

## 第9章

# 地域経済のダイナミクス

### はじめに

産業構造の変化が起こるとき、その影響は地域によってさまざまに異なることが知られている。例えば日本においては、重化学工業化の進展にともなって、工場用地の確保が容易でかつ海外からの輸入原材料の調達が容易な臨海地域に製造業が分散化し、いわゆる太平洋ベルト地帯が形成された。また、円高以降、輸出志向の量産型工場は比較的安い若年労働力を求めて積極的に九州や東北に移転された。そしてさらに円高が進展するにつれて輸出向けの生産は急速に現地生産に転換されるようになり、地方における雇用の問題が再浮上している。他方大都市では脱工業化が進み、知識集約的産業あるいはサービス産業が主力産業となった。このような状況のなかであらたに東京への一極集中が起こっている。

このように外部環境の変化が引き起こす産業構造の変化のなかで盛衰する産業の立地は一樣ではなく、新しい成長産業は国内で絶対優位にある特定の地域を選択して雇用を創出するため、そこに向けて人口流入が起こり、その地域は成長産業に特化することになる。他方、かつての成長産業は新しい産業構造のもとで斜陽化し、このような産業に特化していた地域では失業の問題が生じて、長期的には人口流出が起こる。この生産配置のパターンが絶対優位に依存している点において、地域経済学は新古典派的な国際経済学と異なる考え方をしている。すなわち、国際経済学においては、国の間で要素移

動が仮定されていないためすべての国は要素賦存の状況に応じて何らかの産業に必ず比較優位を有するが、ある地域が与えられた環境のもとでのどの産業にも絶対優位を有していなければ、無人の地となることもありうるのである<sup>(1)</sup>。

経済自由化にともなう産業調整の問題は、輸出構造の変化を国際経済学の観点から論じたり、全要素生産性などに現れる生産性向上の経済成長への寄与度に関心をもつマクロ経済的な分析が標準的であろう<sup>(2)</sup>。本章では地域経済学の視点から、とくに輸入代替工業化政策からより国際的に開かれた経済の仕組みへと変動するラテンアメリカについて、地域的な産業配置がどのように変化するのか、また地域間の所得分配にどのような影響が考えられるかを考えてみたい。

ラテンアメリカにおいては従来輸入代替工業化戦略がとられて、国内で消費される工業製品はできるかぎり国産化されることがめざされ、国内市場は輸入との競争から保護された。このような政策は、多様な工業部門を擁することを可能にした。しかし、経済の効率という観点からみれば、貿易理論での基本的な命題とされているように比較優位をもつ産業に特化して貿易を行うことにより得られるはずの利益を失うことを意味する。結果として、比較劣位にある産業に資源を振り分けるような資源配分の歪みは、非効率な産業構造を生み出した。

このような輸入代替政策は、経済の空間構造に次のような影響をもたらした。輸入代替工業部門は国内需要を拠り所としているから、もともと需要の規模において国内の他地域を凌駕する首位的な大都市に企業の立地が集中した。このため、メキシコシティ、サンパウロ、ブエノスアイレスといった巨大都市への一極集中はますます強まった。一方、資源配分が歪められていなければ、地域ごとにローカルな技術的特長を活かして国際市場向けに特化した産業が伸びていったはずであった。しかし、輸入代替工業化の貿易政策は輸入代替工業部門に生産資源を振り向けさせる結果をもたらした。そのようなチャンスの芽を摘みとっていたのである。

拡大する地域格差に対して各国政府は、財政収入の地方移転とさまざまな税制恩典をもって工場を後進地域に誘致する地域政策を実施した。しかし、このような政策では地方の中央に対する経済的依存が強まりこそすれ、地域の自立的な発展を望むべくもなかった。

工業の後進地域への誘致政策は期待されたような成果をあげなかった。豊かな先進地域の市場にアクセスしやすいように生産拠点を立地することが重要であったうえ、輸入代替工業化政策のもとでは必要な中間投入財も大部分は国内で調達されなければならず、そのための一定の産業集積をもつ中心地域への距離も重要な立地要件となった。国内の輸送インフラの劣悪さもアクセスの問題を重視させる結果となった。ただし、すでに中心都市における過密化の弊害が顕著に感じられるようになり、地価の高騰や交通混雑、環境汚染などが経済的なコストを高めて集積のメリットを打ち消すようになっていた場合、政府による産業インフラ（道路、工業団地など）建設が呼び水となって、ある程度の分散化はむしろ自然なプロセスとして起こった。しかしそのような場合でも、抜きん出た存在の中心都市から派生する集積のメリットを完全には失わないような、限定された距離空間での分散化にとどまった。

1980年代中頃までのラテンアメリカ経済には、概ねこのような著しく一局集中的な傾向の強い経済立地のパターンを見いだすことができる。80年代はラテンアメリカにとって「失われた10年」と呼ばれるような、世界恐慌以来最も深刻な経済危機をもたらされたわけだが、そのなかで、それまでの輸入代替工業化の開発モデルは危機を醸成した主要因の一つと見なされ、これを放棄して経済自由化に転換する国が次第に支配的になってきた。このような経済政策の基本思想の急速な変化がラテンアメリカの経済発展にどのような影響を与えるのかは、さまざまな角度から検討されなければならないが、本章は経済自由化が産業の地域的な分布構造をどのように変えてゆく可能性をもっているのかを明らかにしたいという関心から出発している。

一般的な考察にもとづけば、経済自由化は輸入代替工業化の環境において促進された中心都市への集中を分散化させる効果をもつと考えられる。その

理由は以下のとおりである。第1に、輸入品との競争にさらされることにより、生産要素は比較優位にある産業に移動する。発展途上国の場合、これにあたる部門は鉱物、水産、森林などの天然資源、豊富な土地や特殊な気候条件を利用して得られる農作物、および低廉な労働力である。このいずれの場合についても適合する条件を有しているのは、過密化した中心都市ではなく、これまで後背地であったところである。第2の理由として、そのような比較優位産業は国際市場を対象とするので、もはや中心都市の市場へのアクセスという需要側の立地要因にこだわる必要がなく、より生産側の立地要因に対応した産業配置が追求される、ということがあげられる。

