

序 章

本書の目的と構成

メキシコは、1994年1月にアメリカおよびカナダとともに北米自由貿易協定 (North American Free Trade Agreement: NAFTA) を発効させた。現在はまだ自由化過渡期にあるが、2004年からは最後まで域内自由化が延ばされてきた自動車産業も完全自由化される予定である。また、メキシコは2000年7月に欧墨自由貿易協定を発効させている。

メキシコにとってアメリカは第一の、欧州連合は第二の貿易相手国であり投資受け入れ国である。このようにメキシコ経済と密接な関係にある国、あるいは地域との自由貿易協定の発効は、これまで保護育成してきたメキシコの産業をどのように変化させるであろうか。アメリカ、カナダ、また欧州諸国の産業との分業体制はどのように再編されるであろうか。メキシコ経済の発展は、これら諸国との分業体制のなかでメキシコが受け持つ分野に依存して決まる。成長の速い、生産性上昇率の高い分野を受け持つならば、高成長を達成することができる。

本書の目的は、すでに発効して6年が経過したNAFTAのもとでメキシコの自動車産業と電機電子産業の産業集積が、どのように変化し始めているかを明らかにすることにある。すなわち、(1)自動車産業と電機電子産業の差別化された製品のなかで、メキシコが受け持つ製品はどのような性格の製品か。それらを製造するにあたり、(2)メキシコの原材料や部品は、どのようなものが、どの程度使用されるのか。(3)完成品製造企業と部品製造企業の産業組織は、どう変わりつつあるか。(4)部品製造企業の企業行動は、どう変わったか。(5)部品産業の産業集積は、進む方向にあるか。(6)メキシコ国内の地域間産業

集積は、どう変化しているか。これらの点を明らかにすることを目的とする。

ここで産業集積をとりあげるのは、生産性の高い自動車産業と電機電子産業を発展させるには規模の経済効果と外部経済効果が重要と考えるからである。たとえば、一つの組立部品を製造するにはさまざまな加工工程を経る必要があり、その加工工程の一つ一つで固有な技術が使われるが、技術にはそれぞれ規模の経済性が存在する。また、技術には人々が交流することによって企業内および企業外に伝播し、新たな革新技術を生みだし産業全体の生産性を高める外部経済性がある。

したがって、市場競争力をもつ自動車産業と電機電子産業の発展には、一つ一つの工程で固有の技術を用いて規模の経済性を活かしながら部品を製造できるような、層の厚い産業集積の存在が重要である。つまり、多くの近隣企業を相手に生産工程のごく一部を分担して機械加工するような、多数の中小企業の存在が必要である。このような企業が多数存在するところから革新技術が生まれ、産業が持続的に発展するようになる。

自動車産業と電機電子産業は、現代の人々の生活に深く入り込んでおり、所得が増えれば需要規模が拡大する需要の所得弾力性が高い産業である。またその生産活動においては、多くの産業と関係をもつ、産業連関効果の大きい、一国の経済発展にとり重要な産業である。このため、先進国ばかりでなく発展途上国も自動車産業と電機電子産業の保護育成に取り組んできた。

1980年代に入って新自由主義の理念に基づく開発戦略が世界的な潮流となり、交通・通信手段の発展をともなって世界経済の一体化を進めた。自動車産業と電機電子産業もまた、世界の生産拠点の再編を進めた。メキシコの自動車産業と電機電子産業は、こうした生産拠点再編の渦に巻き込まれ、生産活動を大きく変貌させた。

本書の特色は、輸入代替期に発展した産業が経済自由化によりその生産活動をどのように変貌させていったか、その過程と変貌の要因をクルグマンのモデルに基づき、需要規模、収穫逓増、輸送費に求め、説明しようとしている点にある。

自由化は、企業の製造する製品を市場競争力に基づいて淘汰選別する。したがって、自由化開始時に、すでに産業の生産規模が大きく、層の厚い分業体制を構築し、効率的な産業の育成に成功しているならば、市場開放後、国際分業体制のなかで相対的に付加価値の高い製品を分担することになる。逆に、国内市場規模が小さく、また輸出も少ないならば、産業の需要規模が小さいために生産規模が小さくなり、規模の経済効果を最大限発揮することができず、また層の薄い分業体制が形成されるため、産業の生産性は低くなる。自由化後、相対的に生産性の低い製造工程は淘汰され、労働集約的な組立工程が残る。したがって、自由化後は、専ら付加価値の低い工程、あるいは製品の生産をするようになる。

