にとっては大きな負担となった。72年政令に先だって同じ趣旨の69年協定が出ると、FAMは残るすべての株式(55%)を1971年にクライスラーに売却した。出資比率45%ではクライスラーが輸出の受入れに応じないと判断したからである。これでメキシコ民間資本は、乗用車製造業から姿を消した。公営企業のVAM(メキシコ資本60%)とDINA(メキシコ資本100%)だけが業績はあまり良くなかったが残った²²⁾。外資100%企業は4社から5社に増え、メキシコ資本過半数合併企業は2社から1社に減り、メキシコ資本100%企業1社が生き延びた。輸出義務付け政策は、完成車製造企業のいっそうの外資化を進めた。

輸出義務の強化(77年政令)は、さらに外資化を進展させた。DINAは、唯一残ったメキシコ資本100%企業であったが、強化された輸出義務を達成するために株式の一部を外資に売却した。DINAの自動車製造事業をトラック部門と、乗用車部門の2つに分割し、乗用車部門を受け持つ企業としてメキシコ・ルノーを1978年に設立して株式の40%をフランス・ルノーに売却し合併企業となった。77年政令は、「外貨予算」を各企業に供与するにあたり、出資比率を加味し、メキシコ企業に便宜を図った。しかしながら、たとえ外貨予算の供与にあたりDINA(メキシコ企業)は便宜を与えられても、長期的にみてそれだけでは輸出義務の達成が困難と判断したからである。完成車製造企業は外資企業5社とメキシコ資本過半数の合併企業2社となった。

貿易収支黒字義務付け政策(83年政令)は、業績不振でありながらメキシコ政府資本が入っていたためにかろうじて生き延びていた2つの合併企業を消滅させた。まずVAMは、1983年半ばにメキシコ・ルノーに吸収されて消えた²³。VAMは、1970年代から81年まで輸出実績がまったくなく、82年にかろうじてトラック4台を輸出したにすぎなかった。次いで1984年にメキシコ・ルノーは、83年政令で定められた輸出義務を達成できる見通しがなかったためメキシコ政府出資分のすべてをフランス・ルノーに売却した。メキシコ・ルノーは、乗用車を中央アメリカに輸出していたが、最大の1980年で156台と少なく、83年には30台であった。外資100%企業となったもののルノーの輸出は振わなかった。完成車の輸出実績は、1985年にジープのアメリカ向け輸出 871台であった。完成車の生産を1986年に停止し、フランスからエンジン半製品を輸入して加工し、組立てるエンジン生産に特化した。このようにしてVAMとルノーが完成車製造活動から消えた。乗用車製造企業は、外資100%企業5社だけとなった。

2. 自動車部品産業の生産の集中および外資・外国技術への依存

メキシコの自動車産業保護育成政策は、自動車部品生産の少数企業への集中と主要部品製造企業の外国資本および外国技術への依存を生み出した。

工業センサスデータ(第2表)によると、1960年に完成車組立および部品製造事業所は合わせて258存在した。1985年にはこれが1216に増加している。この間に約1000の事業所が増加したことになる。零細規模(従業者15人以下)事業所の増加が多く、それに比べ、中小規模(15人以上250人まで)事業所の増加が少ないのが特徴である。

規模別事業所数に関するデータの得られる1965年から80年についてみると、この間に538事業所が増加しているが、零細規模は418と77%以上を占めている。中小規模は71事業所(13%)の増加と少なく、1970年代にはわずか4事業所増えたにすぎない。大規模事業所は、1960年代後半に14、70年代前

第2表 自動車産業規模別事業所数推移, 1960~88年 (単位: 事業所)