しかし、そのような分散化の力が働くにもかかわらず、すでに突出した中心都市が存在することを与件とすれば、経済自由化によってもなお中心都市の役割が容易に低下しないというのもまた事実であろう。これについては、次のような理由をあげることができる。第1に、貿易業務、法的手続き、金融、会計業務、設計、ロジスティックス、各種リサーチなどさまざまな形の専門的な生産者サービスは中心都市に存在しており、輸出関連産業が地方に立地したとしてもこのような産業基盤を形成する部門に依存せざるをえない。

第2に、とくに耐久消費財産業における多国籍企業の存在を考慮しなければならない。多国籍企業は本国で開発した技術をもとにして、発展途上国において組立工程だけを行う、いわば開発と最終生産の地理的分離を行うことを可能としているという特徴を有している。このような企業の存在によって、本来比較優位の観点からは発展途上国に存在しえないような高い品質の自動車や電気製品などの生産を可能にしている。多国籍企業の直接投資は、経済自由化によっていっそう活発化する。

多国籍企業にとっては投資対象国の市場を獲得するのが目的であるから、中心都市市場へのアクセスが最も重視される。また、多国籍企業にとっても中心都市から供給されるさまざまな生産者サービスや部品、および技能労働者は欠くことのできない生産要素であるから、その意味からも中心都市が好ましい立地点ということになる。ただし、そこでの生産コストが過密化の弊

害によりすでにかなり高いと感じられる場合には、その近くにおいて最適な場所が選択されることになる。

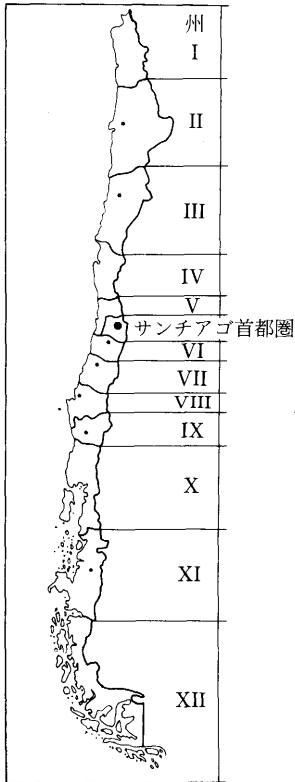
このように、経済自由化によって、一方ではそれぞれの地域が有する資源にもとづいて比較優位を有する輸出産業をそれまでの中心都市にあまり依存せず、育てる可能性が開かれるものの、他方では、中心都市のさまざまな形のサービスの供給源としての役割はさらに重要になるし、市場の獲得を目論む多国籍企業の活動の活発化は依然従来の中心都市を軸に展開される。したがって、分散化と集中化の相反する二つの動きが同時進行で起こるため、経済自由化の結果として経済が分散化に向かうのかあるいはさらに集中化するのかという問いに答えるのは難しい。むしろ重要なのは、それぞれの地域や中心都市において、上で述べたような成長の可能性を十分に追求できるような環境整備を進めることであろう。

以下では、ラテンアメリカの経済自由化にともなって、これまでのところ地域経済にはどのような動向が観察できるかをいくつかの国の経験について整理してみた。取り上げられているのは、経済自由化が最も早くから進められているチリのケースと、同様に自由化のプロセスが長く続いているうえに北米市場と国境を接しているという特殊な事情をもつメキシコのケース、さらに時期的には経済自由化はつい最近であるので全般的な評価はできないが、メルコスルという共同市場発足によってダイナミックな動きを始めているブラジルとアルゼンチンを自動車産業の事例から考察している。

## 第1節 チリのケース

まず最初に、経済自由化の一つのプロトタイプとして、チリのケースを見てみよう。南北に細長い形をしているチリ(図1)は、ちょうど真ん中あたりに人口455万人(1992年)の首都サンチアゴがあり、周辺地域を併せた首都圏で人口の約40%を集めている。これに次ぐ都市であるコンセプション(第Ⅷ

図1 チリの州区分



州<sup>(3)</sup>、ビニャデルマル、バルパライソ(第V州)がいずれも人口30万人前後の規模であるから、サンチアゴの首位性は著しく強い。経済活動もサンチアゴと第V州に集中している(図2参照)。

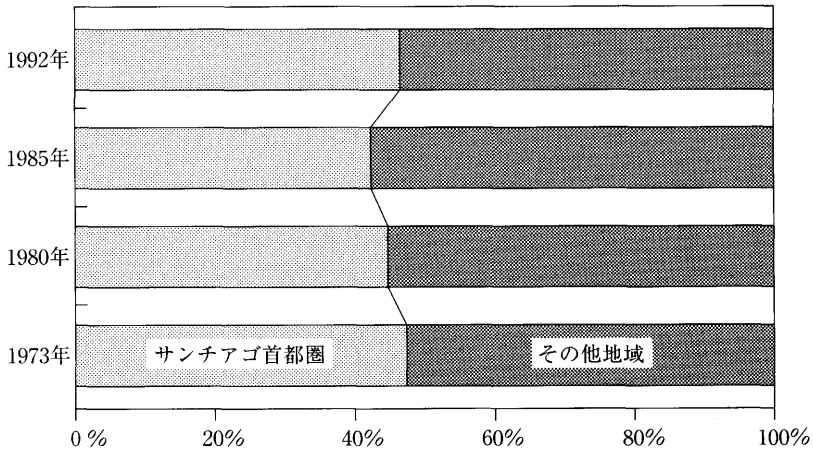
ただし、サンチアゴの成長のスピードは1970年代からすでに全国平均を下回っている。これにともなって、国内総生産の地域別シェアは首都圏について73年に47.4%であったのが90年には40.4%に低下した。首都圏に隣接する第V州についても、同期間に12.1%から8.2%への低下をみた。したがって、70年代半ばから80年代末にかけて経済のある程度の分散化が起こったことが示唆されている。

こうした変化がもたらされた背景として、ピノチェット政権下で実施された経済自由化が輸入代替工業部門の衰退と新しい輸出産業の興隆を生んだことをあげることができる。ただし、本章ではこうした産業構造の変化に派生する要因に注目しているが、もちろん構

造調整過程で縮小された公共部門の雇用がもともと首都圏に集中していたという事情もあるだろう。

チリ経済は1982年に深刻な経済危機を経験したが、そこからの回復を支えたのは、輸出産業の成長であった。主要輸出品である銅は輸出収入の約40% (1992年、以下同)と依然重要な地位を占めているが、新しい輸出品目が現れた。魚粉や植物油をはじめとする動植物油脂(輸出シェア10.0%)、紙・パルプ(輸出シェア9.5%)、魚介類の冷凍・缶詰など水産加工品(輸出シェア7.2%)、木材チップや製材など木材加工品(輸出シェア4.1%)、ブドウ、リン

図2 チリのGDPのサンチアゴ首都圏への集中度



(出所) Riffo Perez y Silva [1995].

