

NAFTA改定を控えるメキシコの輸出製造業 —トラスカラ州の事例

藤井 嘉祥

はじめに

「メキシコ人は麻薬と犯罪を運んでくる。一部は善良かもしれないが、彼らは強姦魔だ」「国境に大きな壁を作り、その費用をメキシコに払わせる」といった発言で隣国を挑発しながら政権に就いたドナルド・トランプ大統領は、北米自由貿易協定（以下、NAFTA）を米国にとっての「史上最悪の貿易協定」と述べ、2017年4月と8月には、協定からの離脱を示唆するなど、一時はNAFTAの解消も懸念された。結局は、メキシコ財界重鎮たちの米国コネクションを通じた迅速なロビー活動により、米政権は離脱から再交渉へと方向転換した⁽¹⁾。再交渉は2017年8月に始まったが、本稿執筆時点の10月の第4回会合では、米国が5年ごとの再交渉を定める「サンセット条項」を要求し、再交渉の行方について不透明感が増している。

1994年に発効したNAFTAは、対米貿易の拡大と組立加工に特化したマキラドーラ産業における雇用創出の面で、メキシコ経済に貢献してきた。2000年代には、中国のWTO加盟とリーマンショックが、メキシコの主要輸出産業であった電気・電子産業とアパレル産業の活力を削いだが、その穴を埋めるように自動車産業が急成長し、メキシコは北米自動車サプライチェーンの一翼を担うまでになった。

しかし、NAFTAはメキシコに正の影響を与え

る一方で、23年間を通じて負の影響も少なからず与えてきた。メキシコ経済の論者は、GDP成長率と雇用の伸びの鈍化、実質賃金の上昇率の低さなどの問題を指摘している[Zepeda, Wise and Gallagher 2009; Weisbrot, Lefebvre and Sammut 2014]。なかでも、経済全体に占める製造業の割合の低下が懸念されている。製造業の低迷は、雇用創出力の低下とインフォーマル経済の拡大のおもな原因になっており、また、国内市場における中国製品に対する競争力の喪失につながっている[Calderón y Sánchez 2011]。

1990年代のマキラドーラ・モデルによる産業発展から、2000年代の中国の対米輸出増にともなう国際競争力の低下を経て現在、自動車産業が成長をみせるなかで、メキシコ製造業がマキラドーラ・モデルからの脱却と研究開発を含めたローカルな産業連関の強化によるモデル・チェンジを推進できるかが問われている。とくにNAFTA再交渉の最大の争点のひとつである原産地規則の変更にともなう影響は、今後のメキシコ製造業の行方と深くかかわってくる。

本稿では、NAFTA期のメキシコ製造業の推移を考察したうえで、2017年8月の筆者の現地調査に基づいて、アパレルから自動車部品へと主力産業が移行しているトラスカラ州の製造業の課題と可能性を、NAFTA再交渉の争点を交えながら考察する。以下では、1節と2節で、NAFTA

期のメキシコの貿易拡大と製造業の低迷を統計から確認し、3節では、トラスカラ州の自動車部品産業とアパレル産業の考察から、NAFTA 改定をめぐる懸念と可能性について報告する。

1 NAFTA期の貿易拡大と高まる中国の存在感

メキシコにとってNAFTAは、対米貿易のための協定という意味合いが強い。NAFTA以前からメキシコの対米輸出依存度は高かったが、1994年以降、対米貿易額は大幅に伸びた。表1から、メキシコの貿易額は、対世界で1993年から2016年の間に約7倍に増加したことがわかる。同時期に、対米輸出も429億ドルから3029億ドルに増加した。対米輸出が総輸出額の80%強を占める一方で、輸入における対米依存度は低下している。対米輸入の割合は、1993~2016年の間に74%から47%にまで低下している。代わって、2000年以降は中国からの輸入が急増している。メキシコの対中国輸入額は、2000年には29億ドル(1.7%)であったが、2005年には177億ドル(8.0%)に増え、2016年には695億ドルで全体の18%を占めるに至っている。メキシコの対米輸出の割合が一定である反面、対米輸入は金額面では増加しているも