メキシコの自動車産業と電機電子産業の研究は、これまで輸入代替期の保護育成政策とその成果に関するものが多く⁽¹⁾、1980年代半ばから開始された経済自由化後の変貌について分析したものは、まだ少ない⁽²⁾。とくに本書のように、マクロ経済環境の悪化から外貨稼得が最優先課題になり、輸出競争力をもてるほどに技術力を蓄積できないまま市場開放に追い込まれた産業が、その生産活動を変貌させてゆく過程と要因について分析したものはない。そこで、本書では技術進歩が急速な電機電子産業と相対的に緩やかな自動車産業とを比較しながら、自由化の進め方の相違が製品の質（付加価値）、部品調達体制（企業ネットワーク）、メキシコ国内の生産拠点（産業立地）に与えた影響について分析する。自由化時の初期条件を知るためにまず、輸入代替期の産業育成政策と、それが作り出した産業組織（市場構造、企業行動、成果）について考察する。次いで、そうした産業組織が、1980年代半ばから開始された経済自由化政策によって、またそれに続く1994年からの北米域内自由化政策によって、どのように変化しているかを分析する。

本書の構成は次のとおりである。第1章で本書全体の理論的分析枠組みを提示する。クルグマンのモデル（Krugman [1991]）にしたがい、産業の地域集積が起きるメカニズムを明らかにする。また、貿易取引は、地域集積の過程で産業特化が起きるために生じることを示す。さらに、欧州連合やNAFTA

のように国間の関税・非関税障壁を取り除いた場合、これまで発展してきた地域集積がどのように変化する可能性があるかを考察する。

次いで、クルグマンのモデルで詳述されていない部分を補う目的で、ハリス＝トダロ・モデル (Harris and Todaro [1969]) にしたがって、農村から都市への労働移動について分析する。メキシコの都市に多い潜在失業者の存在を説明するためである。都市の潜在失業者の存在が、OECD加盟国でありながら大規模に保税加工業 (マキラドーラ) を発展させ、産業発展のあり方に影響を与えているからである。マキラドーラ従業者は、2000年初めに121万人を超え、製造業従業者の25%あまりを占めている。その半分以上は、自動車産業と電機電子産業の従業者である。

最後に、産業組織と消費者厚生について概説する。輸入代替期に保護障壁を設けて創出した市場規模が小さかったために、部品製造業では参入企業数が少なく、独寡占市場が形成されていた。企業は市場支配力をもち、生産量を抑え、レントを享受していた。レントを享受していたために革新技術を導入するインセンティブが働かず、世界の技術進歩から取り残されてしまった。経済自由化後、輸入品と競争するようになって、生き残りをかけて最新技術を取り入れるようになった。したがって、産業組織については、独占市場モデルおよび寡占市場モデルと、差別化された製品の二企業間の競争、また差別化された製品の多企業間の独占的競争、すなわちネットワーク産業組織論についてとりあげる。

第2章でメキシコの工業製品輸出増加とマクロ経済政策の変遷について論じる。工業製品の輸出は、産業の規模を拡大し収穫逓増により産業の生産性を高める。また、外貨の稼得によって工業発展に不可欠な財やサービスの輸入を可能にする。工業製品の輸出増加は、工業化政策ばかりでなくマクロ経済政策に依存する。工業化政策、とくに輸入代替工業化政策は、保護政策と助成策とによって価格構造を歪め輸出を抑制する。一方、マクロ経済政策は、経済を好況・不況に導き国内需要を変動させるだけでなく、実質為替レートを変動させ、工業製品の輸出と原材料・部品の輸入に影響を与える。第2章