ゴ、キウイなどのフルーツの加工品（輸出シェア3.7%）などである。これらは、すべて天然資源をベースとした加工品であり、表1で示したように、特定の産地と強く結びついている。例えば、銅は北部の第II, III州、魚粉は魚の水揚げが多い第I, VIII州、に集中している。ラジアタパイン、ユーカリの植林面積で圧倒的な比率を占めている第VIII州は木材加工品と木材パルプの生産において最も大きなシェアを占めている。水産加工品は貝類の漁獲が最も多い第X州が中心である。フルーツ類では、ブドウが第V州と首都圏で最も多く、リンゴの生産は第VI, VII州に集中している。

このように新しい輸出産業のほとんどは首都圏の外で生産を行っており、経済活動の分散化に貢献している。これらの産業はチリのような小国が外に対して閉ざされて国内需要のみに依存していたのであれば成長できなかったことは間違いない。また、チリは南北に長く地理的条件の変化に富んでいるために、それぞれは地域的に集中をみせながらも国全体として多様性のある輸出産業が生まれてきた。

ただし、1992年に首都圏の総生産の全国に対するシェアは46.7%となり、

表1 チリの主要輸出品生産の地域分布 (1992年)  
(%)

|                         | 雇用シェア   | 付加価値シェア |
|-------------------------|---------|---------|
| 銅関連産業<br>(輸出シェア 39.5%)  | II 53   | V 44    |
|                         | III 25  | III 20  |
|                         | V 19    | IV 20   |
| 動植物油脂<br>(輸出シェア 10.0%)  |         | II 15   |
|                         | VIII 50 | VIII 45 |
|                         | I 20    | I 21    |
| 木材パルプ<br>(輸出シェア 9.5%)   | RM 17   | RM 19   |
|                         | VIII 47 | VIII 52 |
|                         | RM 36   | RM 17   |
| 水産加工品<br>(輸出シェア 7.2%)   |         | VII 14  |
|                         | X 43    | X 40    |
|                         | VIII 15 | VIII 18 |
| 木材加工品<br>(輸出シェア 4.1%)   | IV 10   | XI 15   |
|                         | VIII 40 | VIII 55 |
|                         | X 19    | X 13    |
| フルーツ加工品<br>(輸出シェア 3.7%) | RM 14   | RM 12   |
|                         | IX 13   |         |
|                         | RM 40   | RM 40   |
|                         | V 18    | VI 28   |
|                         | VI 16   | V 15    |
|                         | VII 12  | VII 9   |

(出所) Riffo Perez y Silva [1995].

(注) RMはサンチアゴ首都圏を表す。

90年代に入って再び集中の傾向が窺われる。一部の研究 (Riffo Perez y Silva [1995])によれば、89年によく1人当たりGDPが81年の水準に回復し、その後国内市場が拡大してゆくなかで輸出産業以外の国内市場向けの消費財産業やサービス産業がより高い成長を示しており、このような産業は首都圏に集まる傾向が強いとしている。



## 第2節 メキシコのケース

メキシコでは人口824万人(1990年人口センサス、以下同)の首都メキシコシティと隣接するメキシコ州(人口982万人)を合わせると人口の22.3%、GDPの37.1%、商業融資の54.3%を占めており、チリ同様に著しい集中がみられる。ただし、グアダハラハラ市(ハリスコ州、人口165万人)、モンテレイ市(ヌエボレオン州、人口107万人)、プエブラ市(プエブラ州、人口106万人)といった人口100万人を超える第2ランクの大都市が存在しており、これらの都市には軽工業や機械工業の集積もみられる(図3)。

メキシコシティへの集中の弊害はすでに工業用地の不足や混雑、大気汚染などさまざまな形で現れてきているが、すでに1970年代から連邦政府による工業団地の建設や工場の地方への立地に対して税制上の恩典が与えられるなどの地域政策がとられてきた(Aguilar [1993])。とくに、85年にメキシコシティを襲った地震は一極集中の危険性を改めて認識させることとなった。このため、政府の機能が一部地方に移転される政策もとられた<sup>(4)</sup>。工業の分散化に優先的に取り扱われたのはメキシコシティ北西のケタロ、グアナフアト、アグアスカリエンテスの諸州であった。

メキシコにおける工業の分散化に関して最も重要な影響を与えたのは、こうした政策よりもマキラドーラ制度<sup>(5)</sup>の存在であろう。マキラドーラはメキシコが1982年の経済危機により為替レートを大幅に切り下げたためにメキシコの賃金がさらに割安になったことと、同じ頃米国の製造業が日本などから輸出される工業品との激化する競争に直面してコスト削減の必要に迫られたことが相まって、急速に成長した(Sklair [1993], Ch. 3)。その後、87年に行われた再切下げと、日本企業が対米貿易摩擦を回避するために輸出から北米での現地生産へと切り替えるなかで、マキラドーラ制度が活用されるようになり(Koido [1991], Ch. 3)、さらに規模が拡大した。