の、その割合がNAFTA期を通じて減少してきたところに、米政府のNAFTAへの不信感があるといえる。

対米輸出においては、自動車産業の急成長のほかに、2008年の米国金融危機で打撃を受けた電気・電子産業の回復およびアパレル産業の縮小が確認される。国際商品分類システム(HS分類)の2桁で示した表2から、メキシコの製造業を中心に対米輸出入の内訳をみてみよう。2000年、2016年ともに輸出金額の上位に自動車・同部品および電気・電子機器・同部品等(HS 84, 85)が並ぶが、現在では自動車・同部品の輸出が電気・電子機器および同部品等の輸出の伸びを上回る。HS分類4桁で2016年の詳細をみると、HS 85では、とくに携帯電話機、映像受像機(テレビ)、ケーブル等の電気機器・同部品が約53%を占めている。HS 84には、コンピューターおよび周辺機器(35.4%)、冷蔵庫・冷凍庫(8.2%)、エアコン部品(6.5%)といった電気・電子機器および同部品とオートバイ用エンジン(6.5%)が含まれる⁽²⁾。HS 94では、自動車用シート部品が65.8%を占め、ここでも自動車産業の影響がみられる。その他、HS 90の医療機器の輸出が伸びている。しかし、2000年には対米輸出世界1位であったアパレルについては、HS 62とHS 61において輸出の大

表1 メキシコのNAFTA圏および中国との貿易額(単位:100万ドル)

貿易相手国	1993年				2005年				2016年			
	輸出	%	輸入	%	輸出	%	輸入	%	輸出	%	輸入	%
米国	42,935	82.8	48,321	74.0	183,838	85.8	118,973	53.6	302,941	81.0	179,984	46.5
カナダ	1,562	3.0	988	1.5	4,234	2.0	6,169	2.8	10,427	2.8	9,631	2.5
中国	24	0.1	454	0.7	1,136	0.5	17,696	8.0	5,407	1.5	69,521	18.0
世界	51,886	100	65,272	100	214,207	100	221,819	100	373,882	100	387,064	100

(出所) UN comtrade (<https://comtrade.un.org/data> 2017年9月7日)をもとに筆者作成。

幅な減少が認められる。

つぎに、対米輸入の動向を中国からの輸入と合わせてみてみよう。メキシコの対米輸入依存度の低下の主たる要因は、中国からの輸入の急増にあ

る。表3は、米中の対墨輸出における競合関係を示している。HS 87の自動車・同部品では、自動車の車体部品（バンパー、シートベルトを除く）とオートバイ部品において中国の輸出が伸びている

表2 メキシコ製造業の対米貿易の主要品目(単位:100万ドル)

HS分類	主要輸出品目	2000年	順位	2016年	順位	2000-2016年変化率(%)
87	自動車・同部品	24,923	2	73,676	1	195.6
85	電気機器・同部品等	46,153	1	67,015	2	45.2
84	原子炉、ボイラーおよび機械類・同部品	19,139	3	54,070	3	182.5
90	光学・精密・医療機器等	4,212	6	14,871	4	253.1
94	家具等	3,915	7	9,686	5	147.4
62	織物アパレル	5,028	5	2,219	15	-55.9
61	ニットアパレル	3,129	8	1,607	20	-48.6

(出所) UN comtrade (<https://comtrade.un.org/data> 2017年9月7日)をもとに筆者作成。

表3 米中の対メキシコ輸出:自動車,電気・電子,アパレル(単位:100万ドル)

HS分類	輸入品目	米国			中国		
		2000年	2016年	2000-2016年変化率(%)	2000年	2016年	2000-2016年変化率(%)
84	原子炉、ボイラーおよび機械類・同部品	16,942	25,719	51.8	414	15,957	3,748.3
8407~8409	車両用エンジン・同部品	3,018	6,715	122.4	0 ^(注)	333	202,467.0
8473	電子機器部品・同付属品	1,453	235	-83.8	99	4,457	4,406.3
85	電気機器・同部品等	35,411	21,672	-38.8	904	29,145	3,121.1
8517	電話機・その他機器	1,030	2,030	97.1	53	8,310	15,575.2
8542	集積回路	7,083	1,022	-85.6	57	3,517	6,102.3
87	自動車・同部品	12,315	18,634	51.3	39	2,215	5,519.4
39	プラスチック・同製品	9,309	15,125	62.5	100	1,794	1,678.0
52	綿および綿生地	1,561	699	-55.2	26	149	463.6
54	化繊長繊維およびその製品	858	431	-49.8	29	331	1,030.3
55	化繊短繊維およびその製品	509	381	-25.1	17	174	905.6
60	ニット生地	505	284	-43.7	18	331	1,695.0

