

メキシコ自動車産業の急成長 —雇用と賃金はどう変化したか—

星野 妙子

はじめに

近年、メキシコ自動車産業はめざましい成長を遂げている。現下の成長をけん引するのは、日産・ホンダ・マツダなどの日系自動車会社と、これら企業を顧客とする日系自動車部品会社である。しかし、日系企業の後を追うようにドイツのオーディ・ダイムラー・BMW、韓国現代グループの起亜がメキシコへの進出を決め、日本のトヨタも大型投資を発表している。世界の主要自動車会社の投資ラッシュによって、メキシコ自動車産業の成長の勢いは今後も衰えそうにない。

世界の自動車会社がメキシコに引き寄せられる理由の一つは、その賃金の安さにある。しかし、大型投資が相次ぎ発表されるなかで、先行する企業の間では、今後、労働力の奪い合いや賃金の上昇が起こるのではないかと懸念が広がっている。2000年代までのメキシコの賃金全般の動きを分析した研究は、この時期までに熟練労働力の賃金が上昇し、熟練・非熟練間の賃金格差が拡大し、熟練労働力需要が増加した地域と、その他の地域の賃金格差が拡大したと指摘している (Hanson [2004]; García Guzmán [2009]; Cabral, Mollick and Faria [2010])。変化を引き起こした重要な要因の一つとして指摘されるのが、メキシコ北部や米国国境地帯へ集中する外国直接投資であった。

はたして自動車産業において賃金は上昇するのだろうか。今後を予測するためには、まず現状を正しく理解する必要がある。そのための一助として、本稿では過去10年間の自動車産業における賃金や雇用の推移を明らかにする作業を行う。

本論の構成は次のとおりである。第Ⅰ節では、1980年代以降のメキシコの自動車生産台数の推移をたどり、自動車産業の急成長の要因を整理して示す。第Ⅱ節では、過去10年の自動車産業における雇用の変化をみる。それにより、従来のメキシコ北部・米国国境地帯に加えて、グアナファト州を中心とする、バヒオ (Bajío) と総称されるメキシコ中央部に新たな自動車産業の集積が生まれつつあることを示す。第Ⅲ節では、2000年代後半以降の自動車産業における実質賃金の推移を検討し、全国平均でみれば実質賃金は大きく変化していないことを示す。第Ⅳ節では、自動車産業が集積する州の賃金相場の変化から、自動車産業の労働力需要拡大が賃金に及ぼした影響を探る。グアナファト州では賃金相場の上昇がみられないものの、社会保険加入者の伸び率が他州を大きくしのぐことから、自動車産業の労働力需要拡大の圧力は目下のところ賃金上昇ではなく、インフォーマルな労働市場の開拓に向かっているのではないかと仮説的な解釈を示す。最後に本論の議論を総括しむすびとする。

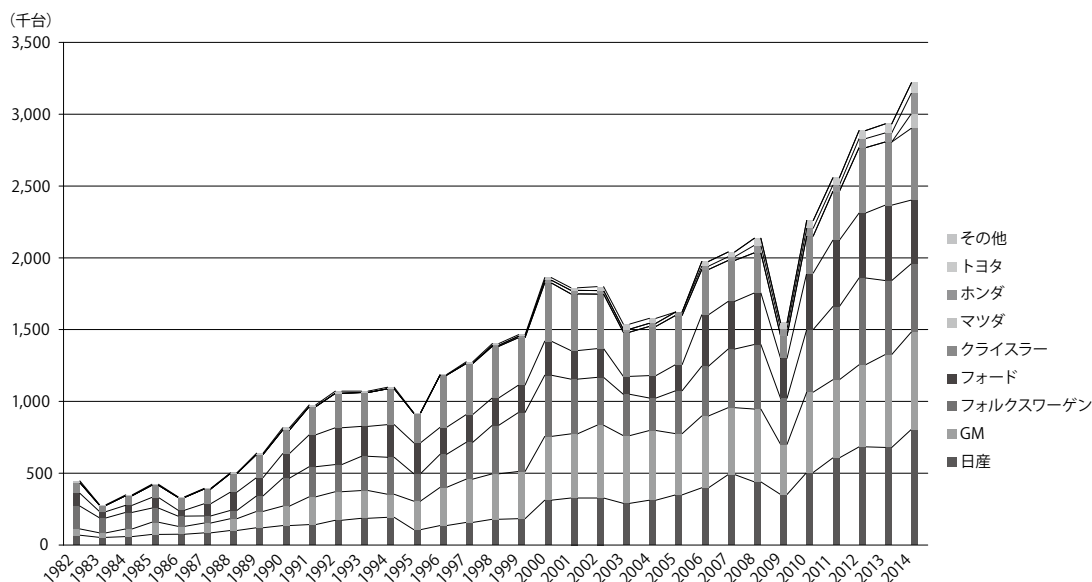
I 急成長するメキシコ自動車産業

メキシコ自動車産業は、米国への小型車の輸出により、1990年代から右肩上がりの成長を遂げてきた(図1参照)。生産台数は、リーマンショックによる米国市場の縮小で2009年に急激な落ち込みを経験したものの、2010年には回復し、2011年以降はめざましい勢いで伸びている。この伸びに大きく寄与しているのが、日産・ホンダ・マツダの日系3社であった。メキシコの2014年の乗用車・小型トラックの総生産台数は322万台であり、このうち112万台が日系企業によるものだった。前述の新規大型投資を発表した各社は、その生産規模を、起亜が30万台(生産開始予定2016年)、アウディが15万台(同2016年)、ダイムラーが30万台(日産と合併、同2017年)、BMWが15