マキラドーラは、主としてカラーテレビなどの家電産業やワイヤーハーネ

図3 メキシコ全図

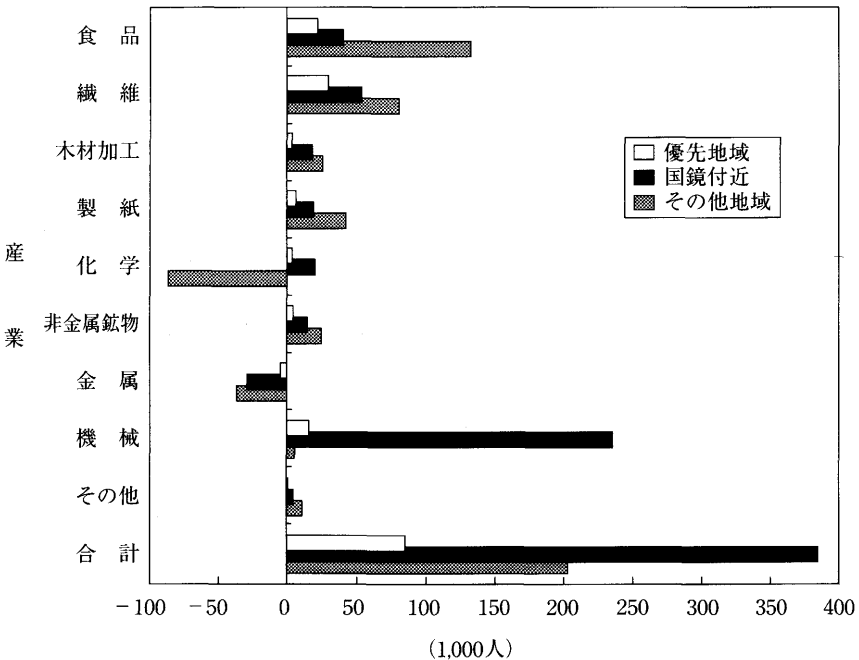


スなどの自動車部品の組立，繊維産業における縫製など，いずれも労働集約的な工程に利用されている。マキラドーラは最終的な製品の仕向け先が米国であり，部品・原材料も米国から移入されるので，輸送コストの節約のため，国境の米国側で最終工程や検査を行う，いわゆるツイン・プラント体制をとるための利便性から，9割が国境付近の州（バハ・カリフォルニア，ソノラ，チワワ，コアウイラ，ヌエボレオン，タマウリパス，図3の斜線部分）に立地している。

メキシコの製造業が近年直面しているもう一つの重要な要因は，サリナス前大統領（1988～94年）の政権下で行われた，貿易の急速な自由化である。これは，北米自由貿易協定が94年に発効する以前にすでに進められてきた政策であり，それまで輸入代替工業化のもとで育成された産業構造から，よりメキシコの比較優位にもとづいたものへの転換が起こりつつある。

以上の事柄を念頭に入れて、1985年と93年のデータの比較から得られたメキシコの地域別製造業雇用の変化を見てみると、この間のできごとは次のように特徴づけることができる。まず、図4によれば、全体的に貿易自由化の影響は化学と金属の素材産業に属する2部門における雇用の減少となって現れている。反面、雇用の高い伸びを示しているのは比較優位を有すると思われる労働集約的な軽工業に属する食品、繊維の2業種と機械産業である。機械産業の雇用増加の大部分が国境付近の諸州によって占められていることで分かるように、これらはマキラドーラ制度による組立工場が生み出した雇用であり、安価な労働力を利用したものである点では共通している。繊維と食品においては国境付近州以外での雇用の増加が上回っていて、とくにハリス

図4 メキシコにおける地域別製造業雇用の増減



(出所) INEGI [1985, 1993].

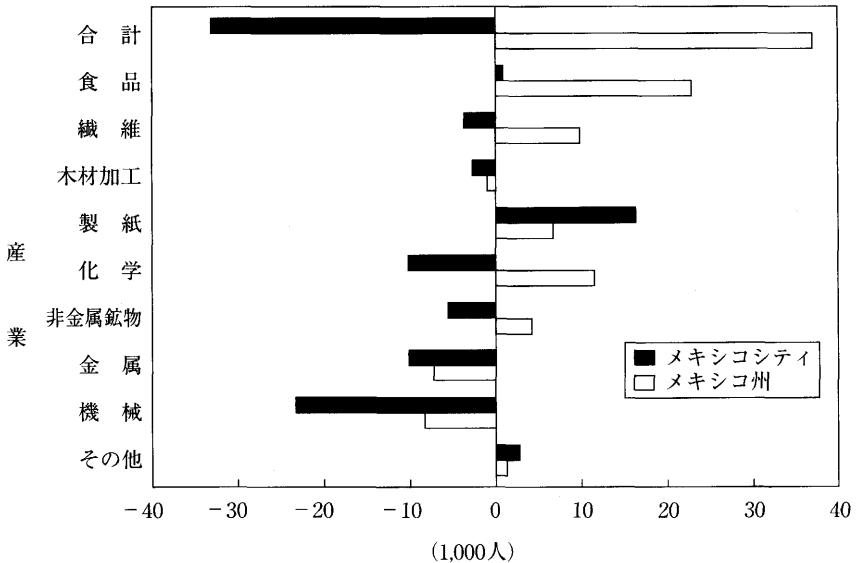
コ州とプエブラ州の第2ランクの工業都市やグアナフアト州での増加が目立っている。これらの州はもともと繊維産業や靴産業<sup>(6)</sup>で中小企業による伝統的な工業基盤を有している。他方、メキシコではチリでみられたように、地域性を反映した一次産品をベースにした多様な新しい輸出産業がそれまで後進地域であったところから出現するという現象はみられていない。とくに後進地域である南部の農業州は未だ自由化の恩恵を受けているとはいえない。

政府の工業団地建設などによる分散化政策のなかで優先的に扱われた前述の三つの州が、より高い製造業の雇用の伸びを示したかどうかははっきりと結論づけられないが、機械産業における国境付近州以外の雇用の伸びのほとんどをこの地域が吸収しているのは事実であることから、一定の効果があったと推定できる。このなかでは、とくに日産自動車が大規模な工場を設立しいくつかの日系サプライヤーもすでに進出しているアグアスカリエンテス州での自動車産業の成長が貢献している。

メキシコシティとメキシコ州に限定して製造業雇用の変動を表したのが図5である。これによれば、合計ではメキシコシティからの雇用の流出がほぼメキシコ州での雇用の増加となって相殺されているように見えるものの、業種別に細かくみると、食品と繊維ではネットで増加しているのに対して、金属と機械の2部門についてはメキシコ州でも減少している。どちらも輸入代替的な生産が縮小されたことを示唆しているが、機械産業ではマキラドーラという形態をとって国境付近に雇用が移動したものである。

要約すれば、メキシコの場合は経済自由化によって首都周辺に存在した輸入代替的な金属、機械産業が弱体化して、食品や繊維などの本来低廉な労働力を集約的に利用することで比較優位をもつと考えられる産業において雇用の伸びがみられた。他方で、アメリカと国境を接しているという特殊な事情を利用したマキラドーラ制度が活用されたことで、家電や自動車部品などの機械産業において国境付近に集中した急速な雇用拡大がみられた。ただし、チリで起こったような地域特性を活かした新しい輸出産業の成長は見いだされなかった。

図5 メキシコ市とメキシコ州の産業別製造業雇用の増減



(出所) INEGI [1985, 1993].