(出所) UN comtrade (<https://comtrade.un.org/data> 2017年9月9日)をもとに筆者作成。

(注) 164,882ドル

が、それを除くと、米国からの輸出のプレゼンスは高い。目立つのは、繊維・生地（HS 52, 54, 55, 60）と電気機器・同部品等（HS 85）における米国の対墨輸出の減少である。

HS 85 のなかでは、電話機・その他機器（HS 8517）と集積回路（HS 8542）で中国からの輸入の伸びが顕著である。2000～2016年の両品目における米中の対墨輸出をみると、中国の輸出は、HS8517では5300万ドルから83億ドルに、HS8542では5700万ドルから35億ドルに増加している。2016年の米国の対墨輸出額が、前者では20億ドル、後者では10億ドルであることから、電話機と電子部品の分野で、中国が米国の輸出を大きく上回っている。同様のことはHS 84にも表れている。車両用エンジン・同部品（HS 8407～8409）では米国の優位が保たれているが、電子機器部品・同付属品（HS 8473）では、中国の輸出は45億ドルであり、米国の輸出額を上回っている。

自動車の基幹部品の対墨輸出では、米国は優位を保っている。しかし、米国のNAFTAの効果への疑念の背景には、自動車部品における中国の対墨輸出の増加に加えて、米国がメキシコから輸入する電気・電子機器で中国製部品の割合が高まっていること、および伝統的に政治的発言力の強い米繊維業界からのメキシコへの中国製生地の流入に対する不満がある。また、表3には含まれていないが、自動車産業に関しては、車体の原材料となる熱延鋼板の域内原産比率の引上げが、NAFTA再交渉の主要な争点のひとつとなっている。NAFTAの原産地規則は、適用品目を定めたトレーシングリストに基づいて運用されているが、鋼材はリストに含まれていないため、自動車生産に使用される熱延鋼板の多くは日本と韓国などの域外から調達されている。2016年のメキ

シコの熱延鋼板の輸入量は、域内から45万8000トン、域外から77万4000トンとなっている〔中畑2017：表2〕。

2 低迷するメキシコの製造業

NAFTAは貿易量の拡大をもたらすとともに、北米自動車サプライチェーンを生み出した。メキシコの自動車産業の成長は目覚ましく、2016年には生産台数359万7462台で世界7位、輸出台数276万8265台で韓国（262万1715台）を抜き世界3位を占めるまでになっている〔ジェトロ2017〕^③。

一見すると、メキシコの製造業は順調に発展しているように思われるが、実際は製造業全体では成長率が低下している。メキシコのGDPと製造業の成長率は比例する傾向にあり、製造業は経済への寄与度の高い部門となっているが〔Calderón y Sánchez 2011, 35〕、表4から、NAFTA期の実質GDPと製造業の成長率の低下が読み取れる。2000年までの実質GDPの平均成長率は3.65%で、製造業も5.11%と高かったが、中国のWTO加盟とリーマンショックの影響を受けた2001年以降は、実質GDPと製造業はともに低い成長率にとどまり、サービス業への依存を深めている。

製造業の低迷は雇用にも反映されている。カーネギー国際平和財団のレポートは、製造業において、マキラドーラ雇用が1994-2006年間に66万人から120万人に増える一方で、非マキラドーラ雇用は1994-2008年間に140万人から124万人に減少したと述べ、また2001年以降の両部門における雇用の減少を指摘している〔Zepeda, Wise, and Gallagher 2009, 10〕。

自動車ブームと電気・電子産業の復調によって、2010年頃から製造業は成長基調を取り戻しつつ

表4 メキシコの成長率と製造業と第3次産業のGDP比(単位:パーセント)

	成長率			GDP 比	
	実質 GDP	製造業	第3次産業	製造業	第3次産業
1994-2000年	3.65	5.11	3.74	18.12	55.04
2001-2005年	1.75	0.18	2.34	17.77	56.57
2006-2010年	2.00	0.97	2.80	16.62	58.47
2011-2017年	2.70	3.09	3.41	16.63	60.62

