

第3章

輸入代替期の自動車産業の発展と産業組織

はじめに

メキシコが完成車と部品の厳しい輸入規制を設け、本格的に自動車部品産業の育成に取り組み始めたのは1964年のことである。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輸入し完成車の組立生産をしていた。いいかえれば、メキシコは自動車産業では欧米や日本を中心地とする周辺地域であった。そうした流れを変え、メキシコに新たに自動車生産の中心地を創出する目的で政府は完成車と部品の輸入を厳しく制限する法律を制定した。この法律を含めこれまでにメキシコは六つの自動車政令を制定している。

本章ではこれら六つの政令のうち、自動車部品の輸入代替育成を目的に制定された初めの四つの政令の内容と、それらの育成政策が発展させたメキシコ自動車産業の産業組織について考察する。とくに輸入代替育成政策が創り出した産業組織が、国際競争力をもった自動車部品産業を発展させることができたかを明らかにする。

第1節でメキシコ自動車産業の萌芽期についてみる。自動車産業育成の初期条件と、当時の北米地域でのメキシコ自動車産業の立地を大掴みに知るためである。第2節で四つの自動車産業輸入代替育成政策の内容を明らかにし、そうした政策が目指した効果をあげたかを考察する。第3節で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分析する。第4節で輸入代替育成政策の成果を数量的に明らかにする。また、自動

車部品産業の国際競争力について輸出および輸入データに基づき考察する。

第1節 メキシコ自動車産業の萌芽期（1900年頃～1964年）

メキシコの自動車産業の萌芽期は、20世紀の初めといわれる。当時、メキシコに自動車組立企業が2社あった。一つは自転車製造企業（Mohler y De Graeff）が1897年に完成車の組立を始めたものであり、他の一つは1914年にトレオン（Torreón）でAnáhuac車の製造を開始した企業（Compañía Automotriz Mexicana）である。しかしながら、これら企業のどちらも成功しなかった。

メキシコが完成車の輸入を始めたのは1908年のことである。その年にアメリカではヘンリー・フォードが流れ作業を導入し、自動車の大量生産を開始している。フォードは、流れ作業による大量生産で「消費者は黒ばかりでなく好きな色の車をいつでも選べる」ことをうたい文句に宣伝していた。したがって、フォードで大量生産された完成車がメキシコに輸入されるようになったと推測される。当初、輸入車は木箱に梱包されて運ばれていた。輸入台数の増加にともなって自動車は、列車や船で運ばれ、木箱で梱包されるようなことはなくなった（DESC [1998] p. 189）。

メキシコ政府は1925年に初めて自動車組立促進政策を導入した。フォードがメキシコ進出にあたり組立部品セットの輸入関税を完成車の半分に引き下げることを要請したからである。

第二次世界大戦終了後、戦争で抑制されていた自動車のメキシコ国内需要が拡大し、完成車と自動車部品の輸入が増え、貿易赤字が拡大した。貿易赤字を削減する目的で1947年に「緊急輸入規制令」が制定され、完成車と国内で生産されている自動車部品の輸入が一時的に禁止された。その後、さらに輸入事前許可制度と輸入割当制度が導入された（恒川 [1988] pp. 80-82）。

完成車組立企業は、フォードの1925年を最初に、順次、メキシコで組立生産を開始し、1960年代初めには20数社に増加していた。その代表的な企業に

ついてみるならば、La Automotoriz O'Farrillが1933年にプエブラ(Puebla)でパッカード車の組立を始め、2年後の1935年にはGMがメキシコ市で、1939年にはクライスラーが、1940年にはAutomotoriz de México, Automotoriz Lozanoなどが生産を開始した。1950年代に入ると外資企業が多く進出した。Mercedes Benz, Kaiser, Arabella, Citroen, BMW, Hansa, Simca, Moscovitch, Volvo, Hillman, Jaguar, Austin Morris, Alfa Romero, トヨタ, Fiat, Peugeot, Renaultなどである。メキシコ資本企業もまた、DM Nacionalなど数社が外車種を組み立てていた。政府出資企業Dina (Diesel Nacional)は、1951年に設立され、当初、Fiatと組んでメキシコ市で小型トラックを製造していたが、1959年に分離独立した(DESC [1998] pp. 189-190)。

一方、自動車部品製造業の方は、1950年代末に至っても企業数が少なかった。メキシコでは1920年代に蓄電池や板ばねを製造する自動車部品製造企業が出現し始めた。たとえば、第5章で考察するRassiniグループの操業開始は1929年である。当時から現在まで操業している企業をメキシコ自動車部品工業会(Industria Nacional de Autopartes: INA)の加盟者名簿(1994年)で調べると、111社のうち設立年の分かったもの79社のなかで1960年までに創業した企業は19社あるにすぎない(表1)。これらの企業のなかには、創業当時、必ずしも自動車部品を生産していなかった企業も含まれている。たとえば、現在、差動機を製造しているEjes Tractivosは、創業当時は深井戸用汲み上げポンプの頭部を製造していた。差動機を製造するようになったのは輸入代替育成政策開始後の1964年からである。この企業の生産活動についても第5章でとりあげる。

先にみたように、多数の完成車製造企業が1950年代に組立生産活動に参入しているのは、1947年の完成車の一時的な輸入規制の影響もあろうが、メキシコの需要規模が1950年代に入ってようやく組立生産工程で規模の経済が働くほどに拡大したためとみられる。需要規模の拡大で欧米や日本からメキシコに完成車を輸送するよりは部品を持ち込んで組み立てた方が輸送費と生産費を合わせ有利になったためと推測される。いいかえれば需要規模の拡大で

表1 萌芽期から生産活動を継続している自動車部品製造企業

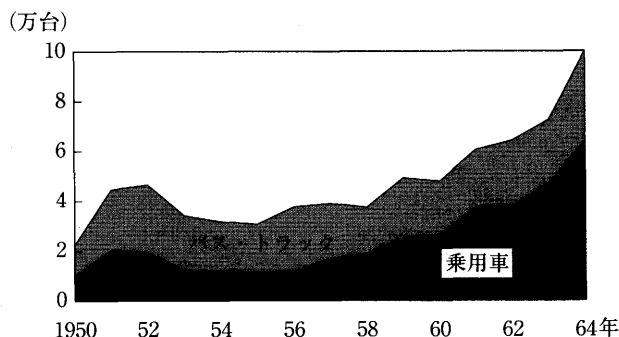
企業名 (1994年現在)	創業年	主な製品 (1994年現在)
SKF de México, S.A. de C.V.	1920	ベアリング
Acumuladores Mexicana, S.A. de C.V.	1928	蓄電池
Comercial D.M. Nacional, S.A. de C.V.	1929	小型トラック荷台
Rassini Autopartes, S.A. de C.V.	1929	板ばね
Cifunsa, S.A. de C.V.	1932	エンジンヘッド, モノブロック, 変速機部品
La Cuña Encantada, S.A. de C.V.	1939	スイッチ, クラッチ, バルブ, プラグ
Central de Industrias, S.A. de C.V.	1941	座席, パネル
Moresa Industrial, S.A. de C.V.	1949	ピストン
Bujías Mexicana, S.A. de C.V.	1952	スパーク・プラグ
Ejes Tractivos, S.A. de C.V.	1952	差動機
Cristales Inastillables de México, S.A. de C.V.	1952	ウィンドー・シールド, 板ガラス
Conдумex, Inc.	1954	ワイヤー・ハーネス
Metalsa, S.A. de C.V.	1956	シャーシー
Pistones Moresa, S.A. de C.V.	1956	ピストン
Manufactura Mexicana de Partes para Automóviles, S.A. de C.V.	1957	ヒーター, ラジエーター
Componentes de Precisión, S.A. de C.V.	1958	ピストンピン
Clevite de México, S.A. de C.V.	1959	ベアリング
AMP de México	1960	コネクター
Muelles Imex, S.A.	1960	板ばね