	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1988
車体・トレーラー製造	88	68	153	190	256		
15人まで		40	102	121			
16~250人		25	47	61			
251人以上		3	4	8			
エンジン・エンジン部品製造	-	4	5	43	266		
15人まで				8			
16~250人		4 ⁽¹⁾	5 ⁽²⁾	27			
251人以上				8			
トランスミッション部品製造	-	-	-	26	43		
15人まで				10			
16~350人				11			
351人以上				5			
サスペンション部品製造	-	-	-	53	48		
15人まで				22			
16~350人				28			
351人以上				3			
ブレーキ部品製造	-	-	-	45	46		
15人まで				19			
16~100人				16			
101~750人				10			
電機部品製造	-	-	-	33			
15人まで				7			
16~250人				20			
251人以上				6			
その他	150	230	361	227	257		
15人まで		90	169	139			
16~250人		127	171	73			
251人以上		13	21	15			
部品産業合計	238	302	519	617	916 ⁽³⁾		
15人まで		130	271	326			
16~250人		156	223	236			
251人以上		16	25	55			
完成車製造	20	17	22	21	21		
6~175人		4 ⁽⁴⁾	7	6			
176~500人		6 ⁽⁵⁾	3	3			
501人以上		7	12	12			
自動車産業合計	258	319	541	638	857	1,216	1,044 ⁽⁶⁾
15人まで		130	271	332	548 ⁽⁷⁾		
16~250人まで		166	233	239	237 ⁽⁸⁾		
251人以上		23	37	67	72		

(出所) INEGI, *Censo Industrial*, 各年版。

(注) (1)101人以上 (2)16人以上 (3)無給従業者事業所を含むため自動車産業合計より大きい。

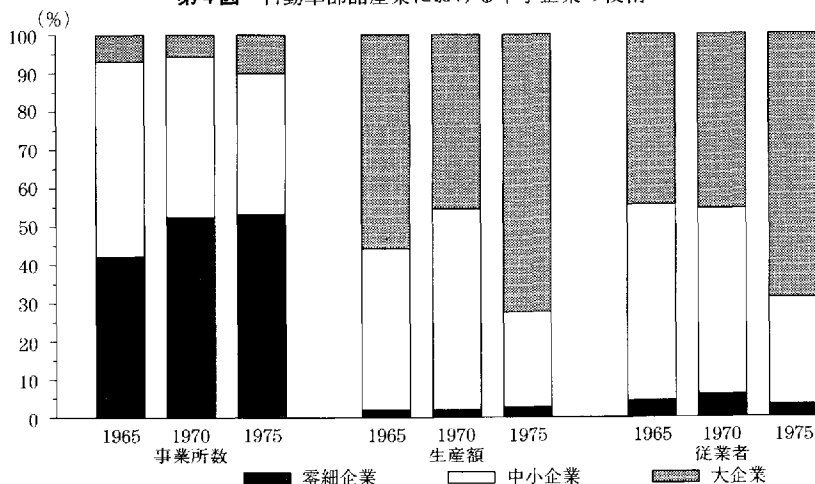
(4)6~100人 (5)101~500人 (6)都市部だけをカバーしているため低めに出ている。

(7)25人まで (8)26人~250人まで

半に30, および, 70年代後半に5と合計49増加している。これらの事業所数の変化は完成車製造業の総事業所数および規模別分布が大きく変化していないので, 部品製造業の事業所規模別変化とみる事ができよう。

このように自動車部品産業に零細規模事業所が多く参入したが, 中小規模事業所の参入が少なかったため生産額では大規模事業所への集中が高まった

第4図 自動車部品産業における中小企業の役割



(出所) 第2表に同じ。

(第4図)。1970年に中小規模事業所は、生産の55%を占めていたが、75年には27%弱とシェアが大きく減少した。代わりに大規模事業所が、1970年の43%から71%へとシェアを拡大した。すなわち、1975年には数では9%にすぎない55の大規模事業所が生産の71%のシェアを占めていた。

生産の集中は、1980年代においても変化していないようである。M・ベネット(Mark Benette)によれば、81年に生産活動を行っていた約400社の部品企業のうち、彼が調査した27社に売上高の65%が集中していた²⁴⁾。また、1986年の日本貿易振興会(JETRO)メキシコ事務所の調査によれば、540社の部品企業のうち、自動車部品工業会(Industria Nacional de Autopartes, A.C.: INA)に加盟している120社に売上高の80%が集中していた²⁵⁾。さらに、1987年のブース・アレン・ハミルトン社等の調査によれば、部品企業300社のうち、売上高1000万ドル以上の40社に売上高の3分の2が集中していた²⁶⁾。これらの数値は、先にみた1975年センサスデータの値と大差がない。