(出所) INEGI, “Banco de información económica (BIE)” (<http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/> 2017年8月16日) をもとに筆者作成。

あるが、2000年までの発展を牽引したマキラドーラ産業によって製造業は組立加工に偏重してきたことから、研究開発を含むローカルな後方連関を基盤とする統合的な生産システムの構築が立ち遅れている。2008年の米国金融危機の打撃を受けた2009年には、実質GDPと製造業の成長率はそれぞれ-4.79%と-8.24%を記録した。NAFTA期に、米国の景気に連動するメキシコ経済の体質はより深刻になったといえる。

米国金融危機は、米国の原材料と消費市場に依存したマキラドーラ・モデルに限界を突き付け、メキシコの産業界と政策担当者に製造業のテコ入れへの動機を与えた。アパレルと電気・電子の分野が、米国市場において中国製品との厳しい競争に直面するなかで、メキシコは、中国に対して優位性をもつ自動車産業に活路を見出したところである。ただし、その自動車産業も、現状では外資の大企業とその下請け系列企業の直接投資に支えられている段階である。星野〔2014〕が細部にわたり記述しているように、メキシコの国内企業は、日米欧の大手自動車メーカーの下請け系列企業を重視する方針を崩すほどの生産・品質管理体制、技術力、設備投資能力を有しておらず、サプライチェーンに深く食い込むことができていない。

1990年代の電子やアパレルの「ブーム」に終わらせることなく、国内企業の育成、技術移転、輸出先の多角化によるリスク管理等を含めて自動車産業をいかに持続的に成長させられるかが課題である。そして、自動車産業の成長を他の製造業に波及させることがポスト・マキラドーラの製造業の成長に不可欠である。

NAFTA再交渉では、原産地規則の変更による原材料の域内調達率の引上げが最大の争点となっている。そのほか、トレーシングリストの改定や原産地の申告制度の変更も交渉内容に含まれている。こうした規則の変更は、上述のような転換に迫られているメキシコの製造業にどのようにかわってくるのだろうか。本稿執筆時点では、再交渉の結果が不透明であるため、限定的な考察にとどまらざるを得ないが、以下では、トラスカラ州の自動車部品産業とアパレル産業の事例から読み取れる課題と可能性を検討する。

3 トラスカラ州：自動車部品産業の活況とアパレル産業の苦境

(1) トラスカラ州の製造業の現状

NAFTA期のメキシコ製造業は、2000年まで

の電気・電子、自動車、アパレルの3本柱の輸出加工から、2010年以降は自動車産業の急成長とアパレル産業の衰退へと推移してきた。この全国的な傾向は、メキシコ市から東に車で1時間半ほどにあるトラスカラ州でもみられる。

トラスカラ州は、メキシコで最も小さな州（面積4016km²）であり（連邦特別区を除く）、人口（127万人、2015年）も5番目に少ない州である。そのため、産業規模では目立たない州であり、かつ1990年代に自動車産業の集積が進んだ北部国境諸州、現在の自動車産業ブームを牽引するグアナファト州を中心としたバヒオ地域と比べると集積の規模は小さいものの、隣のプエブラ州のフォルクスワーゲン（以下、VW）とアウディ、およびメキシコ州のフォードの存在によって、自動車部品サプライヤーの集積が進んでいる。

同州の製造業で、最初に国際サプライチェーンに参入したのはアパレル産業である。工業団地や道路の良好なインフラ、在来縫製産業の存在、NAFTA期に対米アパレル輸出の一大拠点となったプエブラ州との隣接、ベラクルス州の輸出港へのアクセスのよさなどの理由から、同州はプエブラ州に展開する米国アパレル小売業者の下請け網に組み込まれた。

州政府は1970年代から、工業団地の建設、電力供給、プエブラ州との州境を走る首都とベラクルスを結ぶ高速150号線へのアクセス道路の整備

を進めてきた。現在、同州は10カ所の工業団地を有している。アパレル産業については、労働者20~30人の小規模な企業が大半を占め、工業団地が有効活用されてきたとは言い難いが、大きな設備と多くの電力を要する自動車部品産業では、工業団地の存在が効果的に作用している。