(出所) Industria Nacional de Autopartes, *Directorio*, 1994に基づき作成。

欧米の中心地から周辺地域メキシコへの一部生産工程の移転が可能となったとみられる。

萌芽期の自動車生産台数については1950年からデータが入手可能である。1950年に乗用車が1万384台、トラックとバスが合わせて1万1191台、合計2万1575台の完成車が生産されていた。1957年までは乗用車よりもトラック・バスの生産台数の方が多かった。1958年以降は乗用車の生産が急速に拡大しトラック・バスの生産を大きく上回るようになった。本格的な輸入代替育成政策が9月から開始され、萌芽期の最後の年となった1964年の自動車生産台

図1 萌芽期の完成車生産台数推移



(出所) INEGI, *Estadísticas Históricas de México*, Tomo II, Cuadro 14.18に基づき作成。

数は、乗用車、トラック・バスを合わせ9万8435台であった。1950年から15年間で生産台数が4.6倍に増加したことになる(図1)。

自動車生産台数の増加は、組立部品輸入の増加を促し、貿易赤字を拡大した。この貿易赤字を縮小するために自動車部品の輸入代替育成政策の検討が1960年から始められた(Bennett and Sharpe [1985] p. 94)。

第2節 自動車産業輸入代替育成政策の内容とその効果

メキシコの四つの自動車産業輸入代替育成政策とは1962年政令、1972年政令、1977年政令、1983年政令である。以下で四つの政令の内容とその効果についてみる。

1. 自動車部品輸入代替育成政策の枠組み(1962年政令)とその効果

1962年政令は、自動車部品の国産化により工業を発展させ、雇用増加を図

り、貿易収支を改善することを目的に、自動車部品産業を育成する基本的な枠組みを定めている。その後の三つの政令(1972年政令, 1977年政令, 1983年政令)は、1962年政令の枠組みのもとで輸出促進を目的として制定されたものである。すなわち、生産台数の増加にともなって拡大した輸入を輸出で相殺し、自動車産業の貿易赤字を減らす目的で定められた政令である。貿易赤字の拡大にともなって輸入を輸出で相殺する条件が次第に厳しくなっているところに特徴がある。

1962年政令(「乗用車およびトラック用エンジンと機械部品完成品の輸入を1964年9月1日より禁止する政令」)は、1962年8月25日に官報(Diario Oficial)に掲載され、即日発効した。ただし、政令の表題にみられるようにエンジンおよび機械部品完成品の輸入禁止は、2年の猶予期間をにおいて1964年9月1日からであった。

1962年政令は、自動車部品の輸入代替を促進するために、(1)エンジンと機械部品完成品の輸入を禁止し、国産化義務部品を指定した。(2)それらを国内で生産するのに必要な輸入部品は、輸入事前許可が必要になった。(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産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を分離し、原則的に完成車製造企業によるエンジンを除く部品の内製を禁止した。(5)部品製造企業の出資比率を少なくともメキシコ資本60%とした。以上の5項目⁽¹⁾がメキシコの完成車および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、国産化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(1972年政令)、および完成車と部品の国産化率の引き上げ(1972年政令, 1977年政令および1983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わらなかった。国産化義務部品は、1972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、車輪などであった。

新しい生産体制のもとで1962年末から1964年末までに乗用車と商用車を製造する企業が、外資を含め10社認可された(表2)。外資企業に比べ、経験不足から競争力の劣るメキシコ企業と合併企業に生産活動の場を確保する目的で各完成車製造企業に「生産割当」が与えられた。

部品製造と完成車組立工程の生産性を高めることを目的に「価格規制」が導入された。表2にみられるように、認可された完成車製造企業が生産する乗用車は、すべて、すでに外国で製造され販売されている外車種であった。価格規制は、メキシコ製乗用車の価格が同一モデルの外国製の車と比べ、あまり高くなならないように定められた。生産割当と価格規制は、1977年政令の発効まで続いた。

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%程度であった(恒川[1988] p. 89)。メキシコで製造されていた部品は、タイヤ、蓄電池、スパーク・プラグぐらいであった(Bennett and Sharpe [1985] p. 152)。1962年政令で部品の国産化が定められると、完成車製造企業はエンジン工場の建設と輸入が禁止された部品(後の国産化義務部品など)を製造する企業の創設に奔走せざるをえなかった。完成車製造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併企業が創設された。完成車製造企業はまた、それまで補修部品を製造していた企業を技術指導して新車組み付け用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。第5章で考察するUnikグループとRassiniグループはこのようにして生まれた新車組み付け用部品製造企業である。

自動車部品の国産化計画は、予定の1964年9月までには国産化率60%を達成できなかったが、1965年頃には60%を超えるようになり、1968年にはすべての企業が国産化義務を達成していた(恒川[1988] p. 89)。

最低国産化率60%の義務づけは、自動車生産に必要な部品輸入を低下させた。1966年から1967年まで輸入の絶対額が減少したが、生産台数の増加にともなって部品輸入が増え始め、1968年には1965年の輸入額を上回るように

表2 乗用車生産企業の資本構成の変化 (1962~1990年)

企業名 (設立年)	生産車種	資本構成 1962年	資 本 構 成 の 変 化				企業名 1990年現在 (資本構成)
			1962~1969 1962年政令の影響	1970~1977 1972年政令の影響	1978~1983 1977年政令の影響	1984~1990 1983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%)
Fábricas 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 Méx- ico (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) ¹⁾	
Diesel Nacional (1951)	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)	Toyopet	メキシコ資本 100%	操業停止 (1963)				
Impulsora Mexicana Automotriz (1961)	Borgward	メキシコ資本 100%	企業名を Fábrica Nacional de Auto- móvilesとする (1963)				
Promexa (1961)	Volkswagen	メキシコ資本 100%	操業停止 (1969) 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%)

(注) 1) 親会社アメリカンモーターズがルノーに買い取られたため。

(出所) Bennett and Sharpe, *Transnational Corporations Versus the State*, Princeton: Princeton University Press, 1985, などの資料に基づき作成。

なった (Bennett and Sharpe [1985] Table 6.7)。貿易収支を改善する目的で、外貨の稼得と節約をめざす規制が1972年政令で定められた。

2. 輸出義務づけ政策の導入 (1972年政令) とその効果

1972年政令 (「自動車産業発展の基礎を築くための政令」1972年10月24日公布、翌日発効) は、外貨稼得を目的としてまず、(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を課した。輸出／輸入比率は、1973年30%、その後、年々10%ずつ上昇して1976年に60%とし、1979年までに100%とすることを明記した。これは1969年協定 (1969年締結) からの延長で、協定では1970年5%、1971年15%、1972年25%と定められていた。

また、部品製造企業の輸出を増加するために、(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を義務づけた。さらに、輸出奨励策を追加した。(3)完成車製造企業の貿易収支が黒字の場合、その黒字を原材料と部品の輸入に用い生産を増加でき (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には、新型エンジンを追加生産できることになった。