ではメキシコの工業化政策とマクロ経済政策の変遷が、価格構造の歪みと為替の変動を通じて自動車産業と電機電子産業の輸出に、どのような影響を与えたかを考察する。また、完成車と自動車部品、電気・電子機器と部品の輸出がメキシコの輸出のなかでどのような位置にあるかを検討する。

第3章で輸入代替期の自動車産業の発展と産業組織について考察する。メキシコが自動車産業の本格的な輸入代替生産を開始したのは1964年9月のことである。それまでは多くの企業が欧米や日本から部品のほとんどを持ち込み、完成車の組立生産をしていた。1964年9月からは、機械部品完成品の輸入を禁止し、それらを生産するのに必要な原材料・部品の輸入は輸入事前許可制度に基づき輸入数量を制限した。自動車部品の生産活動を保護する目的で、完成車と部品の最低国産化率を指定し、国産化義務部品を指定した。

それ以降、このような基本的な保護育成政策の枠組みを変えないまま、1990年10月末まで継続した。1970年代に入り輸出促進政策が導入されたものの、原材料・部品の輸入数量制限、完成車と部品の最低国産化率指定、および国産化義務部品の指定という枠組みは変化しなかった。

国境に高い保護障壁を設けてメキシコに新たな自動車生産の中心地を創出しようとした政府の試みは、生産性の高い自動車産業を発展させることができたであろうか。第3章では産業集積と産業組織の面から接近する。

第4章で経済自由化期の自動車産業の発展と産業組織について分析する。輸入代替育成政策は、四半世紀かけてもメキシコに国際競争力をもった自動車産業を発展させることができなかった。政府は、世界市場で競争できる近代的な自動車産業を発展させる目的で自動車産業の自由化を決めた。

近代的な自動車産業を発展させるために原材料・部品の輸入数量制限、完成車と部品の最低国産化率指定、国産化義務部品の指定という輸入代替期の枠組みをすべて廃止した。それらに代わり、完全自由化までの過渡的な措置として完成車製造企業と部品製造企業に最低「国内付加価値率」を義務づけた。また、完成車の輸入を認めるようになった。少量生産モデルを輸入車で代替し、メキシコで生産するモデル数を減らし、モデル当たり生産規模を拡

大することによって生産効率を高めようとした。

NAFTAが1994年に発効し、1995年5月から自動車産業がいつそう自由化された。最低国内付加価値率、完成車の輸入枠、輸出／輸入比率といった完成車製造企業の生産活動に課せられた制限が、年々緩和されてゆき、2003年末までに撤廃され、自動車産業は2004年初めに北米市場に統合されることになった。

このような自動車産業の自由化は、完成車製造業と自動車部品製造業の生産性を、ともに上昇させたであろうか。また自由化は、メキシコに立地する完成車製造企業の製品とその製造に用いる原材料・部品の調達体制を、どのように変えたであろうか。多国籍自動車製造企業内の製品分業体制の再編と原材料・部品の調達体制の変化に焦点を当て、ネットワーク産業組織論に基づき分析する。

第5章で自動車部品製造企業の自由化への対応について考察する。自動車部品産業を育成するための保護障壁が年々引き下げられてゆき、2003年末までになくなる過程にあるが、自動車部品製造企業はこのような環境変化にどのように対応しているか、いかにいえば、北米企業との分業体制の再編でどのような分野を受け持つてゆくことになったのか、また、原材料・部品の調達体制はどう変わったかを二つの企業グループをとりあげて明らかにする。

一つはUnikグループである。その前身はSpicerで、メキシコ資本主導で自動車部品製造業を発展させるために、アメリカ自動車部品製造企業Danaとの合併で1964年に設立された企業である。差動機、車軸、変速機、エンジン部品などの製造企業である。

他の一つはRassiniグループである。この企業は1929年に創立され、板ばねを製造していたが、1960年にアメリカ資本を受け入れ合併企業となり、1969年に板ばねの原料を製造する国営製鉄の子会社となっていた企業である。財政改革で国営企業が民営化されたのにもなってSanluisグループに買収され、1988年からはSanluis-Rassiniグループの一員になった。日本発条、Brembo (イタリア企業)、Hendricson (アメリカ企業) といったその分野で最新技術