表5から州の製造業の現状をみると、事業所数と従業者数では、繊維アパレル産業が依然として存在感があるものの、自動車部品産業がアパレルと並ぶ収益部門となっている。州の製造業の事業所総数は298で、その内訳は繊維アパレルが93（31.2%）、自動車部品が40（13.4%）、金属加工が27（9.1%）、食料・飲料・タバコ26（8.7%）、建設23（7.7%）、化学21（7.1%）、その他68（22.8%）である。ただし、繊維アパレルや金属加工に分類されている事業所のうち5カ所は、自動車用部品の生産者であるため、州経済開発省では自動車部品サプライヤー数を45と公表している。従業者数でも自動車部品産業で雇用が伸びており、成長率の点でもアパレルが横ばいであるのに対して、自動車部品の伸びが目立つ。

(2) 輸入に頼る自動車部品の供給構造

プエブラ・トラスカラ地域の自動車産業は、1965年のVWのプエブラ州進出から始まり、リーマンショック後の米国自動車需要の急回復を受けて、同社は2010年に4億ドルを投じてプエブラ

表5 トラスカラ州の繊維アパレル産業と自動車部品産業

	事業所数		従業者数（人）		州の成長率に占める割合（%）		
	2009年	2017年	2009年	2015年	2005年	2010年	2015年
繊維・アパレル	56	93	9968	9911	13.0	10.8	13.9
自動車部品	16	40	4201	6763	7.0	10.5	11.8

（出所）トラスカラ州経済開発省提供の事業所録および Saldaña y Becerra [2017: 8-9] に基づき筆者作成。

工場の生産能力を拡大し〔星野 2014, 22〕, さらに2015年には10億ドルを投じてSUVの生産ラインの増設を発表するなど, 生産能力の拡大を図っている⁽⁴⁾。2016年の生産実績では, 主力車種であるJetta (26万台), Golf (9万6000台), BeetleとBeetle Convertible (6万2000台), Audi Q5 (1万台)となっている⁽⁵⁾。2012年には, VWのグループ企業のアウディが13億ドルの新規投資を発表し, 2017年から生産を開始している。

VWの長年の存在により, 以前から一定数の部品サプライヤーがあり, 2009年には16のサプライヤーが進出していた(表5)。そこに, VWの一連の追加投資とアウディの新規投資がさらなるサプライヤーを引き寄せている。自動車メーカーは, 部品によっては車種ごとに異なるサプライヤーを活用する。そのため, VWとアウディが新規に生産を開始したSUV向けのサプライヤーが誘致されたといえる。

自動車産業の下請け構造は, 1次サプライヤー(自動車メーカーを顧客とする企業), 2次サプライヤー(1次サプライヤーを顧客とする企業), 3次サプライヤー(2次サプライヤーを顧客とする企業)に区分され, それぞれティア1, ティア2, ティア3と呼ばれる。トラスカラには, ティア1が26, ティア2が18, ティア3が1の合計45事業所がある。

2009年のティア1サプライヤーはメキシコ, ドイツ, 米国の資本のみであったが, 表6から2017年における資本元をみると, 南欧, 東欧, アジアの資本および合弁企業がみられる⁽⁶⁾。州経済開発省の渉外責任者によれば, ティア1の非ドイツ系サプライヤーの多くは, アウディのサプライヤーとしての新規進出である。メキシコ資本のティア1企業が比較的多いのは, 長年のVWの存在によるものと思われる。

製品については, 詳細を特定できていないが,

表6 トラスカラ州の自動車部品サプライヤーの分類(2017年)

資本元	ティア1	ティア2	ティア3	計
メキシコ	7	8		15
米国	3	2	1	6
ドイツ	7	3		10
ルクセンブルク	1			1
南欧 (スペイン, ポルトガル, イタリア)	1	4		5
東欧 (オーストリア, スロベニア)	2			2
アジア (中国, インド)	2			2
ポーランド/ドイツ	1			1
日本/ドイツ	1			1
メキシコ/スイス	1			1
フランス/米国		1		1
合計	26	18	1	45