万台(同2019年)、トヨタが20万台(同2019年)と発表しているの、生産台数は2019年までに400万台を軽く超えよう。

世界の自動車会社がメキシコに集まるのは、次のような理由による。第一に、世界最大の自動車市場であり、自動車産業の一大集積地でもある米国の隣に位置することである。メキシコに生産拠点を構えれば、この巨大な市場、巨大な産業集積に安い輸送コストでアクセスできる。また、短いリードタイムでの生産が可能となることから、市場の要求にも迅速に応じられる。ただし、立地の優位はメキシコが米国以外の国に対して持つ優位である。米国を含めた主要自動車生産国に対して持つメキシコの優位が、冒頭で述べた安い賃金であった。米国労働統計局の統計によれば、2012年においてメキシコの自動車産業の時間当たり労

図1 メキシコの乗用車・小型トラックの企業別生産台数の推移(1982年～2014年)



(出所) INEGI, *Industria automotriz en México*, 1997, 2001, 2003, 2006, 2009, 2010/ AMIA, *Boletín de prensa*, 2011年12月, 2012年12月, 2013年12月, 2014年12月。AMIA, *Boletín de prensa* は、<http://www.amia.com.mx> 2015年9月4日。

(注) 1. 1997年～2003年のクライスラーはダイムラー・クライスラー。
2. 2011年, 2012年のクライスラーの生産台数にはフィアットも含める。

働報酬コストは、メキシコと並ぶ自動車生産国であるブラジルの半分以下、韓国の3分の1以下、米国の5分の1という安さであった⁽¹⁾。以上の二つに加えて、メキシコのメリットとして世界の主要国と自由貿易協定を結んでいることがある。2015年8月現在、メキシコは11の自由貿易協定を世界46カ国と締結するうえ、ラテンアメリカ統合連合(Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI)の枠組みのもとでブラジル・アルゼンチンと自動車に関する経済補完協定を締結しており、低率あるいは無関税で自動車部品・自動車の輸出入が可能となっている(星野[2014: 25-27])。

2010年代にはこれらに「集積」という新たな優位が加わった。一般に自動車部品のサプライチェーンは自動車会社を頂点とし、その下に自動車部品会社が幾重にも連なるピラミッド型の階層構造をなす。メキシコ国内に成立するサプライチェーンは、ピラミッドの幅が狭く層も薄かった。それは一つに、低賃金のメリットを享受できない資本集約的な部品は最適生産規模が大きく、メキシコで生産する誘因に乏しかったことがある。しかし、自動車会社が生産台数を増加させたことで、自動車部品の需要も拡大し、規模の経済が働くようになった。そのため自動車会社のみならず、自動車部品会社の進出ラッシュが起きている。自動車産業のサプライチェーンは徐々にメキシコ国内で生産する自動車部品の幅と階層の厚みを増しているが、そのことが自動車生産への投資の呼び水となり、さらに自動車部品生産への投資を誘うという、集積がさらなる集積を呼ぶ状況を生んでいる。

それでは、2010年代前半の急成長過程において、自動車産業の雇用はどのように変化したのだろうか。

Ⅱ 自動車産業の急成長と雇用の変化

最近公表された2014年経済センサス(*Censos Económicos 2014*)によれば、自動車産業の主要3業種の就業者数⁽²⁾は、2004年49万9000人、2009年51万3000人、2014年72万2000人と増加した。2014年の数字は、センサスが捕捉する就業者総数の2.4%、製造業就業者総数の14.2%にあたる。72万2000人のうち62万4000人は自動車部品製造の就業者であった(<http://www.inegi.org.mx> 2015年8月24日)。

2014年における自動車産業主要3業種の就業者の州別分布は図2に示すとおりである。図2は3業種合計の州別の就業者数を、5万人以上、2万人以上5万人未満、1万人以上2万人未満、1万人未満の4つに分類し、地図に色分けして示したものである。それによれば、5万人以上の州は米国内国境沿いの北部4州(①～④)に集中する。2万人以上5万人未満は米国内国境沿いの残る2州(⑤、⑥)と中央部の6州(⑦～⑫)、1万人以上2万人未満は中央部の3州(⑬～⑮)とメキシコシティ(⑯)に分布する(州名は図2の凡例参照)。この分布はおおむね自動車会社の工場の分布に重なる(図3参照)。自動車会社の工場が所在せず就業者数の多い州(①タマウリパス、②ヌエボレオン、⑬ドゥランゴ、⑭サカテカス)は、自動車部品会社の工場が所在する州である。

図2の地図で色づけされた州は、自動車産業が集積する州といえるが、集積形成の時期は地域によって異なる。メキシコ自動車産業の歴史は、1980年代中ごろを境に、国内市場向けに生産を行っていた輸入代替工業化期と、米国向け輸出生産に転換した輸出工業化期に二分できるが、輸入代替工業化期に形成されたのが、図3でみればメキシコシティを取り囲む位置にあるメキシコ州・