生産の集中は、品目別に部品生産をみると供給独占、あるいは、供給寡占を造りだした。ベネットによれば、1981年に主要部品30品目のうち、13品

目(エンジン部品、スパーク・プラグ、ラジエーター、燃料ポンプ等)で、1社がメキシコ市場の70%以上のシェアを占めていた。50%以上のシェアを1社が占める品目は、24品目あった²⁷⁾。また、先のJETROメキシコ事務所の調査によれば、1986年に主要部品58品目グループのうち、市場を1社が完全に独占する品目は4品目(ライト・ランプ・警笛、カルダンシャフト、変速機、音絶縁・邪魔板)、80%のシェアを1社が占める品目は2品目(スパークプラグ・碍子・コンデンサー、ブレーキ)、70%のシェアを1社が占める品目は、4品目(鋳造品、バルブ、変速レバー、ピックアップ)あった²⁸⁾。50%のシェアを1社が占める品目は、これまで数えたものを含め26品目グループあった。

自動車部品の生産が大規模企業に集中した原因は、保護による輸入代替育成政策にあった。まず第1に、保護によって創出された市場が、効率的に自動車部品生産を行うには狭小であった。自動車部品の生産が本格化した1965年の自動車生産台数は10万台に達していなかった。その後、国内市場が拡大して前掲第1図にみられるように1979年から82年にかけて石油ブームにより一時的に40万台を超えたこともあったが、大体は40万台以下であった。規模の経済を生かして部品生産を行うには特定の完成車製造企業に納入するだけでは不十分で、複数企業と取引せざるを得ない状態にあった。メキシコでは1970年から輸出が義務づけられたが、70年代の輸出は小さく生産規模拡大には効果を上げ得なかった。1982年からエンジン輸出が、また84年から完成車の輸出が急速に拡大したが、輸出向け完成車の国産化率は低く、部品の生産規模を拡大するものではなかった。

自動車部品の生産が大企業に集中した第2の原因は、先にみたように自動車部品を製造できる技術を持った中小企業が育たなかったことにある。メキシコは、部品企業を手厚く保護してきた。部品の輸入禁止、あるいは、輸入事前許可制の実施、完成車企業の部品内製制限、国産義務部品および義務国産化率の指定等によって保護してきた。完成車企業は、輸入できず、内製できず、部品企業の製品を購入せざるを得なかった。品質が悪く、価格が高く、納期に問題があっても、メキシコ製の部品を調達せざるを得なかった。市場

は、部品製造企業の売り手市場であった。部品は常に品薄で、製造すれば売れた。このため部品企業は、品質の改善および生産費引下げ努力を必要としなかった。

保護が、非効率的な部品製造活動の存続を可能としたため、本来なら規模の経済を生かし、生産費を節約するために部品で購入、あるいは、下請けに出す工程を自社内で行うことを可能とした。結果的に、部品企業の技術水準は遅れ、中小企業は育たなかった²⁹⁾。特に精密な加工に耐え得る素材を製造する中小企業、および、精密な機械加工のできる中小企業が育たなかった。

保護あるいは競争の欠如が部品の内製化を促し、競争が外注化を進めることは今日、アメリカの自動車企業が日本車に対する競争力を高めるために部品の内製化縮小の方針を出していることから裏づけられる。たとえば、GMは、部品の外部調達率を30%から40%に高めることを明らかにしている。また、品質・価格で競争力のある部品企業を一次供給者として選び、直接取引する企業数を減らし、取引期間をこれまでの1年単位から3~4年以上に伸ばすことを検討している³⁰⁾。

よく知られているように、強い国際競争力を持つ日本の自動車産業では、完成車製造企業と多数の小規模な下請け企業とが長期取引より生まれた信頼関係に基づいて相互依存のおよび補完的な生産活動を行い、垂直的で重層的な分業構造を形成している。下請け企業は、生産性と要素集約度に応じて階層的な分業を行っている。このため、完成車企業の外注比率が高い。垂直的で重層的な分業体制の中で完成車企業は、1次下請け企業に対し技術援助および生産管理指導を行っている。さらに1次下請けは2次下請けに対し、2次下請けは3次下請けに対し技術援助を供与し、生産管理指導を行っている。このようにして常に完成車企業が達成した技術進歩を、末端の下請け中小企業にまで浸透させているだけでなく、下請け企業もまた技術開発を行っている。中小部品企業の発展が、日本の自動車産業の高い生産性と強い国際競争力を形成している。