(出所) トラスカラ州経済開発省提供の事業所録をもとに筆者作成。



ドイツ資本のハーネス工場（写真提供：トラスカラ州経済開発省）

事業所録記載の製品概要から、①システム・コンポーネント（オーディオ、カーナビ、ブレーキシステム、ワイパーシステム、シート・コンソール等）、②機能部品（ハーネス、ドア、エアバッグ、サイドブレーキ等）、③構成部品（鋳造部品、プラスチック部品、カーテン等）、④素材（シート素材、化学薬品）の4分類で判断すると、それぞれの事業所数は次のとおりである⁷⁾。ティア1には①8事業所、②9事業所、③8事業所があり、ティア2には②1事業所、③8事業所、④9事業所があり、ティア3には④1事業所がある。

注目すべきは、ティア1の事業所数に対してティア2とティア3が少ないことである。このことは、素材と構成部品のサプライヤーの集積が不足しており、それらの部材の多くを輸入に頼っていることを示唆している。金属やプラスチックの加工、シート素材について若干の企業の存在は確認できるが、今後いかに供給構造の裾野を広げていけるかが産業の活性化の課題である。

これに関して、ポジティブな要素としては、国内他地域の自動車産業と比べてプエブラ・トラスカラ地域は平均賃金が高いこと、および相対的な治安のよさがある。コバルビアスらは、2014～15年の自動車産業の1日当たりの平均賃金を調査し、北部国境諸州（204ペソ）やバヒオ地域（214ペソ）に対して、プエブラ地域（250ペソ）の賃金の高さを示している [Covarrubias y Bouzas 2016: 8]。相対的な高賃金は、部品産業に相応の投資があれば、他地域で技能を身につけた有能な技術者と労働者を引きつける要因になるかもしれない。また、経済平和研究所（英国）が公表しているメキシコ平和指数では、トラスカラ州はユカタン州、ナヤリ州に次ぐ3位に位置づけられている。麻薬戦争により治安の悪化が全国に広がるなかで、比較的安全な住環境も誘因となりうる。

NAFTA 再交渉の争点との関係では、原産地規則において乗用車・小型トラックに適用されている部品の域内調達率（現行62.5%）の引上げが懸

念事項である。米国は第4回会合で、米国製部品の使用比率を50%以上とし、当初は70%が妥協点とみられていた域内調達率を85%とすることを求める構えで、メキシコからの輸入が増えている自動車を標的に域内部品調達率の引上げを今後強く主張するだろう。

企業家組合のメキシコ企業家連合（Coparmex）の理事のひとり、トラスカラ州への自動車部品サプライヤーの誘致にもかかわったウンベルト・アルバ氏や州経済開発省は、NAFTA再交渉以前から、州がアジアのサプライヤーの地元誘致活動に着手していることから、域外部品の使用比率の引下げは、一時的な打撃にとどまるだろうとの見通しを述べている。表6に含まれている中国資本のサプライヤー（オーディオシステムのメーカー）は、2017年に生産を開始した企業で、中国からの誘致活動の最初の成果であると強調している。また、隣接するベラクルス州で生産を開始した中国の自動車メーカー北京汽車（通称BAIC）向けのサプライヤーの誘致にも勝算を見出している。

(3) 国内生地産業が足かせのアパレル産業

NAFTA初期の州の輸出産業を牽引したアパレル産業では、全国的な傾向と同じく、輸出生産は縮小している。表5から、リーマンショック後も従業員数は維持しているが、事業所数が増加していることがわかる。これは小規模・零細事業所の増加を示している。2000年代前半までは、ジーンズ生産の大中規模の工場兼ブローカー企業が存在し、小規模・零細事業所に加工の一部を下請けする構造があったが、そうした企業の撤退後は、それらの企業の生産管理者などが独立して小規模な縫製工場やブローカー企業を立ち上げている。

州のアパレル生産の主力はジーンズ、サービス業や警察官、消防士等の公務員の制服、寝具（ベッ

ドカバー等）である。最大の輸出製品であったジーンズについては、2000年代の中国の対米アパレル輸出の拡大の影響を受けて、マキラドーラ型の輸出加工は下火になり、国内向け生産が主である。しかし、国内市場でも中国製品に押されているのが現状である。その原因は、国内の生地産業が国内資本と米資本のほぼ2社による寡占状態であり、原材料の価格競争力と品質に劣るためである。そのため、生産規模の大きい縫製業者は生地の5~6割程度を中国からの輸入に頼らざるを得ず、それが時間的な効率性を押し下げることにつながり、競争力が高まらない。