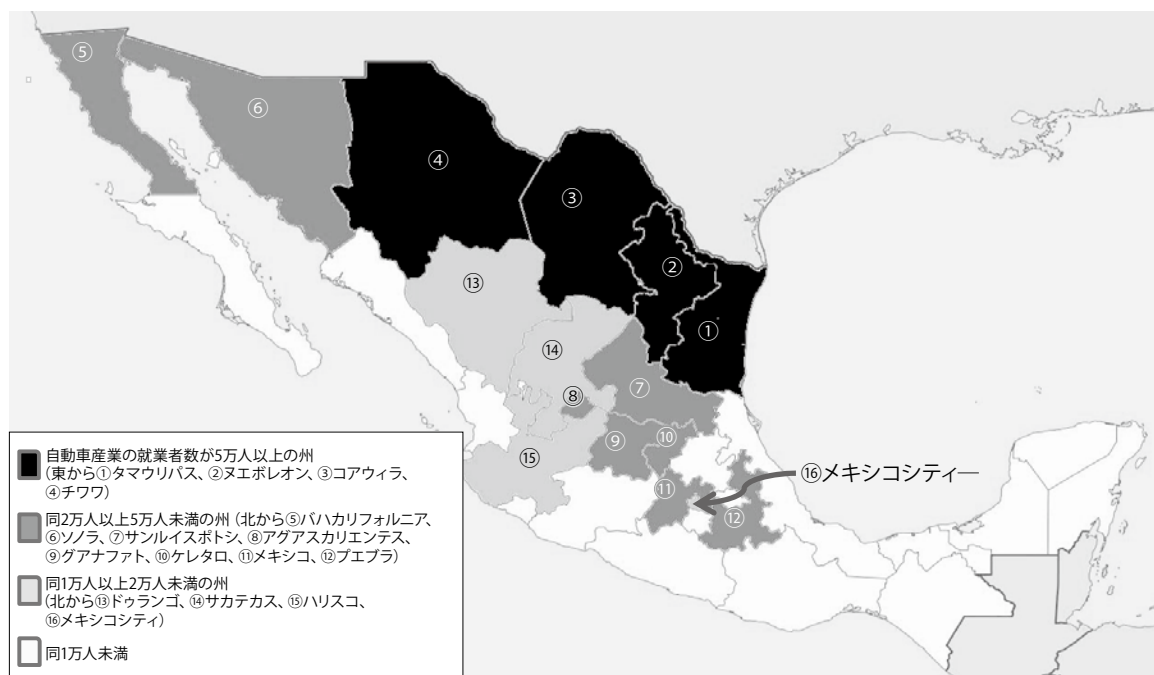
モレロス州・プエブラ州からなる集積であった。この時期には米系ビッグスリー（GM、フォード、クライスラー）とフォルクスワーゲン（VW）、日産の5社が合わせて年産50万台に満たない規模で生産を行っていた。この集積は図1に示した右肩上がりの成長が開始される前に形成されたものである。その後、集積が形成される地域は輸出工業化期に北方へ移動した。その背景には、米国向け輸出のためにフォルクスワーゲンを除く4社が、米国により近い地域に新たな生産拠点を設けたことがある。フォルクスワーゲンは、プエブラ州の旧来の生産拠点を輸出向けに再編した。

図2に黒色で示した米国国境沿いの4州は、輸出工業化期の早期に米系ビッグスリーをけん引役

として形成された集積であり（図3参照）、2014年時点においても就業者数において他州に抜き出ている。しかし、この状況が今後変わる可能性があることを、就業者数の伸びは示している。表1は、自動車産業の就業者数が1万人以上の15州とメキシコシティについて、2004年と2014年の就業者数と、この間の増加率を示したものである。表は増加率の高い順に州を並べ、増加率100%以上の州、全国平均（45%）以上100%未満の州、全国平均以下の州の3つに色分けしてある。

100%以上の増加率を示すのは、ソノラ州を例外として、米国国境から離れた中央部の州である。このうち自動車会社の工場所在州は、GMが2000年代後半に新工場を設けたサンルイスポト

図2 2014年経済センサスにみる自動車産業就業者の州別分布



(出所) 2014年経済センサス（INEGI, *Censos Económicos 2014*, <http://www.inegi.org.mx> 2015年9月26日）をもとに筆者作成。

(注) 自動車産業の定義は、北米産業分類システム（SCIAN, Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte）2013年版4桁分類番号の3361（乗用車・トラック製造）、3362（車体・トレーラー製造）、3363（自動車部品製造）。

シ、2010年代前半にマツダ・ホンダ・VW（エンジン製造のみ）が新たに進出したグアナファトと、日産が既存の第二工場の近くに第三工場を設けたアグアスカリエンテスの3州であった。残るドウランゴ・サカテカス・ケレタロの3州では、自動車部品製造で就業者が増加した。新設された自動車工場に供給するために、隣接するこれらの州へ自動車部品会社が新たに進出した、あるいは既存の会社が規模を拡張したとみることができる。

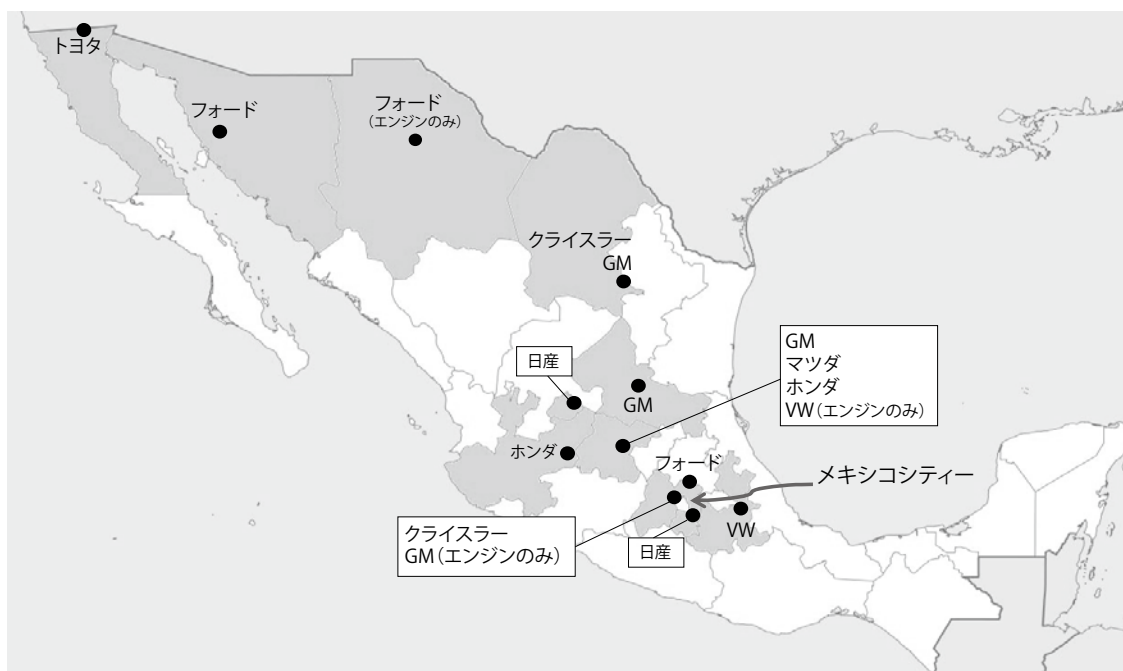
これに対し、北部国境沿いの4州は、就業者の増加率では中央部に大きく劣る。GMとクライスラーが工場を置くコアウィラ州の増加率は全国平均を上回るものの、ヌエボレオン州は全国平均並み、タマウリパス州は全国平均を下回る。チワワ州に至っては就業者数が減少している。