韓国においても、まだ日本ほどの重層構造とはなっていないにしても、中

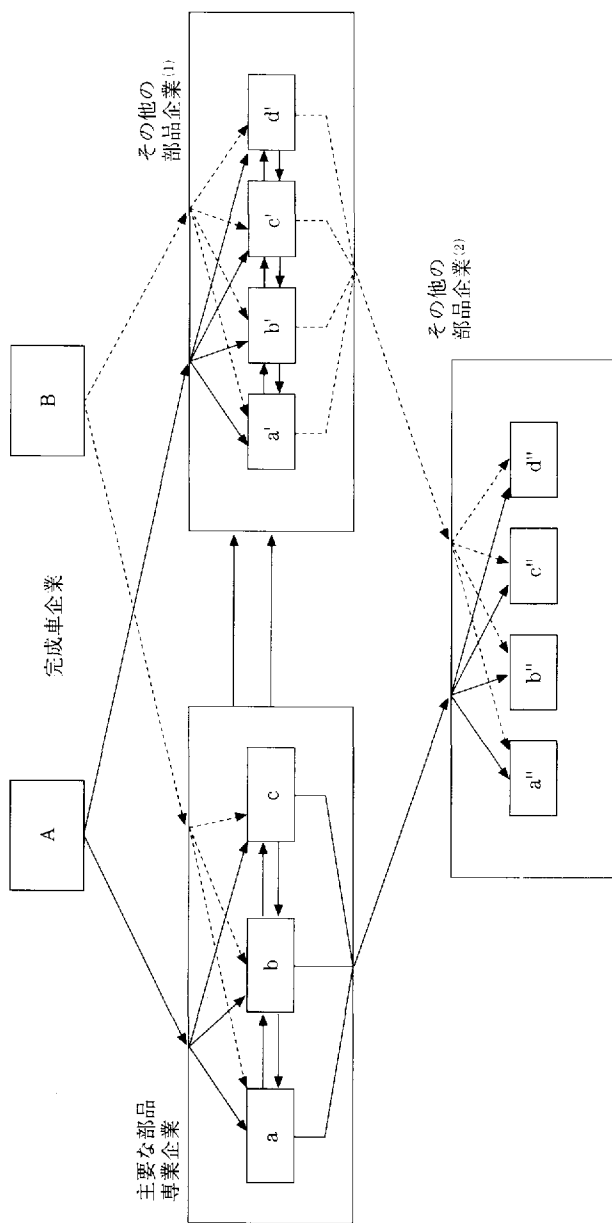
小部品企業が発展し、効率的な分業体制が形成されつつある³¹⁾。

日本と韓国の自動車産業が、メキシコと同じように当初、保護の下で育成されながら中小規模の部品企業が発展し、メキシコで発展しなかったのは、「保護の期間」についての認識が日本および韓国とメキシコとの間で異なっていたためであろう。すなわち、日本および韓国では、近い将来、「保護が取り外される」という前提に立って各企業は生産性上昇努力をしてきた。そのために新技術を導入し、中小部品企業を育て、生産費を節減する必要があった。日本は1965年より自動車の輸入を自由化しており、韓国もまた、88年よりアメリカ・ヨーロッパ車に対し輸入を自由化し、95年より日本車の輸入自由化を予定している。一方、メキシコでは自動車部品の国産化を開始して四半世紀経った今日でも自動車の無差別輸入自由化の見通しが無い。

メキシコの完成車企業と部品企業との分業構造は、第5図にみられるようなものである。日本のような完成車企業を頂点とするピラミッド型の垂直的な分業構造は存在していない。いずれの規模の企業も、複数企業と取引関係を持っている。また、完成車企業も、部品専門企業も内製化率が高く、少量多種生産品目でさえ内製している場合が多い。図にみられるように日本の2次および3次下請けに相当する企業は少ない。

自動車部品製造企業への出資規制があるため、部品企業の外資化は生じなかった。しかしながら、第3表にみられるように主要部品企業は、外国資本との合併企業が多い。第3表は、「売上高大手個別企業番付および大手グループ番付」(1988年)の中に含まれている部品製造企業およびグループを拾ったものである。部品製造企業が19社、および、部品製造グループが1社含まれている。それらの主要部品製造企業は、資本および技術面で外国企業に依存している。20社のうち、1社は外資100%、11社はメキシコ資本60%以上の合併企業、8社がメキシコ資本100%と、外国資本を含む企業が6割を占めている³²⁾。外資100%企業1社は、1986年まで乗用車の製造を行っていた企業で、現在はエンジンの加工および組立生産に従事し、製品のすべてを輸出している。保税加工であるため外資100%での操業が認められている。売上高