### 第3節 メルコスルのケース

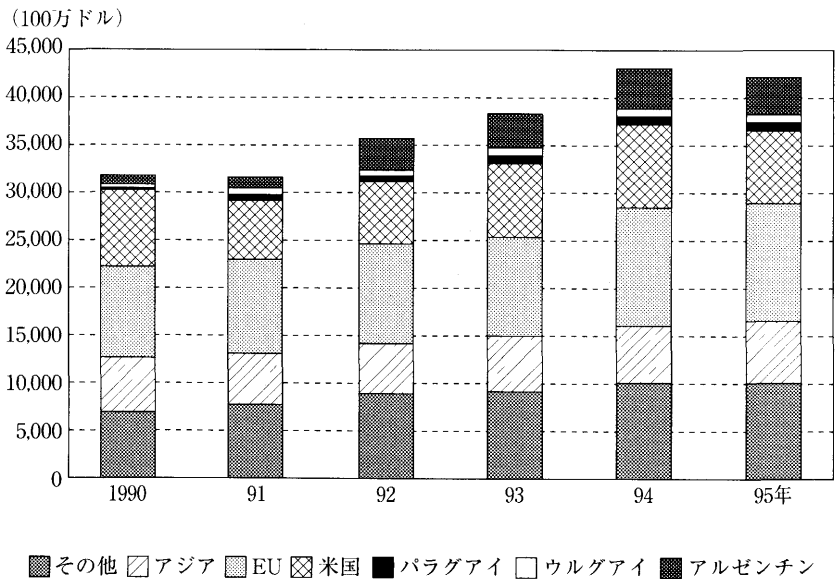
ブラジルやアルゼンチンにおいては、経済自由化はまだ新しい現象であり、その産業配置への影響について検討可能なデータはまだ入手可能でないから、現時点では地域的な影響について全般的な評価を行うことはできない。ただし、この2カ国を中心にしてメルコスルと呼ばれる共同市場がすでに発足しており、これにより、長期的には国境を越えて産業地図の再編成が行われる可能性を含んでいる。実際に自動車産業ではすでにさまざまな新しい興味深い動きが起こっている<sup>(7)</sup>。

まず、両国の貿易関係を確認しておこう。図6～8で分かるように、1990年まではともに市場を非常に閉鎖的に保っていたため、非常に近い距離にあ

りながらこの2国間の貿易関係は希薄であった。しかし、90年代に進行した自由化にともなって、すでに相互に最も重要な貿易パートナーの一つとなっている。95年はメルコスルが発足し、この関係はさらに強まるものと期待され、実際アルゼンチンの対ブラジル輸出は対前年比で52%増加したのだが、アルゼンチンではメキシコの国際収支危機の波及、いわゆるテキーラ・ショックによって緊縮的な政策をとることを余儀なくされたため、ブラジルの対アルゼンチン輸出は前年よりも若干減少した。今年（95年）はブラジル経済の安定的成長の持続とアルゼンチン経済の回復によって、メルコスルの域内貿易量は拡大の方向に向かうと期待されている。

アルゼンチンとブラジルでは資源賦存に大きな差はないので、貿易の根拠となるのは「新しい貿易理論」が教えるところの規模の経済であり、差別化

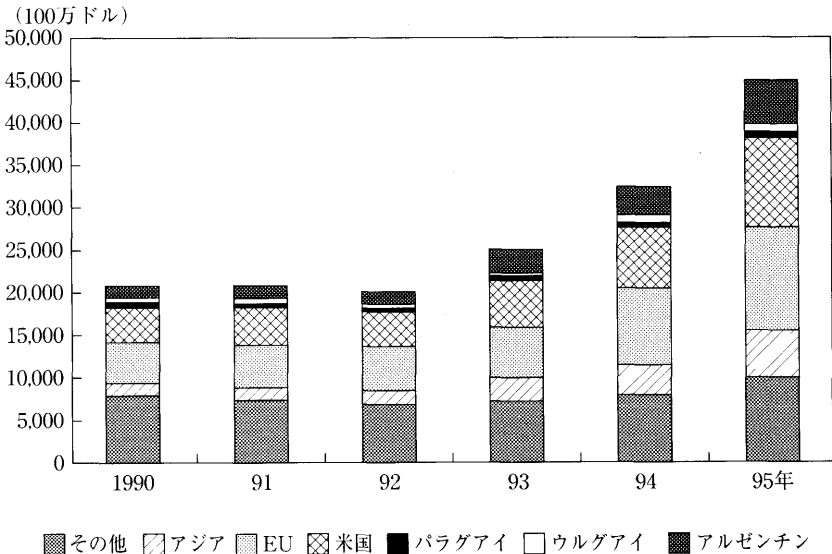
図6 ブラジルの相手国・地域別輸出



(注) \* 1995年は1～11月の実績。

(出所) Banco Central do Brasil [各号].