さらに、外貨節約をいっそう強化した。すなわち、(5)部品製造企業にも国産化率60%以上を義務づけた。また、完成車製造企業が最低国産化率を上回って国産化を進めるインセンティブとして、(6)最低国産化率60%を上回った場合に1%ごとに割り増し生産割当を供与した。

このような輸出義務づけ政策、輸出奨励策、また外貨節約強化策は、自動車産業の貿易赤字削減に効果をあげなかった。なぜならば、1973年に発生した第一次石油危機の影響を受けて世界経済が不況に陥り、世界の自動車需要が大きく縮小し、メキシコ製自動車の輸出が伸びる環境になかったからである。1969年協定と1972年政令で義務づけられた輸出目標がかろうじて達成されたのは、1970年から1973年までであった。メキシコの完成車輸出は、1973年の2万141台をピークに1975年には2958台に減少した (INA [1999] p. 4)。

当時のメキシコはまだ原油の輸入国であったため、原油価格高騰の影響を受けて1975年に対外累積債務の元金と利子支払いが困難になった。1975年の秋から輸出義務づけ政策の見直しが始まり、1976年3月に「最低国産化率引き上げ」案が作成されたが、この案は完成車製造企業の反対と、1976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 (Bennett and Sharpe [1985] p. 201)。代わりに輸出義務の強化を内容とした1977年政令が定められた。

3. 輸出義務の強化 (1977年政令) とその効果

1977年政令 (「自動車産業育成のための政令」1977年6月20日公布, 翌日発効) は、多国籍企業の世界的な生産計画のなかにメキシコを一つの「生産基地」として組み込ませ、完成車と部品輸出を増加させることを目的に定められた。第一次石油危機後、世界の自動車産業は再編期にあった。先進国市場での競争の激化、発展途上国多国籍企業子会社の自動車生産の非効率、石油価格上昇による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などが、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。したがって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 (Bennett and Sharpe [1985] pp. 191-200)。

1977年政令は輸出促進を目的として、(1)「外貨予算制度」を導入した。完成車製造企業に生産活動に必要なすべての外貨を製品と技術などの輸出で相殺することを義務づけた。外貨予算は、年初に政府が完成車製造企業に与える「当初認可割当」と「純輸出実績」から構成されていた。当初認可割当は、各企業の過去の外貨収支、メキシコ資本出資比率、完成車の国産化率を考慮して定められ、年々減少してゆき、1982年にゼロにすることで輸出による輸入の完全な相殺が達成されるような仕組みになっていた。1977年政令では相殺すべき輸入の範囲が1972年政令に比べ広がった。1972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と部品だけであったが、1977

年政令ではそれらに加えてディーラー用の補修部品、新車、組立工具、国産された部品の含む輸入分、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)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、これまでも増して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せざるをえなくなった。

外貨節約を目的として、(3)最低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、労賃などの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。

このように1977年政令は、完成車製造企業の外貨稼得と外貨節約義務を強化する一方で、完成車製造企業の生産活動の自由度を高めた。すなわち、1962年政令で定められていた(5)生産割当と(6)価格規制を廃止し、1972年政令で導入された(7)車種およびモデル数の制限を撤廃した。完成車製造企業の生産活動を自由にすることで生産性を高めようとした。

完成車の生産割当に代わり、トラック・トレーラー・バス用ディーゼルエンジンの製造とそれらの車体への組み付けが、メキシコ資本過半数企業の生産活動の場として与えられた。いいかえれば、外資はそれらの生産活動に参加できなかった。

1977年政令に基づく輸出義務の強化は、多国籍企業各社に輸出増強を目的とする新規投資を促した。なぜならば、当時、メキシコに大量の石油埋蔵が確認されてメキシコ市場の将来的な拡大が期待できたこと、また、メキシコの低賃金労働が魅力だったからである。

GMは、1977年末から1978年初めにかけて五つの大規模工場をメキシコに建設する計画を発表した。その内容は、米墨国境地域のシウダ・フアレスに自動車用ワイヤー・ハーネス組立工場と二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。

GM以外の各社も競って新規投資計画を発表した。フォードとVWは、輸出と国内市場向けに完成車の生産能力拡大計画を、クライスラーは輸出向けエンジン工場建設計画を、VAMは手動式変速機のアメリカ向け輸出増加計画を、日産はエンジン部品の日本向け輸出計画を発表した。

さらにフォードは、稀少な投資資金を節約する目的で部品製造企業製品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三つ設立した。一つはアルファグループ (Grupo Industrial Alfa) 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、一つはVidrio Plano de Méxicoとの合併で自動車ガラスの製造である。残る一つはValores Industriales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の出資は過半数に達しないが、輸出市場の提供という強力な切り札を手に部品企業の経営に参加した。

1977年政令もまた、期待ほどには輸出増加に効果をあげえなかった。多国籍企業は計画どおりに大規模投資をしたが、投資をしてから生産開始までにタイムラグがあり、また、1978年に発生した第二次石油危機で世界の自動車需要が縮小したため、メキシコ製自動車輸出を増加させる余地がなかったからである。

一方で第二次石油危機を引き起こした原油価格の高騰は、すでに産油国となっていたメキシコに1978年から1981年にかけて石油ブームをもたらした。経済成長にともなって国内の自動車需要が急速に拡大した。石油ブーム前年の1977年に国内市場向け完成車の販売台数は28万台ほどであったが、1979年に44万台強、1981年に60万台弱とわずか4年の間に2倍以上に増加した。国内需要の拡大は、自動車生産に必要な原材料と部品の輸入を大きく増加させた。

輸出が増えないで輸入が増加した結果、自動車産業の貿易赤字は1977年から1980年の間に3倍に拡大し、メキシコの貿易赤字の3分の1を、さらに1981

年には貿易赤字の半分弱を占めるまでになった。

1982年に外貨危機が生じ、大幅な通貨切り下げによりドル建て債務が大きく膨れ上がった。1977年政令に応じて輸出増加を目的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設備を抱え込んでしまった。自動車の国内市場は、いったんは倍増したが1982年に47万台に、1983年に28万台強へと再び1977年水準に戻ってしまった。莫大な対外債務の累積、国内市場の大幅縮小、それに過剰設備の存在を前にして、メキシコはなりふりかまわず輸出に活路を見いだす以外に出口はなかった。そこで輸出向け完成車の国産化率を国内市場向けの半分に引き下げた1983年政令が制定されることになる。

4. 貿易黒字義務の強化（1983年政令）とその効果

メキシコ政府は、深刻な外貨不足と急激な国内自動車需要の縮小に対処する目的で、1983年政令（「自動車産業合理化のための政令」1983年9月14日公布、翌日発効）を定めた。その目的を達成するための方策は、自動車産業の生産性を高め国際競争力を強化することにより貿易赤字の半分弱を占める自動車産業を外貨稼得産業に転換することであった。

自動車産業の生産性を高めるために、(1)乗用車の生産車種とモデル数を減らし、車種/モデル当たりの生産規模を拡大した。また、外貨を節約するために(2)最低国産化率を引き上げた。乗用車の最低国産化率は、1984年と1985年は総部品価額の50%、1986年55%、1987年以降60%と定められた。さらに、輸出奨励策として(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生産モデル数を増やすことができ、(4)輸出向け乗用車の国産化率は、生産に占める輸出比率に応じて低く定められた。生産の80%を輸出する場合には国産化率は30%に、56%を輸出する場合には48%に設定された⁽²⁾。