第5図 自動車産業における企業間分業



(出所) ILOとSEPAFINの共同調査。

(注) (1) 完成車企業の下請となつてゐる企業と、主要な部品専業企業の下請となつてゐる企業の双方が含まれてゐる。

(2) 主要な部品専業企業の下請企業(完成車企業からみれば2次下請企業)と、(1)であげたその他の部品企業の下請企業(同じく2次下請企業または3次下請企業)との双方が含まれてゐる。

第3表 『エクスパンシオン誌』大手個別企業番付、大手グループ番付、に登場する部品製造企業 (20社) 1988年

	売上高(1)		輸出高(2)		輸出仕向地 (3)	輸出品 (4)	売上高に占める 輸出比率 (2)/(1) % (5)	出資比率 % (6)		創立年 (7)	輸出 開始年 (8)	従業員数 (9) 人
	順位	100万ペソ	順位	100万ペソ				メキシコ 政府	民間 外国			
1) Spicer SACY y subs SACY	25	752,998	27	111,982	アメリカ	トランスミッション	14.87	67	33	アメリカ	1958	12,971
2) Renault Industrias Mexicanas SA CV	41	373,929	11	373,929	フランス	エンジン	100		100	フランス	1984	1,117
3) Transmisiones y Equipos Mecanicas SA	G-46	227,054	G-23	65,896	アメリカ	トランスミッション	29.02	67.05	32.95	アメリカ	1964	1,934
4) CIFINSA	72	218,134	20	105,374	アメリカ	エンジン部品 (モノブロック)	78.81	100			1950	4,294
5) Cummins SACY	94	165,132	32	82,702	アメリカ	エンジン・部品	50.08	60	40	アメリカ	1984	632
6) Rassin SACY	106	145,086	30	107,075	アメリカ	板ばね	73.80	100			1928	1,695
7) Nomak SA	108	144,233	42	58,517	アメリカ、 カナダ	エンジン部品 (アルミニウムヘッド)	40.57	75	25	アメリカ	1981	954
8) Central de Industrias SACY	116	135,791	37	69,750	アメリカ	座席カバー	51.37	80	40	アメリカ	n.a.	3,300
9) Industrias Automotriz SA	127	118,353	52	43,893	アメリカ	半組立運転室	37.09	100			n.a.	1,852
10) Motores Perkins SA	145	99,403	224	1,147	ラ・アメリカ	補修用エンジン	1.15	78.30	2.90	イギリス	n.a.	483
11) Keulabica SACY	165	84,881	126	7,703	アメリカ	トラクター	9.08	100			n.a.	n.a.
12) Gouher de Mexico SACY	190	65,113	206	1,681	中央アメリカ	フィルター	2.57	100			n.a.	974
13) Electro Optica SACY	255	44,769	166	3,119	アメリカ、 ドイツ	ヘッドライト、鏡	6.97	60	40	ドイツ	n.a.	964
14) Aramex SACY	275	40,124	278	259	アメリカ	バンパー	0.65	60	40	アメリカ	n.a.	842
15) Producciones Automotrices SA	396	21,552	168	3,070	アメリカ	ブランチ コンデンサー	14.24	100			n.a.	494
16) Super Diesel SA	440	17,358	-				22.71	90	10	スペイン	n.a.	231
17) Industrias Metalicas Monterrey SA	473	14,840	164	3,370	アメリカ	車体、ハンドル		100			n.a.	544
18) Equipo Automotriz Hermex SACY	481	14,228	172	2,849	アメリカ	安全三角形	20.02	60	40	ドイツ	n.a.	383
19) Acabados Fijos Industrias SACY	499	12,959	247	796	アメリカ、 ドイツ	ボイラー圧給水器、 振動盤	6.14	60	40	ドイツ	n.a.	528
20) Ruedas y Estampados SACY	500	12,899	104	12,435	アメリカ	自動車用車輪フレーム	96.40	100			n.a.	241

(出所) Expansión, agosto 16, agosto 30, septiembre 27, 1989,等の資料に基づき作成。
(注) G: 企業グループの番付であることを示す。

第4表 主要部品輸出企業12社の技術の源泉

	源 泉	
	外 国	国 内
技 術 援 助	8	—
エンジニアリング・サービス	3	2
資本参加による技術導入	3	—
無償技術協力	2	—
特許および商標	—	1

(出所) 1989年9月から11月にかけてメキシコの主要部品輸出企業12社を対象に「輸出促進政策の効果」について調査した結果の一部。
A. Mercado and T. Taniura, "Mexico's Exports of Manufactures and Economic Policy," mimeo, El Colegio de México, 1990, p.51, Table 24.