をもつ企業と組み、資本と技術を受け入れ、トーションバー、サスペンション、ブレーキ部品などを製造している企業である。

第6章で輸入代替期の電機電子産業の発展と産業組織について考察する。メキシコでは1940年代からラジオやテレビなど音響映像機器の輸入代替生産が開始された。保護障壁のもとで部品産業が発展し、1970年代後半にはラジオやテレビの国産化率は90%以上を超えていた。それにもかかわらず、1980年代初めの経済不況と1980年代半ばからの輸入自由化は、輸入代替期に発展した音響映像機器産業を跡形もなく駆逐してしまった。こうした事態は、30年以上もの長い間、音響映像機器産業を保護育成してきたものの、国際競争力をもった産業を発展させえなかったことを明らかにしている。

ここでは産業育成政策とそれが作り出した産業組織に焦点を当て分析する。育成政策が作り出した産業組織が、企業間の競争を意識して恒常的に革新技術を取り入れ、あるいは、生み出すような組織でなかったことが、音響映像機器産業育成失敗の原因として想定されるからである。音響映像機器のほか、通信機器とコンピュータ産業についても考察する。

第7章でマキラドーラカラーテレビ産業の発展について分析する。マキラドーラとは保税加工工場のことである。メキシコは、現在、中国に次ぐ世界第二のテレビ生産国である。輸入代替期に消費地に近い内陸部メキシコ市近郊で発展した国内市場向けテレビの生産活動は、1980年代半ばまでにほとんど壊滅してしまったが、新たに国境地域に1980年代半ばから主にアメリカ市場向けに、マキラドーラカラーテレビ産業が発展しているからである。

まずなぜ、国境地域のマキラドーラで1980年代半ばからカラーテレビ産業が急速に発展し始めたのか、その原因を分析する。次いで、NAFTAのもとでメキシコのマキラドーラカラーテレビ産業の存在が、アメリカとカナダのテレビ製造活動に与えた影響について分析する。1994年のNAFTA発効は、財・サービスの北米域内取引を自由にし、カラーテレビの域内取引もまた自由にしたからである。また、NAFTAの原産地規則、すなわち域内製部品の調達率規制が、アジアのテレビ製造業に与えた影響について考察する。

国境地域に発展したカラーテレビ産業は保税加工活動であるため、ほとんどの原材料や部品は国外から持ち込まれ、加工されて部品のまま、あるいは完成品に組み立てられて輸出される。テレビ完成品製造企業の部品調達ネットワークがどのように組織されているか、またメキシコの部品製造業が入り込む余地があるかを考察する。

第8章でマキラドーラ（保税加工）産業の発展について考察する。自動車産業と電機電子産業が、マキラドーラの生産活動の過半を占めているからである⁽³⁾。マキラドーラは、アメリカ政府との協定が打ち切られたことによって就業の機会を失ったメキシコ人出稼ぎ農業季節労働者に、雇用機会を与える目的で1966年に創設された制度である。1960年代初め、アメリカ企業は、アメリカ市場に流入する低価格の日本製品と競争する目的で、当時相対的に低賃金であった台湾や韓国などアジアの保税加工区を利用していた。それを模倣してマキラドーラは創設された。初めは北部国境地域だけを対象にしていたが、1972年から内陸部にも認めるようになった。内陸部で栽培される農産物や製造される工業原料を用いて加工輸出し、都市に集まってくる土地なし農民に雇用機会を与え、少しでも多くの付加価値をメキシコにもたらすためである。マキラドーラは1970年代前半までは発展したが、1970年代後半は停滞していた。

マキラドーラが飛躍的に発展し始めたのは1983年以降である。第8章では飛躍的に発展し始めた原因を明らかにし、今後の製造業発展の方向を探る。マキラドーラは保税加工活動であり、関税・非関税障壁で保護されているメキシコ経済からみれば北米経済と一体化している飛び地として発展してきた。そのため北米市場で果たしている役割を明らかにするならば、北米市場統合後の、メキシコ産業発展の方向を推測できるからである。