1983年政令は、輸出増加に効果をあげた。とくに輸出向け完成車の国産化率を大きく引き下げたことが、メキシコ製完成車の品質を高め価格を引き下げ、輸出競争力を高めた。完成車の輸出は1984年から増加し始めた。また、

1977年政令に応じて投資されたエンジン工場が稼働し始め、1982年からエンジン輸出が増加し始めた。完成車とエンジン輸出が増加したこと、また1982年外貨危機後の経済不況の影響で国内需要が半分に縮小し原材料・部品の輸入が大きく減ったことが、自動車産業の貿易収支を1983年から黒字に転換させた。1983年政令は、目的を達成したといえる。

第3節 産業組織と技術形成

本節では、貿易収支の改善を目的として1962年政令に始まり、1972年政令、1977年政令、1983年政令と強化された自動車産業輸入代替育成政策によって形成された完成車製造業と自動車部品製造業の産業組織と、そうした産業組織に制約されて発展した技術形成について考察する。

1. 乗用車製造企業の外資化

1962年政令に基づいて乗用車と商用車を生産する企業が10社生産を開始した。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。それが自動車産業の輸入代替育成政策から輸出指向育成政策に転換した1990年11月現在（1989年政令の発効時）には、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、生産活動を継続していたにすぎない（前掲表2）。

まず、メキシコ企業6社のうち3社が、操業開始後1～2年のうちに経営不振から生産活動から撤退した。Reo（トヨベット生産）は早くも1963年に、Delta（DKW生産）は1964年に消えた。Impulsora（ボルグワード生産）⁽³⁾は1963年1月に認可されたが、資金難から1967年8月まで生産が始まらなかった。これもまた操業開始後2年も経たない1969年に撤退した⁽⁴⁾。

次いで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弁企業になった。さらに、クライスラーとの合弁企業（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%の合弁企業になった。

メキシコ資本企業が撤退、あるいは外資に売却された結果、外資企業は3社から4社（フォード、GM、VW、日産）に、メキシコ資本過半数の合弁企業は1社から2社に増加した。一方、メキシコ資本100%企業は6社から1社に減った。そのため企業数は10社から7社に減少した。1969年のメキシコ完成車製造企業の産業組織は、1962年に比べ生産の集中が進み、外資化が進展した。

輸出義務づけ政策（1969年協定および1972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と合弁企業にとって大きな負担になった。1972年政令に先立ち、同じ主旨の1969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メキシコ製自動車製品の輸出拡大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%）だけが残ったが、業績は良くなかった（Bennett and Sharpe [1985] p. 177脚注）。

このように輸出義務づけ政策は乗用車製造企業のいっそうの外資化を進めた。外資100%企業は4社から5社に増え、メキシコ資本過半数の合弁企業は2社から1社に減り、メキシコ資本100%企業1社が業績は振るわなかったが、公営企業であったために生き延びた。

輸出義務の強化（1977年政令）は、さらにいっそう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と乗用車部門の二つに分け、乗用車部門を受け持つ企業として1978年にメキシコ・ルノーを設立し、株式の40%をフランス・ルノーに売却した。1977年政令は、各完成車製造企業に「外貨予算」を供与する際、出資比率を加味してメキシコ資本企業に便宜を図ったが、それだけでは輸出義務の達成は困難と判断したからである。乗用車製造企業は外資企業5社とメキシコ資本過半数の合弁企業2社になった。

貿易黒字義務づけ政策(1983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二つの合弁企業を消滅させた。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(AMIA [1988] p. 52)。VAMは、1970年代から1981年まで輸出実績が全くなく、1982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・ルノーはメキシコ政府出資分をすべてフランス・ルノーに売却して消えた。1983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である。メキシコ・ルノーは中米に乗用車を輸出していたが、最大の1980年で156台と少なく、1983年はたったの30台輸出できたにすぎなかった。

外資100%企業となったもののルノーの輸出は振るわなかった。完成車の輸出実績は、1985年のジープのアメリカ向け輸出871台だけであった。完成車の生産を1986年に停止し、エンジン半製品をフランスから輸入し、加工・組み立てた後、フランスに輸出するエンジンの加工・組立輸出に特化した。

1983年政令は、このようにしてVAMとルノーを完成車製造業から撤退させた。乗用車製造企業は、1984年末までに外資100%企業5社だけになった。

メキシコ資本企業およびメキシコ資本過半数企業は、輸出義務の強化という経済環境の変化に適応できなかったために淘汰されてしまい、環境に柔軟に適応できる能力をもっていた外資企業だけが生き残ったといえる。

2. 自動車部品産業の生産の集中と外国資本および外国技術への依存

メキシコの自動車産業輸入代替育成政策は、新車組み付け用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。

メキシコの自動車部品産業の育成は、新車組み付け用部品を製造する企業が数えるほどしかなく、しかもその製品がタイヤ、蓄電池、板ばねなどに限られている状況から出発した。そうした初期条件が、このような特徴をもった産業組織を形成したとみられる。以下でこの点について考察する。

工業センサスデータによれば、自動車産業の保護育成が始まる直前の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。車体・トレーラー製造企業が88社、その他部品を製造する企業が150社あったが、この大部分は補修部品製造企業であったとみられる。事業所数は、保護育成が終わる直前の1988年には852に増加している。したがって、輸入代替期におよそ600の事業所が増加したことになる。増加した事業所の多くは後でみるように零細規模（従業者15人以下）であり、中小規模（15人以上250人まで）および大規模事業所（250人以上）の増加が少ないという特徴がある⁽⁶⁾。

輸入代替期間中の規模別事業所数の変化をデータの入手可能な1965年と1988年についてみる。この間に533事業所が増加しているが、この半分（254）は零細規模事業所の増加である。中小規模は183事業所（34%）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97（18%）増加しているが、このうち47は1980年代に入ってから8年間の増加である。1965年から1970年代末までは15年間で49事業所の増加と少なかった。これらの事業所数の変化は完成車製造業の変化をも含んでいるが、完成車製造業の事業所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ことができる（表3）。

このように自動車部品製造業に零細規模事業所が多く参入し、中小規模事

表3 自動車産業規模別事業所数の推移

(単位：事業所)

	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1988	1993
車体・トレーラー製造	88	68	153	190	256	254	290	566
15人まで		40	102	121			190	
16～250人		25	47	61			92	
251人以上		3	4	8			8	
エンジン・部品製造		4	5	43	266	468	102	93
15人まで				8			22	
16～250人		4	5	27			48	
251人以上				8			32	
変速機・部品製造				26	43	32	33	37
15人まで				10			13 ⁸⁾	
16～350人				11			15 ⁹⁾	
351人以上				5			5 ¹⁰⁾	
サスペンション・部品製造				53	48	46	64	89
15人まで				22			23	
16～350人				28			30	
351人以上				3			11	
ブレーキ・部品製造				45	46	57	57	110
15人まで				19			24 ¹¹⁾	
16～100人				16			19 ¹²⁾	
101人以上				10			14	
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	328	289	478
15人まで		90	169	139			116	
16～250人		127	171	73			98	
251人以上		13	21	15			75	
部品産業合計	238	302	519	617	916 ³⁾	1,185	835	1,373
15人まで		130	271	326			393	
16～250人		156	223	236			297	
251人以上		16	25	55			145	
完成車製造業	20	17	22	21	21	31	17	28
6～175人		4 ¹⁾	7	6			3	
176～500人		6 ²⁾	3	3			4	
501人以上		7	12	12			10	
自動車産業合計	258	319	541	638	857	1,216	852	1,401
15人まで		130	271	332	548 ⁴⁾	578	384	797
16～250人		166	233	239	237 ⁵⁾	438 ⁶⁾	349	474
251人以上		23	37	67	72	200 ⁷⁾	119	130