以上の事実を、2000年代後半以降、メキシコ

中央部に新たな自動車産業の集積が形成されつつあることを示している。中央部のなかでも集積の要となっているのが、2010年代前半に日系自動車会社が相次いで進出したグアナファト州であった。

グアナファト州が2010年代に自動車産業の集積地として浮上した背景に、州政府の積極的な誘致活動がある。その先駆けとなったのが1995年のGM誘致であった。その経緯についてはロスタインの研究がある。彼によれば、州政府は自動車産業のサプライチェーンに着目してこの産業を誘致対象に選んだ。すなわち、サプライチェーンは前述のように自動車会社を頂点とするピラミッド型階層構造をなすために、自動車会社を誘致すれば、取引関係を持つ自動車部品会社も進出すると考えたのである。GMを誘致するために、州政

図3 自動車会社の工場所在地



(出所) AMIA（メキシコ自動車工業会）のホームページ情報をもとに筆者作成。
(<http://www.amia.com.mx> 2015年9月7日)

府は用地の提供、インフラ整備、工業団地の造成、税制優遇、労働者の教育訓練などの便宜を図った。誘致策はねらいどおりの効果を上げ、GMの周囲にGMと取引関係を持つ自動車部品会社が進出し、集積の基礎が築かれた(Rothstein [2005: 61-64])。GM進出後も自動車部品会社の進出により集積形成は徐々に進んだが、そのペースに弾みをつけたのが、2011年のマツダとホンダの誘致であった。自動車会社2社を誘致したことで、それぞれの系列の自動車部品会社も新たにグアナファト州あるいはその隣接州に進出することとなった。いまやGMに代わり日系企業が、メキシコ中央部の集積形成のけん引役となっている。

メキシコ中央部が2010年代に自動車産業の集積地として浮上した背景として、もう一つ指摘できるのが治安問題である。2000年代後半以降、麻薬

カルテルの活動が活発化したためメキシコの治安は急速に悪化したが、なかでも著しい悪化をみたのが麻薬密輸ルート上に位置する米国国境地帯のタマウリパス、ヌエボレオン、コアウィラ、チワワの4州だった。これら4州は、これまでみてきたように自動車産業の集積地と重なる。これに対し中央部の治安はそれほど悪化していない⁽³⁾。治安のよさも、新規投資を中央部に向かわせる要因となったと考えられる。

それでは、中央部が新たな集積地として浮上し、自動車産業の雇用の地理的分布に変化がみられるなかで、賃金はどのように変化したのであろうか。

Ⅲ 自動車産業の労働力需要拡大が賃金に及ぼした影響

図4は、メキシコ国立統計地理院(INEGI)が毎月実施する製造業月間アンケート調査(Encuesta mensual de la industria manufacturera)の結果をもとに、製造業と自動車産業主要3業種(自動車・トラック製造、車体・トレーラー製造、自動車部品製造)の企業に雇用される工場労働者(obrero)の1人当たり平均月額実質賃金の推移を、統計数字が入手可能な2007年1月から最新の2015年6月までの期間について示したものである⁽⁴⁾。このグラフから、次のような特徴を読み取ることができる。

まず、自動車産業3業種それぞれの賃金水準に注目すると、第一に自動車・トラック製造と他の2業種との間に大きな賃金格差が存在することである。車体・トレーラー製造は広義の自動車部品と考えることができるので、この差は自動車会社と自動車部品会社の間の賃金格差ということになる。サプライチェーンの頂点に位置する自動車会社は強い価格交渉力を持ち、自動車部品会社に対し定期的な価格引き下げを要求することが一般

表1 おもな州の自動車産業就業者数の変化

州名	2004年	2014年	増加率%
全国合計	498,975	722,024	45
⑬ドゥランゴ	2,152	14,693	583
⑭サカテカス	3,648	11,116	205
⑨グアナファト	14,406	40,343	180
⑦サンルイスポトシ	11,594	31,005	167
⑧アグアスカリエンテス	10,208	23,660	132
⑩ケレタロ	15,891	33,784	113
⑥ソノラ	18,778	39,523	110
③コアウィラ	70,553	124,634	77
⑫プエブラ	25,394	40,049	58
②ヌエボレオン	39,378	58,290	48
⑤バハカリフォルニア	14,619	21,497	47
①タマウリパス	43,159	57,186	33
⑯メキシコシティ	10,483	12,644	21
⑪メキシコ	38,354	44,418	16
⑮ハリスコ	10,330	11,606	12
④チワワ	159,646	123,283	-23

(出所) INEGI, *Censos Económicos 2014*

(<http://www.inegi.org.mx> 2015年9月9日)

(注) リストにある州は2014年に自動車産業の就業者数が1万人以上の州。州の位置は図2参照のこと。

的である。価格引き下げの圧力は一次サプライヤーから二次サプライヤー、二次サプライヤーから三次サプライヤーへと伝えられるために、サプライチェーンの下位に位置する自動車部品会社ほど収益性は低い。収益性の格差が賃金格差を生む一因と考えられる。