における主要部品企業は、主要部品輸出企業でもある³³ (第3表)。その主要部品輸出企業12社を対象とした利用技術源に関する調査では、圧倒的に外国技術が多く、国内技術はごく一部である(第4表)。

第4節 国際競争力

メキシコの自動車部品産業が国際競争力を持った産業として発展しなかった原因は、これまでみてきたことから主として2つあげられよう。ひとつは、完成車製造業が外資主導で発展し、完成車を輸出しようにも高品質で低価格の同一モデルがすでに外国市場にあり輸出困難であったことである。このため専ら、国内市場向けに生産することになり、生産規模が最大で35万台程度と小さかったために部品生産の面で規模の経済を達成できず、生産費が割高となった。

もうひとつの原因は、前記の原因とも関連するが、部品産業の市場規模が小さかったために市場構造が独寡占的となり、売り手市場が形成され、革新技術を恒常的に取り入れていくようなインセンティブがなかったことであ

第5表 自動車部品輸出入推移, 1971~90年

(単位: 100万ドル)

	輸出合計①	乗用車用 エンジン	乗用車用 補修部品	輸入合計②	乗用車組 立用部品	乗用車用エ ンジン部品	乗用車商用 車補修部品	①-②
1971	34	6	28	225	168	n.a.	57	-191
1972	45	10	35	258	192	n.a.	66	-213
1973	64	22	42	314	232	n.a.	82	-250
1974	77	25	52	438	329	n.a.	109	-361
1975	90	35	55	593	474	n.a.	119	-503
1976	77	55	22	584	485	n.a.	99	-507
1977	39	2	37	523	453	n.a.	70	-484
1978	243	90	153	737	612	n.a.	125	-494
1979	221	52	169	1,000	786	n.a.	214	-779
1980	241	33	208	1,418	858	147	413	-1,177
1981	226	61	165	1,733	1,004	177	552	-1,507
1982	345	214	131	988	583	109	296	-643
1983	783	603	180	364	200	65	99	419
1984	1,254	983	271	587	265	112	210	667
1985	1,279	1,039	240	764	329	146	289	515
1986	1,547	1,153	394	638	286	113	239	909
1987	1,735	1,291	444	1,099	753	103	243	636
1988	1,826	1,372	454	1,682	979	148	555	144
1989	1,763	1,366	397	1,761	950	171	640	2
1990	1,690	1,297	393	3,298	2,539	178	581	-1,608

(出所) Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *Estadísticas del Comercio Exterior de México*, Vol. XIV, Núm. 11, nov. 1991.

る。このため、技術水準が世界の水準より遅れ、国際競争力を持たない自動車部品産業が形成されてしまった。

国際競争力がないことを反映してメキシコの自動車部品産業の貿易収支は、1982年まで赤字であった(第5表)。1983年に貿易収支は黒字に転換したが、その原因は、エンジン輸出の増加と、乗用車の国内需要落ち込みによる組立部品の輸入減少にある。黒字幅は、エンジン輸出の増加により1986年まで拡大したが、輸出向け乗用車の組立部品が増加するにつれ減少し、90年に再び赤字となった。メキシコ製自動車部品が、品質および價格的に国際競争力がないため輸出向け乗用車に組み付ける部品を輸入に依存せざるを得ないからである。

一方、エンジン輸出の方は、輸出が増えてもエンジン部品の輸入は増加していない。エンジンは、メキシコ製部品を多く用いて製造されているとみられる。したがって、メキシコ製エンジンおよびエンジン部品は、国際競争力があるとみられる。

自動車の補修部品の貿易収支は赤字傾向にあり、この分野でメキシコは国際競争力を持っていないようである。

おわりに

メキシコは、30年という歳月をかけて自動車部品産業を育成しながら国際競争力を持った産業をこれまでのところ発展させることができなかった。その主な原因は、自動車産業育成政策がメキシコ製自動車需要の拡大を抑制し、部品生産において規模の経済を達成できなかったこと、また、手厚い保護の下で育成したために技術が世界の水準より遅れてしまったことにある。