(注) 1) 6～100人 2) 101～500人 3) 無給従業者を含むため自動車産業合計より大きい
 4) 25人まで 5) 26～250人 6) 16～350人 7) 350人以上 8) 20人まで 9) 20～500人
 10) 500人以上 11) 20人まで 12) 20～100人。

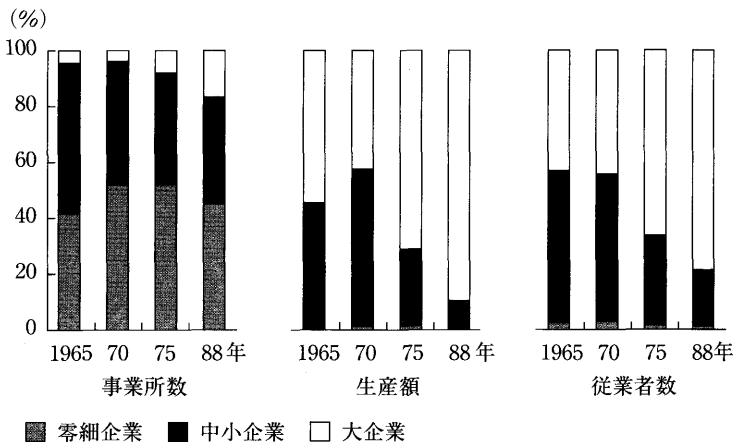
(出所) INEGI, *Censo Industrial*, 各年版に基づき作成。

業所の参入が少なかった結果、生産額では大規模事業所への集中が高まった(図2)。1970年に生産の55%を占めていた中小規模事業所は、そのシェアを1975年に27%弱にまで縮小し、代わりに大規模事業所が1970年の43%から71%へと拡大した。いいかえれば、1975年に事業所数で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年代にいっそう強化されている。大規模事業所の数が増えたためで、大規模事業所による生産が1988年に90%を占めるようになっている。大規模事業所の数は、1975年の55から1988年に145に、そのシェアは9%から17%に増加している。

1980年代の生産の集中は、実態調査によっても裏づけられている。M・ベネットによれば、1981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(Bennett [1986] p. 3)。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(INA)に加盟している120社に売上

図2 自動車部品産業における中小企業の役割



(出所) INEGI, *Censo Industrial*, 各年版に基づき作成。

高の80%が集中していた（日本貿易振興会 [1987] p. 186）。さらに、1987年のブーズ・アレン・ハミルトン社などの調査によれば、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（Booz-Allen & Hamilton e Infotec [1987] p. 38）。

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創り出した。M・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、ラジエター、燃料ポンプなど）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（Bennett [1986] pp. 31-33）。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グループは四つ（ライト・ランプ・警笛、カウルダンシャフト、変速機、音絶縁・邪魔板）、80%のシェアを1社が占める品目グループは二つ（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社が占める品目グループは四つ（鋳造品、バルブ、変速レバー、ピックアップ）あった。50%のシェアを1社が占める品目グループは、これまで数えたものを含め26あった（日本貿易振興会 [1987] pp. 228-242）。

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。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10万台強であった。その後、国内市場が拡大して石油ブーム期の1978年から1982年にかけて一時的に40万台を超えたこともあったが、大体は37万台以下であった。規模の経済性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えない状態にあった。1970年から完成車製造企業に輸出が義務づけられたが、1970年代の輸出は小さく生産規模拡大には効果をあげえなかった。1982年からエンジン輸出が、また1984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、先にみたように新車

組み付け用自動車部品を製造できる技術をもった中小企業が育たなかったことにある。

メキシコは部品製造企業を手厚く保護してきた。部品の輸入禁止、あるいは輸入制限、完成車製造企業の部品の内製制限、国産化義務部品および最低国産化率の指定などによって保護してきた。完成車製造企業は、輸入できず、内製できず、部品企業の製品を購入せざるをえなかった。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えなかった。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。このため部品製造企業は、品質の改善および生産費引き下げ努力を必要としなかった。

保護が非効率な部品製造活動の存続を可能としたため、本来ならば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にした。結果的に、部品製造企業の技術水準は後れ、中小企業は育たなかった。とくに精密な加工に耐えう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（中岡[1990] p. 75）。

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、アメリカの完成車製造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決め、部品製造部門を分離していることから明らかである。たとえば、GMは部品部門を1999年2月に分離し、世界最大の部品製造企業デルファイとして独立させている。フォードもまた、1998年9月に部品部門を分離し、世界第2位の部品製造企業ビステオンを設立した。このように部品部門を分離することで良質で低価格な部品を調達できるようにしている（『朝日新聞』1999年2月10日）。

よく知られているように、強い国際競争力をも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から生まれた信頼関係に基づいて相互依存的な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。部品製造企業は、生産性と要素集約度に応じて階層

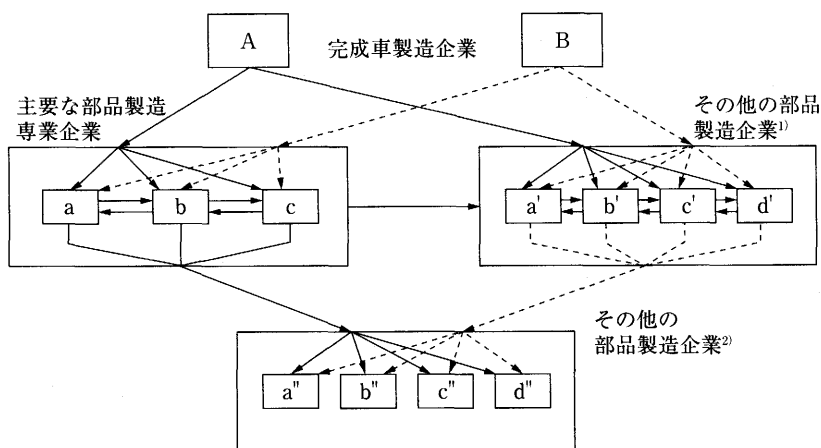
的な分業を行っている。このため、完成車製造企業の外注比率が高い。垂直的で重層的な分業体制のなかで完成車製造企業は、一次部品供給企業に対し技術援助と生産管理指導を行っている。さらに一次部品供給企業は二次部品供給企業に対し、二次部品供給企業は三次部品供給企業に対し技術援助を行い、生産管理指導を行っている。このようにして、常に完成車製造企業が達成した技術進歩を末端の下請け中小企業にまで浸透させているだけでなく、下請け企業もまた技術開発を行っている。中小部品企業の発展が、日本の自動車産業の高い生産性と強い国際競争力を形成している。韓国でも、まだ日本ほどの重層構造になっていないにしても、中小部品企業が発展し、効率的な分業体制が形成されつつある（谷浦〔1992〕表5）。