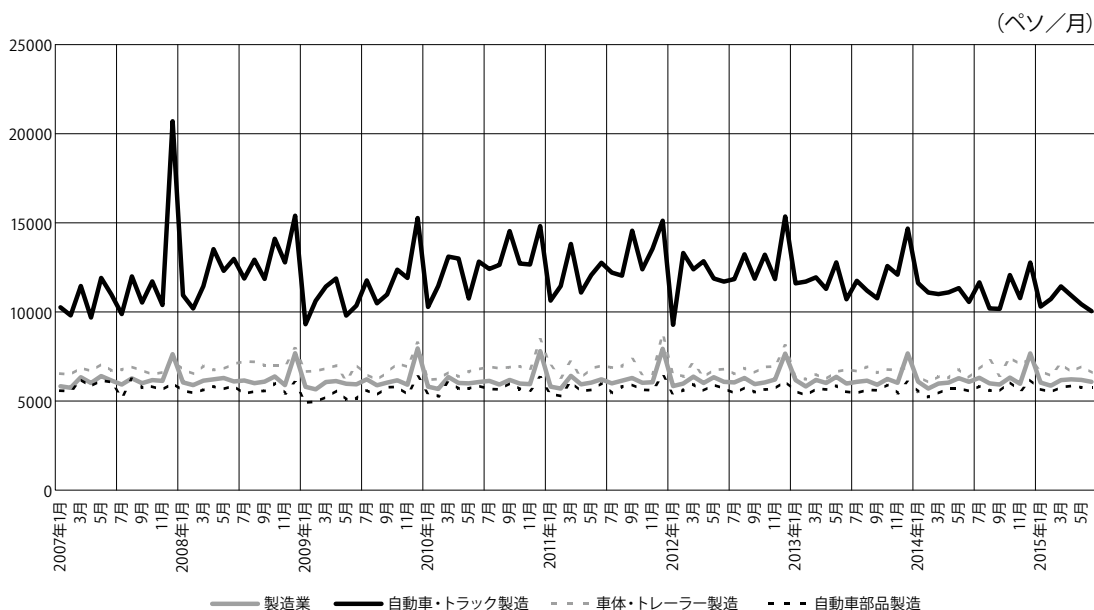
つぎに、実質賃金の推移をみると、第一に注目されるのは、1年のなかで大きな変動はあるものの、自動車産業3業種のいずれも、グラフに示した2007年から2015年の期間、平均実質賃金がほとんど増えていない点である。なお、各年12月に賃金が一時的に上昇しているが、これはアギナルドと呼ばれるボーナスの支払い日が12月にあたるためと考えられる。第二に注目されるのは、自動車産業3業種の賃金の推移が、製造業平均の推移と大きく変わらない点である。さらに車体・トレー

ラー製造、自動車部品製造に限っていえば、賃金水準においても製造業平均と大きく変わらない。

以上の事実から導き出される結論は、労働力需要の拡大にもかかわらず、全国平均でみれば、2015年6月時点においては賃金上昇は起きていないということである。

なぜ賃金上昇が起きていないのか。第一に考えられるのは、最低賃金制度が賃金の上昇を抑える役割を果たしている可能性である。2000年代以降、最低賃金は物価上昇に見合う率でしか引き上げられていない。最低賃金は毎年12月に改定されるが、引き上げ率は企業と労働組合が毎年の賃金改定交渉を行う際の基準となっている。ただし、最低賃金の引き上げ率はあくまで参照基準であって、企業と労働組合の交渉を縛るものではない。労働組合が強い交渉力を持ち、高い引き上

図4 製造業と自動車産業の工場労働者の平均賃金の推移（2007年1月～2015年6月）



(出所) INEGI, *Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera*, (<http://www.inegi.org.mx> 2015年9月14日)

(注) 実質賃金の算出方法は注(4)を参照。

げ率を獲得することも可能性としてはあり得る。にもかかわらず、実際にそうっていないのは、労働組合の交渉力を鈍らせる要因が存在するためといえる。その一つと考えられるのが、膨大な数のインフォーマル部門就労者の存在である。

国立統計地理院 (INEGI) は、インフォーマル部門の規模を示すさまざまな指標を発表しているが、そのなかでインフォーマル部門を最も広くとらえる指標は、不安定な事業体ないしは不安定な雇用関係のもとで働く就労者の、全就労者、あるいは全非農業就労者に占める比率である。2015年第2四半期において、これらの比率は前者で57.8%、後方で31.5%にも上った (<http://www3.inegi.org.mx> 2015年9月25日)。このような膨大なインフォーマル部門就労者の存在が、賃金水準を下方に引き下げる重し役を果たしている可能性がある。

ただし、次節で2007年以降の州ごとのメキシコ社会保険公社 (Instituto Mexicano del Seguro Social, IMSS) の社会保険全加入者の平均実質賃金を検討するが、この指標でみると2011年以降、最低賃金の低い上昇率、インフォーマル部門就労者の存在という点で同じ条件のもとにありながら、州によっては平均実質賃金の上昇がみられた。つまり、上記二つ以外にも、実質賃金の上昇を阻む要因が存在すると思われる。この要因が何であるかについては今後の検討課題とし、とりあえず本稿では2007年以降賃金上昇が起きていないという事実を指摘するにとどめたい。

全国平均でみれば、自動車産業の1人当たり実質賃金は上昇していないが、上昇した地域と下落した地域があって、両者が相殺され全国平均では上昇していない可能性も考えられる。しかし、この点については国立統計地理院 (INEGI) が州ごとのアンケート調査の集計結果を公表していないので確認できない。そこで次節では、グアナファ

ト州、コアウィラ州、ヌエボレオン州に焦点をあてて、州ごとの賃金の全般的な動向を検討することで、自動車産業の労働力需要拡大の影響を探ることとしたい。

IV 自動車産業集積州の賃金動向の変化

ここで資料として用いるのは、国立統計地理院 (INEGI) が編さんするメキシコ社会保険加入者の州別の平均日額賃金に関する統計である。産業を問わない全加入者の平均日額賃金であり、自動車産業に限定したものではない。まず、自動車産業が集積する州のなかでグアナファト・コアウィラ・ヌエボレオン3州の平均日額賃金がどの水準に位置づけられるのかをみよう。