メキシコは外資企業主導で既存の多国籍企業の開発したモデルを手厚い保護の下で生産してきた。政府は民族資本企業育成のために優遇措置を設けたが民族資本企業は、技術力、資金力および市場開拓能力で外資企業と競争で

きず、次第に淘汰されてしまった。国内市場は、所得に比べ自動車価格が高い⁹⁴こともあり、また度重なる経済の混乱が国内需要の伸びを阻害したこともあって大きくは成長しなかった。本格的な国産化を開始した1965年の乗用車の国内需要は6万7376台であった。1980年代最高の国内需要は、81年の34万6201台であった。その後の経済混乱で、1980年代はその水準を回復できず、90年ようやくその水準を回復した(34万8803台)。

輸出を伸ばすこともまた困難であった。国際市場にすでにメキシコ製品と同一の車種が存在し、しかもそれらはメキシコ製品より品質が良く低価格だからである。外資企業は、保護により隔離された市場の確保を目的として進出していたため輸出には関心が薄かった。政府は、輸出を伸ばすために輸出義務を課し、強化し、インセンティブを供与したが、1983年までは大きく伸びなかった。完成車の国産化率を国内市場向けの半分に減らして初めて1984年から輸出が伸び始めた。1990年の輸出は21万1640台で、生産の35%である。

国内市場向け乗用車の国産化率が、総部品価額の60%と低いのも需要規模が小さいことに起因している。外資主導で既存の車種を生産してきたため、メキシコでは規模の経済効果を達成できないということで車体を輸入に依存することを自動車産業育成政策が許してきた。固有のモデルであれば国産せざるを得ず、国産化率が高くなったであろう。

自動車部品産業は手厚い保護の下で育成され、市場規模が小さかったために独・寡占市場が形成され、売り手市場となったために生産費を節減するインセンティブが欠如した。結果的に部品製造技術が世界の水準より遅れてしまった。需要(国内需要および輸出)の伸びが小さかったことが投資を抑え、部品産業への新規参入を少なくした。メキシコでは労働集約度に応じて効率的に部品生産を行う中小部品企業が育たなかった。

要するに、メキシコでは外資企業主体で外車種の生産を行い、その上、手厚い保護の下で自動車部品産業の発展を図ってきたため、効率的な自動車生産組織が形成されず、国際競争力を持った製品(完成車・部品)を生産できず、

生産・輸出を伸ばすことができなかったといえる。

メキシコの新たな自動車産業育成政策(89年政令)は、自動車産業の合理化および国際市場への参入をめざして、これまでの手厚い保護を大きく取り去った。部品の輸入自由化、完成車製造企業の内製制限撤廃、国産義務部品の廃止、義務国産化率の廃止等、大幅な規制緩和が行われた。唯一残った部品産業の保護規定は、「完成車製造企業は、その生産活動より生み出す付加価値の36%を、部品製造企業が生み出せるように部品を購入する」という条項だけである。このように89年政令は、完成車製造企業が自由に部品を購入できるようにした。品質が悪く、高い部品を敬遠できるようにした。部品企業は、これまでのように造れば売れるという状況がなくなったため、国際水準の新技术を導入し、生産性を上げ、品質を改善する努力をせざるを得なくなった。

89年政令はまた、完成車の条件付き輸入を認めた。企業の貿易収支が黒字であれば、その範囲内で輸入が可能となった。政府もまた、輸入の権限を確保した。完成車の価格が、同一の外国車より高い場合には、政府が輸入できる。これにより完成車製造企業は、低い価格の、品質の良い部品だけを選ばなければ、利益を確保できなくなった。

89年政令の実施によりメキシコは、自由競争下での部品産業の育成を開始したといえる。新しい政策は、1990年11月より実施されたため、まだ成果は明らかではないが、各種規制の緩和により部品産業の効率化が促進されると推測される。中小企業の育成も必要となり、産業組織が変化し、生産の分散化が生じよう。しかしながら、自動車産業の発展主体は多国籍企業であり、輸出市場の開拓は、多国籍企業の世界的な生産計画に制約されよう。

〔注〕

- (1) Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.(AMIA), *Boletín* 313, enero 1992, p.3.
- (2) AMIA, *Boletín* 289, enero 1990.
- (3) AMIA, *La industria automotriz de México en cifras*, edición 1988, p.168.