図7 ブラジルの相手国・地域別輸入



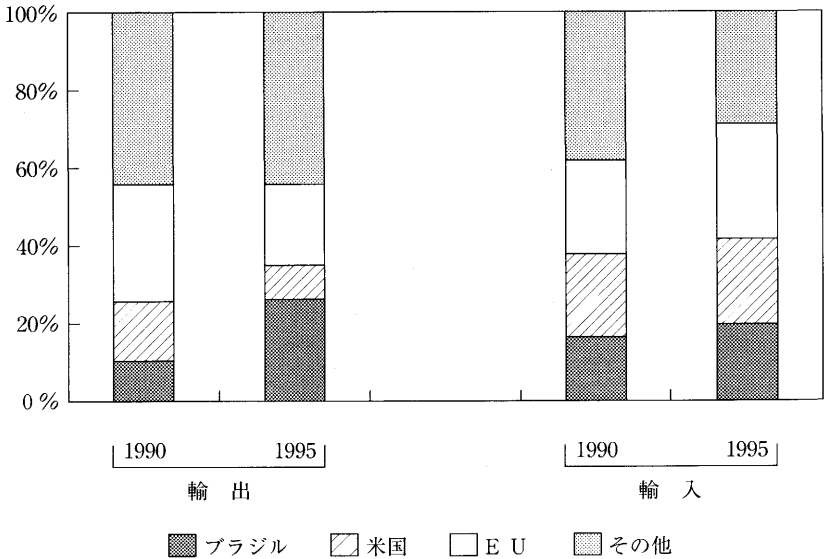
(注) \* 1995年は1～11月実績。

(出所) Banco Central do Brasil [各号].

された製造業製品の産業内貿易が中心になると予測される。実際に表2でこの両国の貿易関係の内訳をみると、アルゼンチンからブラジルへの小麦の輸出を除けば自動車と自動車部品の双方向の貿易が突出している。そこで主要な役割を果たすのはいうまでもなく多国籍企業であり、企業内貿易の重要性も無視できない規模に上ると考えられる。したがって、多国籍企業のメルコスルの環境のなかにおける立地選択は域内貿易の動向に大きなインパクトをもつと思われる。

メルコスルの誕生により、自動車産業には新たな再編成の動きが起こりつつある。これまでのブラジルとアルゼンチンの自動車産業は、閉鎖された市場のなかで一昔前のモデルの車を供給して、割高な価格設定で利益を出すことが十分可能であった。しかし、自由化により輸入車が市場に入ってくると

図8 アルゼンチンの貿易の相手国・地域別シェア



(出所) INDEC [1995].

ともに、成長が見込まれるメルコスル市場に向けて現地生産を行う新規メーカーの参入が相次いでいる。これに対して既存のメーカーは現地生産する車種を最も需要が見込まれる小型車とピックアップトラックに集約する一方、中型以上は一部は現地生産を行いながら欧州からの輸入により供給のバリエーションを広げてゆく戦略をとっている<sup>(8)</sup>。ほとんどのメーカーはアルゼンチンとブラジルの両方に組立工場を有する体制を築き、それぞれで異なる車種を生産しながらメルコスル市場全体に供給することで規模の経済を実現しようとしている。

このような自動車産業の再編の過程で新規工場建設の計画が次々と発表されているが、ブラジルにおいてはこれまでの自動車産業の中心であるサンパウロ都市圏のいわゆるABC工業地帯<sup>(9)</sup>から離れて、より労働環境の良いサン



表2 アルゼンチンの対ブラジル貿易

(1994年, 95年1～9月実績)

(単位: 100万ドル)

|         | 輸 出     |         | 輸 入     |         |
|---------|---------|---------|---------|---------|
|         | 1994    | 1995    | 1994    | 1995    |
| 一次産品    | 1,337.4 | 2,110.3 | 497.4   | 462.8   |
| 化学      | 117.1   | 170.5   | 298.7   | 403.4   |
| プラスチック  | 65.7    | 150.6   | 242.9   | 267.8   |
| 皮革製品    | 66.8    | 75.7    | 1.7     | 1.3     |
| 紙       | 12.4    | 68.8    | 145.5   | 167.1   |
| 繊維・アパレル | 117.2   | 231.1   | 138.6   | 122.0   |
| 土石製品    | 8.7     | 22.9    | 46.2    | 43.9    |
| 金属      | 17.5    | 62.8    | 356.7   | 357.1   |
| 電気機器    | 158.5   | 353.8   | 623.1   | 571.5   |
| 自動車・部品  | 438.9   | 824.2   | 768.9   | 601.9   |
| その他     | 11.1    | 67.0    | 111.8   | 89.5    |
| 合 計     | 2,351.2 | 4,137.7 | 3,231.4 | 3,088.1 |

(出所) INDEC [1995].

パウロ州の内陸や近隣の他州に新規工場を立地させる傾向が見受けられる。

サンパウロ州ではすでに過去約20年にわたって徐々に工業の内陸への移動が進行している。あらたな工業用地の不足とストライキが多発する労働環境がその主たる要因とされる。ABC工業地帯では1989年から94年の間で工場数が6692から5781へと13.6%減少し、逆にサービス産業の数が48.8%増加するという変化が起こっている。その一方で、内陸ではサンジョゼドスカンポスとカンピーナスが新しいサブリージョナルなコアとして成長してきている。とくにカンピーナス周辺ではいくつかの衛星都市も育っている。この二つの都市の特徴は、水準の高い大学や研究機関が技術者を教育していることにある。自動車産業の新規工場の立地パターンもこのような流れのなかにあり、新規参入企業も含めて新しく自動車工場が建設されるのはこの二つのサブリージョンと、さらに内陸であるが同様に工学部が充実した複数の大学を擁するサンカルロスである。さらに地方政府の強力な誘致政策があれば、ミナ

スジェライス州のベティン、リオデジャネイロ州のレゼンデ、パラナ州のクリチバなど、サンパウロ州の外にも工場が進出することになった。しかし、サンパウロ市から遠く離れた後進地域では市場へのアクセスという点からも、また技能労働者の確保という点からも困難が生じるので、新しい工場の立地の分散化の範囲はサンパウロ市から100~200kmの距離にとどまっている。

市場規模の大きなブラジルにおいては、経済自由化はまず多国籍企業の大規模な生産の再編成を促した。メルコスルの実現によって、アルゼンチンとの間の水平的な分業体制も視野に入れながら、ブラジルでの新規の生産拠点はやはり市場へのアクセスが重要な要因であるものの、他方でコスト面で有利さを求めてサンパウロ都市圏とあまり距離を置かない内陸部の中規模都市への立地選択がみられている。