また、飛び地として発展したマキラドーラ企業の企業ネットワークがどのように広がっているかを、とくに近年、新たな事業形態で発展し始めた電子機器製造サービス(EMS)企業の企業ネットワークに焦点を当て考察する。なぜならメキシコのEMSは主にコンピュータと通信機器の組立を部品調達か

ら請け負っており、第7章でみたカラーテレビ組立企業との差異を明らかにするためである。

さらに、1983年からのマキラドーラの発展は、マキラドーラの地域間立地をどのように変化させたかを考察する。

最後に、2001年からのマキラドーラ制度の北米域内適用廃止が、これまでマキラドーラで発展してきた自動車産業と電機電子産業の生産活動に与える影響について考察する。NAFTAが、北米域内の財・サービス・資本の移動を自由化したため、北米域内については保税加工の必要性がなくなるからである。

第9章で経済自由化による産業立地の変化について分析する。国境に障壁を設け国内に輸入代替工業を育成する政策は、人口の多い三大都市圏に集中的に産業を発展させた。経済自由化政策とそれに続く北米域内自由化政策は、メキシコ国内の地域間産業立地をどのように変えつつあるかを明らかにする。クルグマンの地域集積モデルの枠組みを用い考察する。まず、製造業全体の立地の変化について明らかにする。次いで、製造業の場合と比較しながら、自動車産業と電機電子産業について考察し、産業立地変化の特徴を明らかにする。

クルグマンの欧州連合を想定した経済統合モデルは、経済統合は必ずしもより大きい集積をもつ大国の利益にならないことを示唆している。国境開放時に大国の規模の大きい産業集積と小国の小さい産業集積がある場合には、各地域の生産費と輸送費の合計を最小にするように産業立地が決まる。輸送費が高ければ大国と小国の双方で、輸送費が低ければ生産費の低い小国で生産され、大国に輸送される。しかしながら、輸送費が高くも低くもなく、生産費と輸送費の合計が小国に比べ大国での生産の方が小さくなるならば、すべて大国で生産されることを示している。これに基づき、メキシコの自動車産業と電機電子産業の産業立地は、どのように変化しているかを示す。

終章で、第2章から第9章までの分析を踏まえて、NAFTAのもとでメキシコの自動車産業と電機電子産業の産業集積と産業組織がどのように変化し

始めているかを、本書の目的に沿ってまとめる。

〔注〕

- (1) たとえば次のような研究成果がある。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／星野妙子「メキシコの民族系企業グループの発展要因—自動車部品工業におけるデスク・グループの事例—」（『アジア経済』第31巻第1号、1990年1月）／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）／谷浦妙子「産業組織と国際競争力—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）／D.C. Bennett and K.E. Sharpe, *Transnational Corporations versus the State: The Political Economy of the Mexican Auto Industry* (Princeton: Princeton University Press, 1985)／Mark Bennett, *Public Policy and Industrial Development: The Case of the Mexican Auto Parts Industry* (Boulder: Westview Press, 1986)／H. Shaiken and S. Herzenberg, *Automation and Global Production: Automobile Engine Production in Mexico, the United States, and Canada* (San Diego: Center for U.S.-Mexican Studies, University of California, 1987).
- (2) たとえば、次のような研究成果がある。谷浦妙子「メキシコ自動車産業の自由化と産業組織の変化」（『アジア経済』第40巻第1号、1999年1月）／芹田浩司「経済グローバル化とメキシコ自動車産業—国内部品産業に対する多国籍企業戦略のインパクト—」（『アジア経済』第41巻第3号、2000年3月）／S.W. Sanderson and R. Zermeño-González, “Trade Liberalization in Mexico’s Electronics Industry,” in M. Delal Baer and Guy F. Erb eds., *Strategic Sectors in Mexican-U.S. Free Trade* (Washington, D.C.: The Center for Strategic and International Studies, 1991)／W. Peres Nuñez, “The Electronics Industry,” in *Foreign Direct Investment and Industrial Development in Mexico* (Paris: Development Center Studies, OECD, 1990)／SECOFI, “La Crisis de la Industria Electrónica de Entretenimiento en México,” mimeo. (México D.F., 1988).
- (3) 二産業の他に大きい従業者シェアをもつのが繊維・衣服産業の22%である。