日本と韓国の自動車産業が、メキシコと同じように当初、保護のもと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とみられる。すなわち、日本と韓国では、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、中小部品製造企業を育て生産費を節減する必要があった。日本は1965年から完成車の輸入を自由化している。韓国はメキシコより10年あまり遅れて本格的な自動車産業育成を開始したが、メキシコより早く1988年から欧米車の輸入を自由化した。日本車の輸入は、輸入先を多角化するという理由で自由化が引き延ばされてきたが、1999年7月から自由化が開始されている。

一方、メキシコは自動車部品の国産化を開始して四半世紀経った1990年11月から制限つきながら完成車の輸入を認めるようになった。その後、次第に輸入枠が広げられて、2004年から完成新車の輸入が自由化される予定である。この点については第4章でみる。

メキシコの完成車製造企業と部品製造企業との輸入代替期における分業構造は、図3にみられるようなものであった。日本のような完成車製造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

図3 自動車産業における企業間分業



(注) 1) 完成車製造企業に部品を供給する企業と、主要な部品製造専門企業に部品を供給する企業との双方が含まれている。

2) 主要な部品製造専門企業に部品を供給する企業（完成車製造企業からみれば二次部品供給企業）と、1) であげたその他の部品製造企業に部品を供給する企業（同じく二次部品供給企業または三次部品供給企業）との双方が含まれている。

(出所) ILOとSEPAFINの共同調査。

模の企業も、複数企業と取引関係をもっている。また、完成車製造企業も部品製造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二次および三次部品供給企業に相当する企業は少ない。

自動車部品製造企業への出資制限があるため、部品企業の外資化は生じなかった。しかしながら、表4にみられるように主要部品製造企業は外資との合併企業が多い。表4は、自動車産業自由化直前の1988年の「売上高大手個別企業番付と大手グループ番付」に含まれている部品製造企業とグループを拾ったものである。部品製造企業が19社、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、資本と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、

表4 『エクスパンション誌』 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		輸出高		輸出仕向地	輸出品	売上高に 占める輸 出比率 (%)	出資比率(%)			創立年	輸 出 開始年	従業員数 (人)	
	順位	100万ペソ	順位	100万ペソ				メキシコ	外 国					
									政府	民間				
1) Spicer SCAV y subs SCAV	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	1978	12,971	
2) Renault Industrias Mexicanas SCAV	41	373,929	11	373,929	フランス	エンジン	100.00		100	フランス	1984	1984	1,117	
3) Transmisiones y Equipos Mecánicas SA	G46	227,054	G23	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	1982	1,934
4) CIFUNSA	72	218,134	20	165,374	アメリカ	エンジン部品 (モノブロック)	75.81		100		1950	1980	4,294	
5) Cummins SCAV	94	165,132	32	82,702	アメリカ	エンジン・部品	50.08		60	40	アメリカ	1980	1984	632
6) Rassini SCAV	106	145,086	30	107,075	アメリカ	板ばね	73.80		100		1928	1970	1,695	
7) Nemak 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	1981	954
8) General de Industrias SCAV	116	135,791	37	69,750	アメリカ	座席カバー	51.37		60	40	アメリカ	n.a.	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.	n.a.	1,852	
10) Motores Perkins SA	145	99,403	224	1,147	ラテンアメリカ	補修用エンジン	1.15	78.30	2.90	18.80	イギリス	n.a.	n.a.	483
11) Kenfábrica SCAV	165	84,881	126	7,703	アメリカ	トラクター	9.08		100		n.a.	n.a.	n.a.	
12) Gonher de México SCAV	190	65,113	206	1,681	中央アメリカ	フィルター	2.57		100		n.a.	n.a.	974	
13) Electro Óptica SCAV	255	44,769	106	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.	n.a.	964
14) Aralmex SCAV	275	40,124	278	259	アメリカ	バンパー	0.65		60	40	アメリカ	n.a.	n.a.	842
15) Producciones Automotrices SA	396	21,552	168	3,070	アメリカ	ブラチナ コンデンサー	14.24		100		n.a.	n.a.	494	
16) Super Diesel SA	440	17,358	—	—					90	10	スペイン	n.a.	n.a.	231
17) Industrias Metálicas Monterrey SA	473	14,840	164	3,370	アメリカ	車体, ハンドル	22.71		100		n.a.	n.a.	544	
18) Equipo Automotriz Her-mex SCAV	481	14,228	172	2,849	アメリカ	安全三角形	20.02		60	40	ドイツ	n.a.	n.a.	383
19) Acabados Finos Industrias SCAV	499	12,959	247	796	アメリカ, ドイツ	ボイラー用給水器, 振動盤	6.14		60	40	ドイツ	n.a.	n.a.	528
20) Ruedas y Estampados SCAV	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.	n.a.	241	

(注) 1) G: 企業グループの番付であることを示す。

2) n.a. は不明を表す。

(出所) Expansión, Agosto 16, Agosto 30, Septiembre 27, 1989, などの資料に基づき作成。

表5 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, *Mexicos Exports of Manufactures and Economic Policy*, Mimeo., El Colegio de México, 1990, p. 51, Table 24.

8社がメキシコ資本100%と、外国資本を含む企業が60%を占めている⁽⁶⁾。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。売上高における主要部品製造企業は、主要部品輸出企業でもある⁽⁷⁾。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(表5)。

第4節 自動車産業輸入代替育成政策の成果

メキシコの自動車産業育成政策は、四つの自動車政令(1962年政令, 1972年政令, 1977年政令, 1983年政令)による自動車部品の輸入代替と完成車および部品の輸出促進をとおして、(1)自動車産業の貿易赤字の縮小と、(2)工業発展の促進と雇用の増加を図ることを目的とした。本節ではこれらの目的がどの程度達成されたかを数量的に明らかにする。また、貿易収支に影響を与える自

自動車部品産業の国際競争力について輸出および輸入データに基づき考察する。

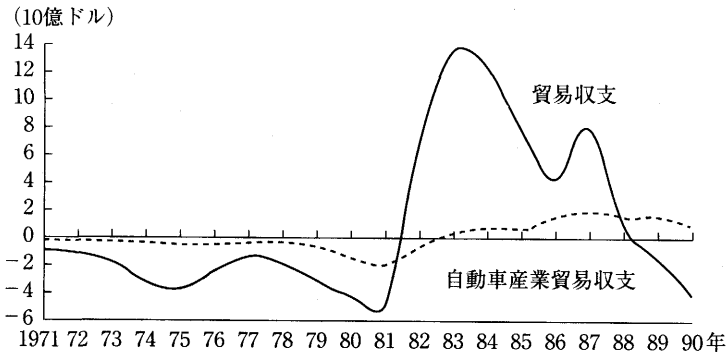
1. 自動車産業の貿易赤字の縮小

自動車産業の貿易赤字は、多少の振幅はみられるが、1981年までほぼ一貫して増加している（図4）。その原因は、輸出が伸びなかったことと輸入が増加したことにある。輸出は、1972年政令で完成車製造企業に義務づけられ、1977年政令で強化されたにもかかわらず、折り悪く1973年と1978年に第一次および第二次石油危機が生じ、世界の自動車需要が縮小したことが影響して大きくは伸びなかった（図5）。一方、自動車部品輸入の方は、完成車の生産台数増加にともなって増大するばかりであった（図6）。

1983年に自動車産業の貿易収支は生産開始以来、初めて黒字に転換した。国内市場の縮小で自動車部品輸入が減少し、輸出向け乗用車の国産化率大幅引き下げにより乗用車の輸出が増加したからである（図7）。輸入が減り輸出が伸びた結果、自動車産業の貿易収支は1983年から1990年まで黒字であった。