それでは、経済自由化とともに後進地域ではローカルな資源を活用した輸出産業が生まれつつあるだろうか。すでに一部にはそのような兆しは見聞される。例えばブラジル東北地方のサンフランシスコ川中流域における灌漑農業が熱帯フルーツの多角的な生産を始めており、すでに一部ヨーロッパ市場などに輸出されている。アルゼンチン北部のこれまでサトウキビのモノカルチャーであったトゥクマン州の農村地帯でレモンの輸出向け生産が広まり、逆に砂糖は輸入されるようになってきている。ただし、これらは未だ限定的な地域でのできごとであり、今後、より広範に地域的な生産のポテンシャルと市場化のフィージビリティとどのようなインフラストラクチャーが必要かについての調査が必要であろう。こうした努力が行われない場合、経済自由化によって後進地域が取り残されることになる恐れは強い。こうした方面における地方自治体の責任と役割は大きいといえるが、ブラジルに限らず、後進地域のポテンシャル発掘のための国際的な協力の試みも求められているといえよう。

#### 第4節 経済自由化が地域経済に与える影響：展望

ラテンアメリカにおける経済自由化はまだ多くの国において新しいプロセスであり、地域経済のダイナミックな変動が明らかになるのには、さらに時間が必要だろう。しかし、本章で観察したいくつかの事実にもとづいて、将来起こりうる変化の方向を展望することは可能である。

まず、すでに経済自由化が10年以上にわたって進行しているチリとメキシコのケースに着目すると、閉鎖的な国内市場指向の産業構造が生み出した著しい一極集中状態から貿易自由化によって比較優位にある産業に生産資源が移動するにともなって、一定の分散化傾向がみられた。これは、チリの場合には天然資源をベースにした産業であったため、そのようなローカル・リソースが豊かな地域の成長が促進された。メキシコのケースでは、全般的な貿易自由化に先だって、米国に隣接しているという地理的な優位性を活用したマキラドーラ制度による労働集約的な輸出保税加工が発展するなかで、北部の国境付近において雇用の拡大がみられた。

所得分配の著しい不平等が常に構造的な問題となっているラテンアメリカにおいて、産業の分散化によって後進地域に雇用の拡大が起これ、不平等が是正される方向に働くとすれば、経済自由化はこの点において歓迎すべき効果をもたらすといえよう。

しかし、経済自由化は常にこのような経済効果をもつだろうか。この点に関しては、さらにいくつかの要因を考慮しなければならない。第1に、貿易自由化が比較優位部門の成長を促すとはいえ、これが実現するためには、潜在能力のある後進地域が確実にそのように市場から与えられるインセンティブに反応するようなインフラ整備が必要である。例えば、輸出を可能にするような輸送設備が整っていなければならない。また、農業部門において土地保有の著しい不平等があるラテンアメリカ諸国では、大土地所有者は必ずしも土地を生産的に有効利用しないといわれている。また零細農民は投資能力

に欠けていて自給自足の状態を脱することができない。このような問題に対して、政府は適切な政策手段を講じる必要がある。例えば、輸送体系の整備や産業転換を阻害するようなレントを発生させている補助の廃止、零細農民の組織化を通じた支援体制の構築である。

第2に、現在の中心都市は、人口集積が市場としての誘因をもち、また非効率性が問題にされていたとはいえ人的資源、サポーター・インダストリーの存在などの点で、国内においては傑出した工業基盤を提供する。このような集積の経済の働きにより、多国籍企業などの国内市場を指向する生産設備は中心都市の近くを選好する。ブラジルの自動車産業の新しい投資プロジェクトは、明らかにこのような傾向にある。チリにおいても、所得水準の上昇にともなって国内市場をターゲットとした産業がサンチアゴ周辺に成長し、全体的には経済活動が再び集中化する傾向を示している。このように、経済自由化が進展するなかであっても、経済活動が分散化せず逆に集中が強まる可能性もあることは注意する必要がある。

本章の冒頭で述べたように、経済自由化が引き起こす産業調整のなかで成長する産業と衰退する産業、それにともなつて成長する地域と衰退する地域が現れる。人口移動が完全であれば、人々は実質賃金（厚生水準）の高い地域に移動して、長期においてはすべての地域で等しくなるような均衡が成り立つはずであり、全くどの産業にも絶対優位をもたない地域は消滅してしまうことになる。しかし、現実には人口移動は不完全にしか起こらず、低い実質賃金に甘んじながらも衰退地域に住み続ける人々が存在する。この場合、地域格差は不可避であろう。

この格差を是正するために、地域経済を自由な経済環境のもとで活性化させるために地方行政が担うべき役割は地域の産業政策である。この産業政策は、これまで中央政府レベルで実施されてきた保護貿易による幼稚産業保護ではなく、国全体は自由な貿易体制を有していることを与件として、その国の比較優位と整合的で資源配分に歪みを生じさせないようなものでなければならない。そのうえで、国際市場における産業ニッチを開拓して、これに絶

対優位をもつための基盤を構築するような具体的な戦略を策定、実施することが重要となる。このとき、地域の競争優位を与えるものは、その地域に元来備わった天然資源や交通のハブとなる位置的な重要性（いわゆる first nature）であるかもしれないし、あることをきっかけに自己組織的に形成された後天的な性質（second nature）であるかもしれない<sup>(10)</sup>。そのいずれであっても、中央行政レベルでは国全体の経済成長を目的とすると、地方ごとの特性という視点は欠落しがちであるし、結果として生じてしまう地域格差に対して所得移転という財政的な対応をとらざるをえない。おそらくネオ・リベラルな経済政策とより整合的な政策アプローチは、地方行政レベルでその地域の所得を最大化するような権限移譲を行うことであろう。