図5は、自動車産業の就業者数が1万人以上の15州とメキシコシティについて、2015年1月時点での社会保険加入者の州別平均日額賃金を示したものである。全国平均を薄色で示している。この図から、賃金水準は州ごとに大きく異なることが明らかになる。全国平均を上回るのは、メキシコシティ・ケレタロ州・ヌエボレオン州・メキシコ州で、それ以外の州は全国平均を下回る。自動車産業が集積する3州についていえば、最も高いのがヌエボレオン州であり、コアウィラ州は全国平均にほぼ等しく、グアナファト州は図5に示した州のなかで下から2番目に低い。つぎにこの3州の賃金の推移をたどろう。

図6は、2007年1月から2015年6月までの、全国と3州の社会保険加入者の年平均日額実質賃金の推移を示したものである。

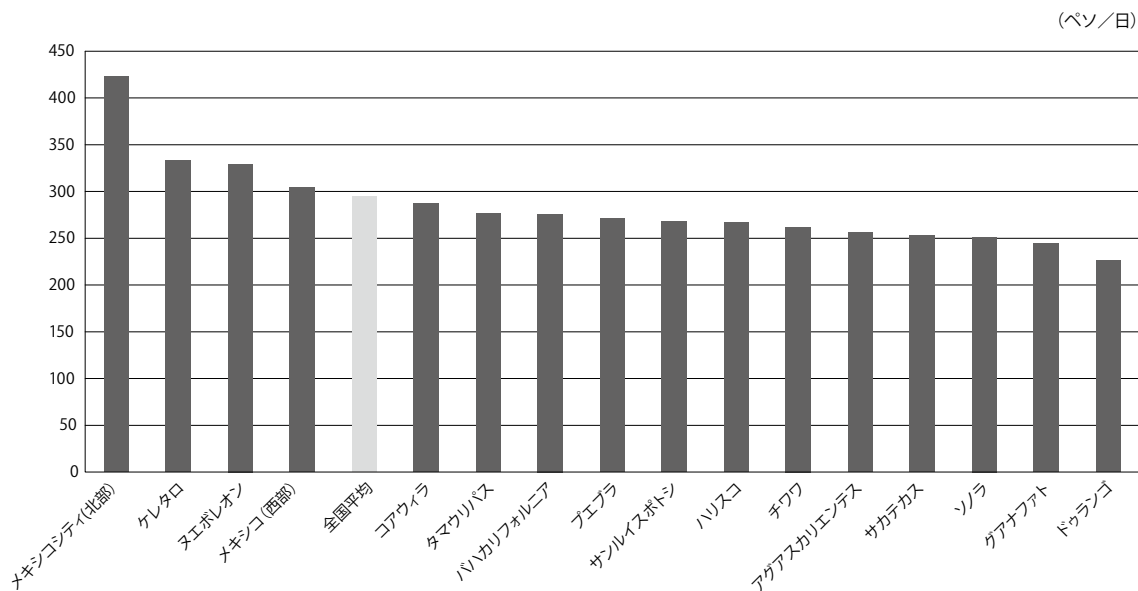
図6では、全国とヌエボレオン州、グアナファト州の年平均日額実質賃金がこの期間にほぼ同じ水準にとどまったのに対し、コアウィラ州では2012年以降、上昇したことを示している。コア

ウィラ州の社会保険加入者の統計は、自動車産業の動向の影響を大きく受けていると考えられる。それは第一に、全就業者中に占める自動車産業の比率が高いことがある。コアウィラ州の全就業者中に占める製造業の比率は40.7%、製造業就業者の42.7%が自動車産業の就業者であった。これに対しヌエボレオン州、グアナファト州では製造業の比率がそれぞれ30.2%、32.2%、自動車産業は製造業の13.8%、11.7%を占めるにとどまった。図7に自動車産業が集積する3州と全国の社会保険加入者数の推移を、2007年1月を100とする指数にして示した。コアウィラ州では、2008年後半に社会保険加入者数の大幅な減少が起きている。経済センサスによれば、同州の自動車産業就業者数は、2004年の7万1000人から2009年には6万人へと減少しており、リーマンショック後、減産のために大規模な雇用調整が行われたこと

を示している。その後、就業者数は2014年の12万5000人にまで増加した(INEGI, *Censos económicos 2014*, <http://inegi.org.mx> 2015年9月9日)。景気回復後の増産による労働力需要の急増と、雇用規模の絶対的大きさが、賃金水準の引き上げ圧力となった可能性がある。

他の2州については、2007年以降、年平均日額実質賃金の上昇はみられない。つまり、この間に自動車産業就業者数は増加しているが、それが州の賃金水準に影響を及ぼしたようにはみえない。いくつかの理由が考えられるが、一つは自動車産業の雇用増加の絶対数だが、2009年から2014年でみると、コアウィラ州の6万5000人に対しヌエボレオン州は1万7000人、グアナファト州も2万人と小さく(INEGI, *Censos económicos 2014*, <http://inegi.org.mx> 2015年9月9日)、賃金水準を押し上げるほどの影響力を持たなかった可能性である。

図5 社会保険加入者の州別平均日額賃金(2015年1月)



(出所) INEGI, *Banco de Información Económica* (<http://www.inegi.org.mx> 2015年8月26日)