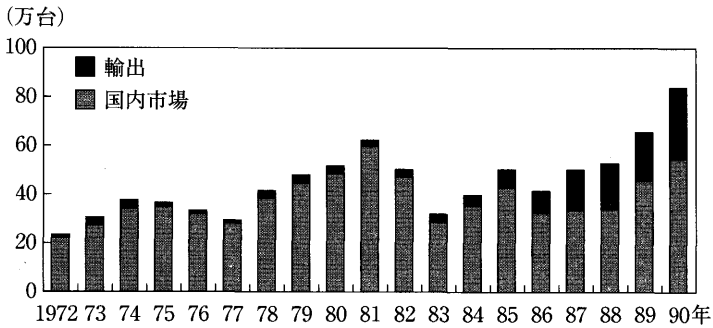
自動車産業の貿易赤字の大きさは、国内市場規模と輸出との間の相対的な

図4 自動車産業の貿易収支推移



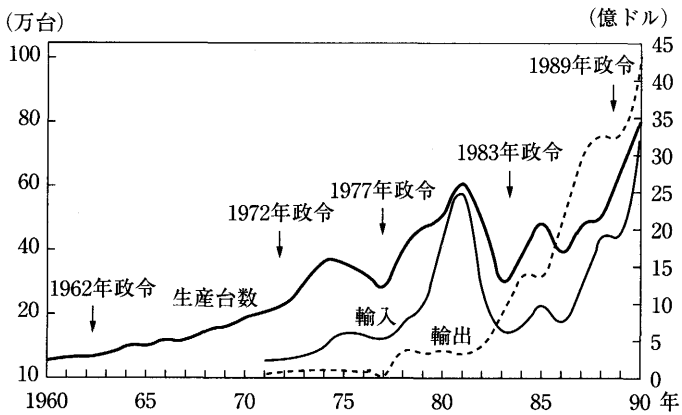
(出所) INEGI, *Estadísticas del Comercio Exterior de México*, Nov. 1991に基づき作成。

図5 完成車生産に占める輸出シェアの推移



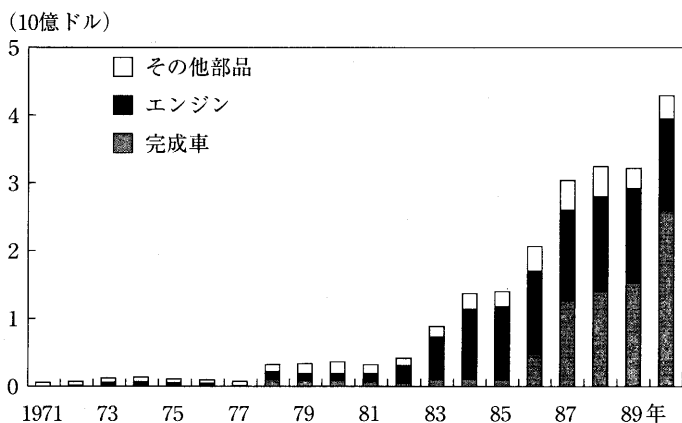
(出所) INA, *Directorio de Fabricantes de Autopartes en México*, 1999, p. 4の表に基づき作成。

図6 完成車生産台数，輸出入金額推移



(出所) INA, *Directorio de Fabricantes de Autopartes en México*, 1999, p. 4 および INEGI, *Estadísticas del Comercio Exterior de México*, Nov. 1991に基づき作成。

図7 完成車および自動車部品の輸出推移



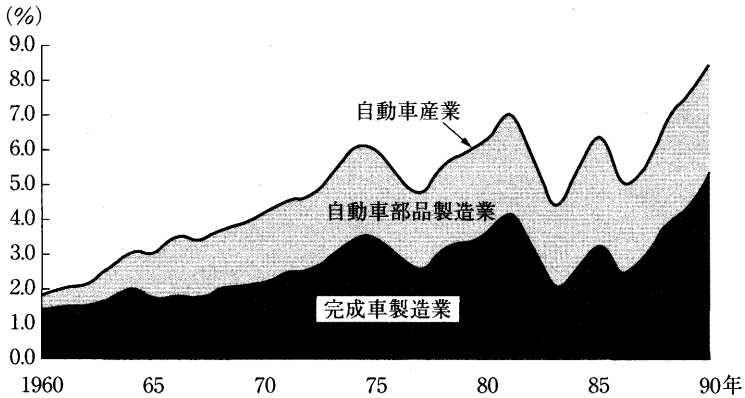
(出所) INEGI, *Estadísticas del Comercio Exterior de México*, Nov. 1991に
基づき作成。

関係に依存している。なぜならば、国内市場向け完成車の生産に輸入部品が必要であり、その輸入分を輸出で相殺しないかぎり貿易赤字が生じるからである。したがって、自動車の国内市場が拡大すると輸出意欲が阻害されることも手伝って、自動車産業の貿易赤字が拡大する。1980年と1981年の自動車産業の貿易赤字拡大は、まさにこのようにして生じている。

2. 工業発展の促進と雇用の増加

自動車産業は、輸入代替期に製造業GDPに占めるシェアを拡大させ、メキシコ経済の工業化に寄与している(図8)。輸入代替育成政策が本格的に開始された1965年には3%ほどであったシェアが1990年には9%近くにまで増加している。シェアを大きく伸ばしたのは完成車製造業である。自動車部品産業は輸入代替育成政策開始直後に大きくシェアを伸ばしたが、その後は完成車製造業に比べ緩やかにしかシェアを伸ばせなかった。自動車部品産業が本

図8 自動車産業の製造業GDPに占めるシェアの変化



(出所) INEGI, *Systema de Cuentas Nacionales de México, Serie 1960-1993*, 1994
に基づき作成。

格的に発展しなかったためである。その結果、自動車産業のGDPシェアは、シェアの大きい完成車製造業の業績に連動して増加している。

また、自動車産業は雇用増加にも貢献している。工業センサスによれば本格的な輸入代替育成政策が開始された1965年当時、完成車製造業には1万3838人、自動車部品製造業には2万1057人、合計3万4895人の有給従業者がいたが、輸入代替育成政策終了直前の1988年にはそれが完成車製造業に4万619人、自動車部品製造業に9万6293人、合わせて13万6912人に増加している。少なくとも1965年から1988年の間に自動車製造業で10万2000人以上の雇用が増加したことになる。

3. 自動車部品産業の国際競争力

メキシコ製自動車製品（完成車と部品）の輸出が1980年代初めまで伸びなかった主な原因は、自動車製品の輸出競争力が低かったことにある。1983年政令で輸出向け完成車の国産化率を国内市場向けの半分に減らしてから輸出

が急速に伸び始めた事実が、それを裏づけている。確かに1973年と1978年に起きた第一次および第二次石油価格高騰が、世界の自動車需要を縮小させ、メキシコ製自動車製品の輸出を困難にしたことは考慮に値するが、国内市場向けと同じ国産化率の完成車を輸出することは品質および価格的に困難であったと推測される。なぜならば、メキシコの自動車産業が外資主導で発展したため、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存在したからである。