- (4) Booz-Allen & Hamilton e Infotec, *Industria de autopartes*, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, 1987, p.15.
- (5) 日産自動車(株)編『自動車産業ハンドブック 1990年版』紀伊國屋書店 1990年 173ページ。
- (6) Industria Nacional de Autopartes, A.C.(INA), “¿INA quien es?” p.15.
- (7) Booz-Allen & Hamilton e Infotec, *Industria de autopartes*, p.42, cuadro 13.
- (8) 1991年には8361台の輸入車が販売されたとみられる(AMIAの資料に基づき推計)。
- (9) 5項目のうち④～⑤は、62年政令に明記されていないが当初より実行されていた(Douglas C. Bennett and Kenneth E. Sharpe, *Transnational Corporations versus the State*, Princeton: Princeton Univ., 1985, p.129)。72年政令では5項目すべてが明記されている。
- (10) 恒川恵市『従属の政治経済学 メキシコ』東京大学出版会 1988年 89ページ。
- (11) D. Bennett and Sharpe, *Transnational Corporations...*, p.54.
- (12) 恒川, 前掲書, 89ページ。
- (13) D. Bennett and Sharpe, *Transnational Corporations...*, p.152.
- (14) 72年政令は、62年政令公布後、必要に応じて追加してきた種々規制と62年政令とをまとめて一本化したものである。
- (15) Nacional Financiera, *La economia mexicana en cifras*, Mexico DF., 1981, pp.174-175.
- (16) D. Bennett and Sharpe, *Transnational Corporations...*, p.201.
- (17) *ibid.*, pp.191-200.
- (18) 生産台数から輸出台数を差し引いて求めた。輸入は、米墨国境地帯等の自由貿易地域と特別な許可を得た場合しか認められていないのでゼロとした。
- (19) 83年政令施行細則第10条。
- (20) SOMEX(政府開発銀行)が、1963年に買い取り、企業名をFábrica Nacional de Automoviles S.A.(FANASA)に変更した。
- (21) ボルグワード1台の生産費は、10万ペソであった。しかしながら、価格規制があったため、ディーラーには4万4000ペソで卸された。消費者には5万5000ペソで販売された(D. Bennett and Sharpe, *Transnational Corporations...*, p.124)。
- (22) *ibid.*, p.177, Footnote.
- (23) AMIA, *La industria automotriz...*, p.52.
- (24) Mark Bennett, *Public Policy and Industrial Development : the Case of the Mexican Auto Parts Industry*, Boulder : Westview Press, 1986, p.3.
- (25) 日本貿易振興会機械技術部『メキシコの自動車産業の発展と現状』1987年 186

ページ。

- (26) Booz-Allen & Hamilton e Infotec, *Industria de autopartes*, p.38, cuadro 9.
- (27) M. Bennett., *Public Policy...*, pp.31-33.
- (28) 日本貿易振興会, 前掲書, 228~242ページ。
- (29) 中岡哲郎「メキシコ自動車産業の形成と技術」(中岡哲郎編『技術形成の国際比較』筑摩書房 1990年)75ページ。
- (30) 松井幹雄『自動車部品』日本経済新聞社 1988年 52ページ。
- (31) 谷浦妙子「産業政策と国際競争力—メキシコと韓国の自動車産業の比較」(『アジア経済』第33巻第7号 1992年7月)第5表参照。
- (32) 1983年現在の自動車部品工業会加盟企業62社中, 外国資本が入っていることが明らかな企業は43社あった(星野妙子「メキシコの民族系企業グループの発展要因」(『アジア経済』第31巻第1号 1990年1月)85ページ 第6表)。
- (33) 輸出規模の大きい企業, 上位40社(310社中)で輸出総額 4億5000万ドルの76%を占めている(Booz-Allen & Hamilton e Infotec, *Industria de autopartes*, p.39, cuadro 11)。
- (34) メキシコの場合には, 乗用車の国産化にあたり価格規制(上限価格の設定)を行ったが本国での販売価格の1.5倍と高価であった(D.Bennett and Sharpe, *Transnational Corporations...*, p.147, および, 恒川, 前掲書, 90ページ)。