(注) 図に示す州は自動車産業の就業者数が1万人以上の州。

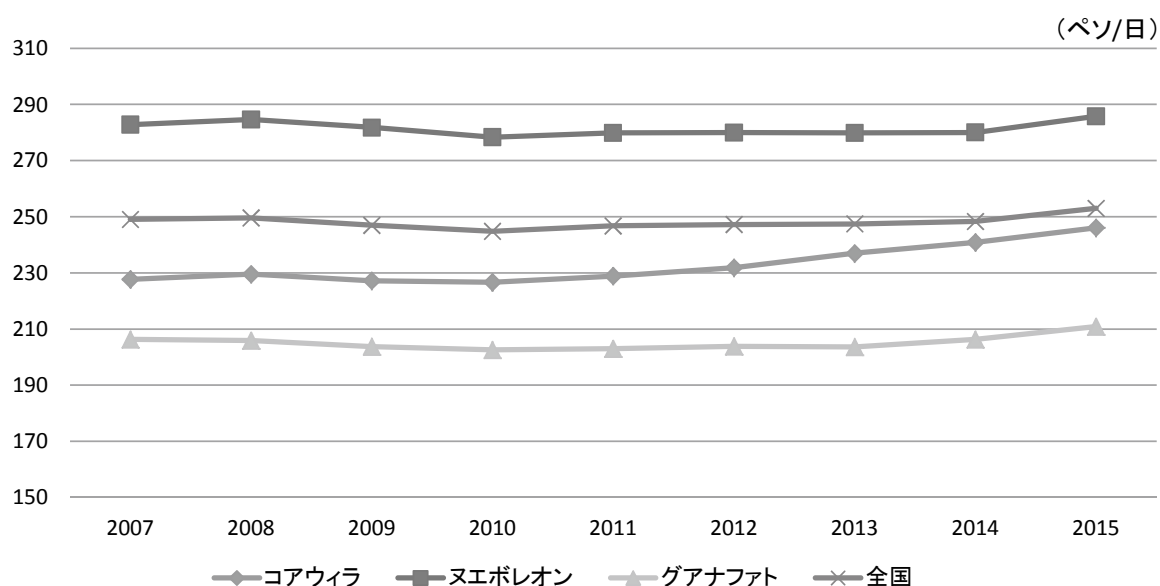
もう一つが、労働力需要の急上昇の圧力が賃金とは別の方向に向かった可能性である。そしてその方向として考えられるのが、インフォーマル労働市場の労働力の取り込みである。

社会保険加入者数の変化を示した図7において注目されるのは、2012年以降、グアナファト州の社会保険加入者数が全国および他の2州を大きくしのぐ勢いで増加している点である。社会保険の新規加入者として想定できるのは、社会保険にこれまで加入していなかった労働者と、新規に労働市場に参入する若年労働者である。前者は前述の政府が定義するインフォーマル部門の就労者に含まれる。後者は雇用機会がなければインフォーマル部門に滞留する可能性が高い労働力である。グアナファト州ではインフォーマルな労働者と若年新規労働者のフォーマル労働市場への取り込みが、他の州を大きくしのぐ勢いで進んで

いることを示唆している。

グアナファト州では企業の動きとして、農村部に工場を立ち上げたり、採用者の学歴要件を引き下げたり、交通の不便な地域で従業員用送迎バスを運行したり、また生産ラインに女性を配置したりなど、さまざまな動きが観察される。それらは、インフォーマル部門からフォーマル労働市場への労働力の転換を促す、企業の側からの働きかけとして理解できるのではないだろうか。グアナファト州の賃金は、前述のように自動車産業の集積州のなかでは最低水準に近く、目下のところ上昇もしていない。しかし、企業の賃金支出は抑えられているとしても、非熟練労働力の技能訓練や従業員送迎のための輸送費用など、賃金以外の労務関連支出が増加している可能性がある。その詳細については今後の検討課題としたい。

図6 全国と自動車産業が集積する3州における社会保険加入者の年平均日額実質賃金の推移



(出所) INEGI, *Banco de Información Económica* (<http://www.inegi.org.mx> 2015年9月26日)