メキシコ自動車部品産業の国際競争力が低いことは、自動車部品産業の貿易収支が1982年まで赤字であったことに現れている。メキシコは、乗用車組立用部品、乗用車用エンジン、補修部品を輸入し、エンジンと補修用部品を輸出している。1983年に自動車部品産業の貿易収支が黒字に転換したが、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(表6)。エンジン輸出の増加は、1977年政令の効果が現れたものである。1977年政令で1982年から輸出入相殺を義務づけた際、完成車製造企業が義務を遂行する目的でエンジン製造工場を建設し、その設備が稼働し始めたからである。

自動車部品産業の貿易黒字はエンジン輸出の増加で1986年まで拡大したが、輸出向け乗用車の組立部品輸入が増加するにともなって次第に減少し、1990年に再び赤字に転換している。メキシコ製自動車部品の国際競争力が品質および価格面で低いために、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えないからである。

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、完成車製造企業がエンジン部品の多くを内製し組立加工しているためである。輸出入データからみ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。

表6 自動車部品産業の貿易収支推移

(単位: 100万ドル)

	輸 出			輸 入				貿易収支
	自動車用 エンジン	その 他 部 品	合 計	乗用車組 立用部品	補 修 用 品	乗用車用 エンジン	合 計	
1971	6	28	34	168	57	n.a.	225	-191
1972	10	35	45	192	66	n.a.	258	-213
1973	22	43	65	232	82	n.a.	314	-250
1974	25	58	82	329	109	n.a.	438	-355
1975	35	67	103	474	119	n.a.	593	-490
1976	55	48	103	485	99	n.a.	584	-481
1977	2	66	68	453	70	n.a.	523	-455
1978	90	186	277	612	125	n.a.	737	-460
1979	52	199	251	786	214	n.a.	1,000	-749
1980	33	223	255	858	413	147	1,418	-1,163
1981	61	183	245	1,004	552	177	1,734	-1,489
1982	214	160	375	583	296	109	988	-614
1983	603	214	817	200	99	65	364	452
1984	983	317	1,300	265	210	112	587	713
1985	1,039	288	1,328	329	289	146	764	564
1986	1,153	405	1,557	286	239	113	638	920
1987	1,291	490	1,781	753	243	103	1,098	683
1988	1,372	503	1,875	977	555	148	1,680	195
1989	1,366	450	1,816	950	640	171	1,760	56
1990	1,297	439	1,735	2,539	581	178	3,298	-1,563

(注) (1) マキラドーラを含まない。

(2) n.a. は不明を表す。

(出所) INEGI, *Estadísticas del Comercio Exterior de México*, Nov. 1991に基づき作成。

おわりに

メキシコは、輸入代替期(1964年9月から1990年10月末まで)に四半世紀以上をかけて自動車部品産業を保護育成してきたが、国際競争力をもった自動車部品産業を発展させることができなかった。その主な原因は、以上で考察してきたことから三つあげられる。まず第1に、輸入代替育成政策開始時の

メキシコの技術水準が低かったこと、第2に、自動車産業保護育成政策が、品質および価格的に輸出競争力をもたない完成車を生産したため、メキシコ製自動車需要の拡大を抑制し、部品生産活動で規模の経済を達成できなかったこと、第3に、手厚い保護のもとで育成したため革新技術を導入するインセンティブが働かず、技術が世界の水準より後れてしまったことである。

メキシコは、輸入代替育成政策開始時の技術水準が低かったことから、全面的に外資および外国技術に依存して自動車部品産業を育成せざるをえなかった⁽⁸⁾。自動車部品産業ではメキシコ資本企業の育成を目的として外資出資制限を設けたため企業の外資化は起きなかったが、外資の出資制限を設けなかった完成車製造業ではメキシコ資本企業は技術力、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、輸入代替末期の1984年には乗用車製造企業は外資企業ばかり5社になってしまった。

完成車の国内市場は、所得に比べ自動車価格が高い⁽⁹⁾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。外資企業主導で多国籍企業の開発した既存モデルを生産していたため、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。また外資企業は、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年まで輸出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、輸入代替期の最終年である1990年に生産の35% (21万1640台) を輸出した。メキシコ製部品の市場競争力が低いために国産化率を大きく引き下げて初めて輸出を伸ばすことが可能になった。

外資主導で既存の車種を生産してきたため、国産化率も100%を目指さず総部品価額の60%に定められた。1962年政令は、規模の経済が達成できないという理由で車体の輸入を認めた。完成車製造企業がメキシコ資本企業であれば、固有のモデルを開発し輸出市場の開拓で生産規模を拡大して国産化率を

高めることが可能になったであろう。メキシコより10年あまり遅れて本格的な自動車産業の育成に取り組んだ韓国が良い例を示唆している（谷浦[1992]）。

自動車部品産業は、市場規模が小さいために独寡占市場が形成され売り手市場となり、新技術を導入して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後れてしまった。また、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。このために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。いいかえれば、完成車製造企業に直接部品を納入する一次部品供給企業は生まれたが、一次部品供給企業に部品を納入する二次部品供給企業、二次部品供給企業の仕事を引き受けて行う三次部品供給企業が育たなかった。

クルグマンの集積の経済学モデルにしたがうならば、高い非関税障壁を設けて北米の中心地からメキシコを隔離し、メキシコ国内に外資企業の力を借りて自動車産業の中心地を形成したが、需要規模が小さかったために生産分業体制が深化せず、機械加工などの生産活動が発展しなかった。その結果、熟練労働者の育成が進まず、技術進歩が生じなかったといえる。

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、そのうえ、手厚い保護のもと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の企業ネットワークが形成されず、国際競争力をもった製品(完成車と部品)を生産できず、生産と輸出を伸ばすことができなかったといえる。

〔注〕 _____

(1) 5項目のうち(4)と(5)は、1962年政令に明記されていないが当初から実行されていた（Bennett and Sharpe [1985] p. 129）。1972年政令では5項目すべてが明記されている。

(2) 1983年政令施行細則第10条に基づく。

(3) SOMEX（政府開発銀行）が1963年に買い取り、企業名をFábrica Nacional de Automóviles S.A.（FANASA）に変更した。

- (4) 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 (Bennett and Sharpe [1985] p. 124)。
- (5) 経済開放政策が開始された1980年代に入ってから、1970年代までと比べ、中小規模および大規模事業所の相対的な増加がみられる。こうした傾向が自動車産業自由化開始後 3 年目に実施された1993年センサス結果にも現れていることから、輸入品の増加による市場競争の激化が企業規模の拡大を促したと推測される。
- (6) 1983年現在の自動車部品工業会 (INA) 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 [1990] p. 85, 第 6 表)。
- (7) 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 [1987] p. 39, Cuadro 11)。
- (8) 完成車製造外資企業とメキシコ政府の仲介で創設された、メキシコ資本過半数の自動車部品製造企業の創業当初の困難な状況については、DESCグループの社史が明らかにしている。その内容を要約すると次のとおりである。「自動車政令に基づく保護と税制上の恩典はあったが、事業は効率よく運営できなかった。在庫と使えない原材料の山が堆く積みあがり、事業はなかなか軌道に乗らなかった。すでに退職していた60代半ばのベテランアメリカ人技術者の指導を受けて差動機と車軸の生産が開始された。当初、合併相手企業のDanaが、メキシコ国内市場向け製品のデザイン、製造工程と機械設備の選択、工場の建設、操業開始、企業経営に関し責任をもっていた。これらのすべてをインフラの整備されていない、問題の多い国で行うには並みでない経営努力が必要であった」 (DESC [1998] pp. 192-193)。
- (9) 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 (Bennett and Sharpe [1985] p. 147および恒川 [1988] p. 90)。