〔注〕

- (1) 地域経済学に対する関心はとくに国際経済学の研究者の間で近年高まっている。例えば、標準的な教科書である Krugman and Obsfeld [1994], Ch 8, は地域経済学の問題領域を取りあげている。
- (2) 例えば, Edwards [1995], pp. 182-250.
- (3) チリの地域区分はサンチアゴ首都圏 (región metropolitana) と12の州 (región) からなる。それぞれの州の知事は大統領により任命される。
- (4) 例えば, メキシコの統計機関である INEGI はアグアスカリエンテス市に移転された。
- (5) 部品を保税で輸入し, メキシコ国内で安い労働力を使って組立を行い再輸出する制度。ほとんどがアメリカ市場を対象として利用され, 米国側では関税の特別扱いにより, マキラドーラで組み立てられた製品を無税で輸入することができる。
- (6) ハリスコ州グアダハラとグアナフアト州レオンにおける靴の中小企業集積については, Rabelloti [1995], pp. 29-41.
- (7) 最近のアルゼンチンとブラジルにおける自動車産業の新規投資の計画動向を新聞報道などにもとづいて章末付表のようにまとめておいた。
- (8) 現地生産を欧州市場との共通モデルにすることによって部品も共通化し, グローバルな調達を実現しようとしている。これによりメルコスル域内で調達すべき部品は限定され, これまで独立系で存在していたブラジルの部品企業は合併して生き残るかアセンブラーの系列下に吸収されるかのどちらかでなければ生き残れない状況にある (『通商弘報』1996年5月8日号, pp. 8~14)。

- (9) サントアンドレ (Santo Andre), サンベルナルドドカンポ (São Bernardo do Campo), サンカエターノドスル (São Caetano do Sul) の三つの都市からなる。
- (10) 後者の典型例は、アメリカのシリコンバレーにおけるハイテク企業の集積であるが、いわゆる伝統的な産地の多くはこの範疇に入る。

### 〔参考文献〕

#### 〈外国語文献〉

- Aguilar Barajas, Ismael [1993], *Decentralizacion industrial y desarrollo regional en México: una evaluación del programa de parques y ciudades industriales, 1970-1986*, México, D.F.: El Colegio de México.
- Banco Central do Brasil, *Boletim do Banco Central do Brasil* [各号].
- Edwards, S. [1995], "Trade and Industrial Policy Reform in Latin America," in A.L. Resende ed., *Policies for Growth: The Latin American Experience*, Washington, D.C.: International Monetary Fund, pp. 182-250.
- INDEC [1995], *Intercambio comercial argentino* (Información de prensa), December 12.
- INEGI [1985, 1993], *Censos Industriales*, Aguascalientes, INEGI.
- Koido, Akihiro [1991], "The Color Television Industry: Japanese U.S. Competition and Mexico's Maquiladoras," in Szeleky ed., *Manufacturing Across Borders and Oceans*, San Diego: Center for U.S.-Mexican Studies, UCSD., Chapter 3.
- Krugman, P. and M. Obsfeld [1994], *International Economics: Theory and Policy*, Third Edition, New York: Haper Collins College Publishers.
- Rabelloti, Roberta [1995], "Is There an 'Industrial District' Model: Footwear Districts in Italy and Mexico Compared," *World Development*, Vol. 23 No.1, pp. 29-41.
- Riffo Perez, Luis y V. Silva [1995], "Las tendencias locacionales de la industria en el marco de los procesos de reestructuracion y globalizacion en Chile," Santiago: Instituto de Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Catolica de Chile.
- Sklair, Leslie [1993], *Assembling for Development: The maquila industry in Mexico and the United States*, Sandiego, CA, Center for U.S.-Mexican Studies, UCSD., Chapter 3.

付表 メルコスルをめぐる自動車産業の再編成の動き

|           | ブラジル   | アルゼンチン  |
|-----------|--|---|
| フィアット     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ワールドカー「パリオ」投入</li> <li>・ベティン（ミナスジェライス州）に既存工場</li> <li>・ローカリゼーション戦略（工場周辺に部品取引先70社のうち65社を集約。開発機能も現地化）</li> <li>・IVECO社がトラック生産開始</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・フェレイラ（コルドバ州）に新工場設立</li> <li>・「パリオ」生産</li> <li>・トラック生産の合併企業IVECOの相手保有株を取得</li> </ul>                                       |
| フォルクスワーゲン | <ul style="list-style-type: none"> <li>・グローバリゼーション戦略（欧州と共通車種、部品の共通化）</li> <li>・サンベルナルドドカンポ（サンパウロ州）に既存工場</li> <li>・レゼンデ（リオデジャネイロ州）にトラック工場新設</li> <li>・サンカルロス（サンパウロ州）にエンジン工場</li> <li>・Audi組立工場をタウバチカサンカルロス（どちらもサンパウロ州）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ヘネラルパチエコ（プエノスアイレス州）に新工場</li> <li>・新型「ゴル」と「ポロ・クラシック」の2車種の生産をアルゼンチンに集約し、メルコスル全域に供給</li> <li>・部品調達にグローバル・ソーシングを実現</li> </ul> |
| GM        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・グローバリゼーション戦略（欧州と共通車種、部品の共通化）</li> <li>・サンジョゼドスカンボスに既存工場</li> <li>・小型車「コルサ」とピックアップトラックに加えて中型車「ベクトラ」を生産</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・アルヴェール（サンタフェ州）に乗用車組立工場を設立</li> <li>・「コルサ」とピックアップトラックを生産</li> </ul>  |
| フォード      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・グローバリゼーション戦略（欧州と共通車種、部品の共通化）</li> <li>・サンベルナルドドカンポに既存工場</li> <li>・小型車「フィエスタ」生産</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ヘネラルパチエコ（プエノスアイレス州）に既存工場</li> <li>・「エスコート」とピックアップトラックを生産</li> </ul>   |
| ルノー       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・クリチバ（パラナ州）近郊に組立工場新設（パラナ州が40%資本参加）</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・アルゼンチン資本シアデア社が小型車ライセンス生産（工場所在地コルドバ州）</li> </ul>   |
| プジョー      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・組立工場新設</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・アルゼンチン資本セベル社がライセンス生産（工場所在地コルドバ州）</li> </ul>   |
| メルセデスベンツ  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ジュイスデフォーラ（ミナスジェライス州）に小型車組立工場を新設</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック工場</li> </ul>   |
| トヨタ       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・インダイアトゥーバ（サンパウロ州）に新工場設立</li> <li>・カローラ生産</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・サラテ（プエノスアイレス州）に新工場設立</li> <li>・ピックアップトラック生産</li> </ul>  |
| ホンダ       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・スマレ（サンパウロ州）に組立工場新設</li> <li>・シビック、アコード生産</li> </ul>  |   |

(注) その他、現代、起亜、BMWがブラジルにおけるCKD生産を検討中。

(出所) 各種新聞報道、および『通商弘報』。