むすび

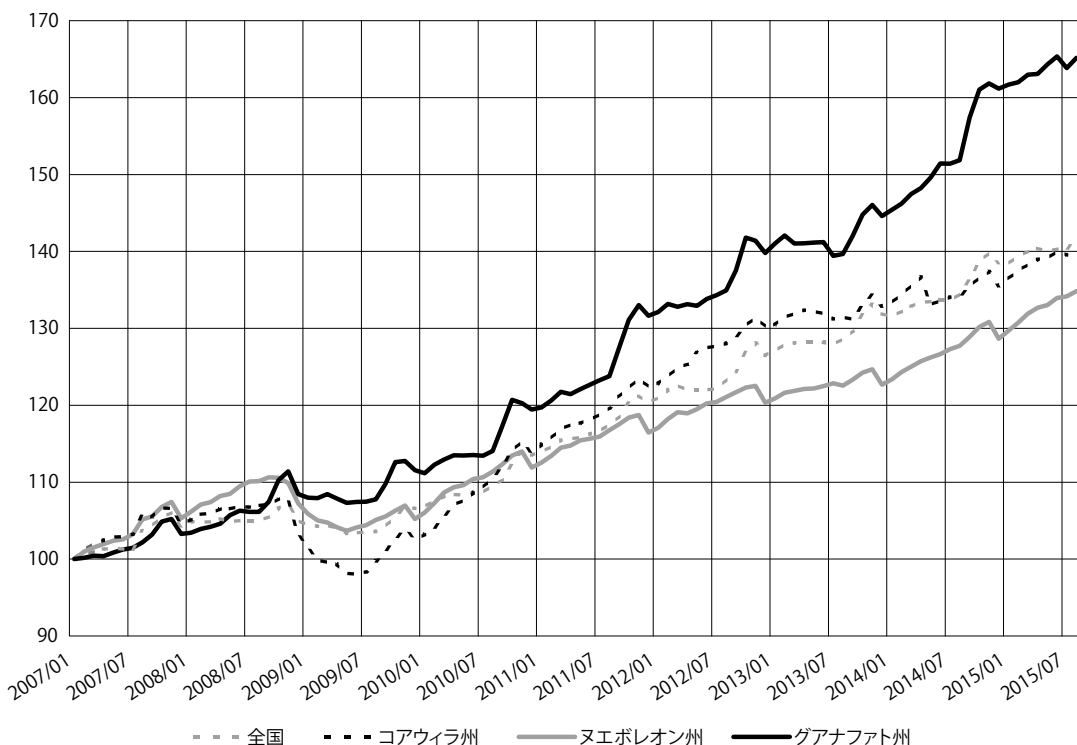
以下、二つの論点について本論の議論を総括することで結びとしたい。

一つは、自動車産業において今後賃金は上昇するかという本稿の冒頭に挙げた疑問に対する総括である。本論で明らかになったのは、全国平均で見れば目下のところ自動車産業の実質賃金は上昇していないという事実であった。しかし、地域によっては今後上昇する可能性はあるといえよう。その論拠としては、メキシコ最大の自動車産業の集積地であるコアウィラ州で、すでに賃金の上昇が起きていることが挙げられる。2010年代半ば以降、グアナファト州を中心とするメキシコ中央部が自動車産業の新しい集積地として浮上しつつある。グアナファト州においては、自動車産業の労

働力需要拡大にもかかわらず、賃金全般の上昇はみられない。その理由として、本論では労働力需要の規模自体が賃金全般を押し上げるほど大きくない可能性、そして労働力需要拡大の圧力が賃金上昇ではなく、インフォーマル部門の労働力の取り込みに向かっている可能性を指摘した。

これらの見方が正しいとすれば、今後グアナファト州の賃金が上昇するのは次のような状況が生じたときといえよう。第一に労働力需要の拡大が今後も続き、賃金水準を押し上げるほどの規模となったときである。第二にインフォーマル部門の労働力の取り込みが労働力の質と量の面で限界に達したときである。グアナファト州の実質賃金の推移をみると、2015年第二四半期にわずかに上昇傾向がうかがわれる。これが長期的

図7 全国と自動車産業が集積する3州における社会保険加入者の伸び（2007年1月＝100）



(出所) INEGI, Banco de Información Económica (<http://www.inegi.org.mx> 2015年9月29日)

な賃金水準上昇の端緒であるのか、一時的なものに過ぎないのかについては、今後、引き続き自動車産業の雇用と賃金の検討を続けるなかで明らかにしていきたい。

もう一つの論点は、先行研究との関係で、外国直接投資と地域間賃金格差について本論で何か明らかになったかという点である。外国直接投資が賃金の上昇を引き起こすという先行研究の指摘が、本論ではコアウイラ州の事例において確認できた。すなわち、コアウイラ州の賃金水準は現時点で全国平均にはほぼ等しいが、それが2012年以降の自動車産業の労働力需要拡大の過程で引き起こされたことが確認された。グアナファト州は現時点では自動車産業が集積する16州のなかで下から2番目の賃金水準の低さである。しかし、一つめの論点で指摘したような理由から今後賃金が増加すれば、メキシコの地域間賃金格差構造のなかでのグアナファト州の相対的地位が上がる可能性が高いといえよう。

注

- (1) 出所はU.S. Bureau of Labor Statistics, *International Labor Comparisons*, August 2013 (<http://www.bls.gov> 2015年9月2日)。労働報酬コストには、賃金、社会保障費、労働関係課税が含まれる。ここで自動車産業とは、産業分類でISIC29に含まれる「自動車製造」「自動車車体・トレーラー製造」「自動車部品製造」を指す。
- (2) 主要3業種とは、北米産業分類システム(SCIAN)3桁分類の「輸送機械製造」に含まれる業種のうち、自動車製造に関わる「乗用車・トラック製造」(分類番号3361)「車体・トレーラー製造」(同3362)「自動車部品製造」(同3363)を指す。
- (3) INEGIが実施する「犯罪被害と治安に対する認識についての全国アンケート調査(ENVIPE) 2014年」によれば、2013年に治安に不安を感じる18歳以上の住民の比率は、全国平均で72.3%であった。米

国国境地帯の同じ数字は、タマウリパス州84.1%、ヌエボレオン州80.2%、コアウイラ州82.0%、チワワ州78.0%と全国平均を上回ったのに対し、グアナファト州は58.5%、アグアスカリエンテス州は51.8%と、全国平均を大きく下回った(<http://www.inegi.org.mx> 2015年10月6日)。

- (4) 実質平均賃金は、アンケート調査対象企業が労働者に支払った賃金総額を対象企業の総労働者数で除して一人当たりの名目賃金支払い額を求め、インフレの影響を除くために、それを2010年10月を100とする消費者物価指数で除して算出した。

参考文献

<日本語文献>

星野妙子 [2014]『メキシコ自動車産業のサプライチェーンーメキシコ企業の参入は可能かー』(アジアを見る眼117) アジア経済研究所。

<外国語文献>

- Cabral, Rene, Andre Varella Mollick and Joao Ricardo Faria [2010] “Capital and Labour Mobility and their Impacts on Mexico’s Regional Labour Markets, *Journal of Development Studies*, Vol.46, No.9, October, pp.1523-1542.
- García Guzmán, Brígida [2009] “Los mercados de trabajo urbanos de México a principios del siglo XXI,” *Revista Mexicana de Sociología* Vol. 71, Num.1, enero/marzo, pp.5-46.
- Hanson, Gordon H. [2004] “What Has Happened to Wages in Mexico since NAFTA? Implications for Hemispheric Free Trade,” Antoni Esteve, ed., *Integration the Americas, FTAA and Beyond*, David Rockefeller Center-Series on Latin American Studies, Cambridge: Harvard University, pp.505-537.
- Rothstein, Jeffrey S. [2005] “Economic Development Policymaking down the Global Commodity Chain: Attracting an Auto Industry to Silao, Mexico,” *Social Forces*, Vol.84, No.1, September, pp.49-69.

(ほしの・たえこ／アジア経済研究所)