唯一、制服のみが輸出生産を維持しており、NAFTA再交渉の動向に最も懸念を抱いている部門である。筆者が訪問できた制服の輸出生産企業の事例をもとに、懸念事項を明示する。

経営者の発言をまとめると次の4点になる。第一に、制服は注文ベースの小ロット生産であるため、カジュアル衣服よりも価格競争が激しくなく、また短納期ゆえに地理的近接性が有利に働くため、メキシコでの生産の優位性が維持できている。第二に、生地産業が寡占であるために、中国やグアテマラから生地を輸入せざるを得ない問題を抱えている。第三に、繊維製品についてNAFTAの原産地規則は糸原則を採用しており、域内産の糸で製造された生地を使用すれば関税免除となる。また、一定の域外産生地の使用を認める例外規定として「非原産繊維製品特惠関税割当（TPLs）」がある⁶⁾。同社は、原則的にその枠内で中国製生地を使用している。ただし、第四に、NAFTAの原産地証明制度は、原材料の輸出国が証明に関与する第三者証明制度ではなく、原材料の輸入者（つまり、最終品の輸出者）が原産地申告書を作成する完全輸出者自己証明制度を採用しているため、TPLsの枠を超えて、米国の業者か

ら輸入した中国製品を域内産として申告することがある。

これらをふまえると、NAFTA 再交渉の結果次第では、対米制服生産は大きな影響を受ける。域外産生地への流入に対する米国繊維業界の根強い不満への配慮から、米政府は TPLs の撤廃を求める可能性が高い。加えて、原産地規則の証明制度が厳格化されれば、メキシコ製生地の価格と品質の競争力の弱さゆえに、調達コストが上がることは確実である。そのため、経営者は証明制度の変更を強く懸念している。また「バイアメリカン」を強硬に主張する米国政府の政府調達の見直し、米国の公務員の制服の受注そのものに打撃を与える可能性がある。

このような想定され得る負の影響を緩和する方策はあるだろうか。何よりも、国内生地産業の寡占がボトルネックとなっているため、生地産業の競争を生む直接投資が不可欠である。その際、アパレルだけでなく、自動車用シート部材などの他の産業にも波及可能な連関を生み出し、自動車産業だけが突出するリスクを回避することが重要であろう。

むすび

メキシコの製造業の停滞の要因としては、自動車産業においてはサプライチェーンに食い込める国内資本のサプライヤーが不足していること、繊維アパレルでは生地産業の国際競争力のなさを指摘できる。またトラスカラ州の自動車部品産業で見られるティア1からティア3にかけてサプライヤーの数が先細りする構造は、同産業の基盤の脆弱性を示している。これらの問題の背景には、製造業の構造の頂点における競争と底辺における育成に対する投資の不足がある。つまり、製造業の基盤強化のためには、大手メーカーの競争

促進と中小サプライヤーの育成が喫緊の課題だといえる。

NAFTA によって製造業への海外直接投資は増加したが、現状では外資メーカーが外資サプライヤーを呼び寄せる循環が構造化している。国内企業の「学習」を支援する投資がなければ波及効果は生まれない。NAFTA の域内調達比率の引上げは、国内企業にとってはチャンスではあるが、自動的にサプライチェーンに参入できるわけではない。トラスカラ州のように行政が中国資本の誘致を優先的にめざすのであれば、国内企業にチャンスはめぐってこないかもしれない。

メキシコが製造業の競争力を高められるかどうかは、トランプ政権の移民排除政策とも絡んで重要である。米政府は、2017年9月に、「ドリーマー」と呼ばれる16才になる前に非合法に入国した若年移民を救済する法（Deferred Action for Childhood Arrivals : DACA）の撤廃を決定した。教育水準の高い「ドリーマー」の帰還によって、研究開発の促進が期待されるが、医師・弁護士などの専門職や金融部門などとの競合が生じるとされる。そのため、製造業の内部に魅力ある知識部門を育成する必要がある。また、相対的に教育・技能水準が低い非合法移民の送還を想定して、労働力吸収力の高い製造業における雇用の拡大は欠かせない。その意味でも、製造業の活性化はメキシコ経済の中心的な課題だといえる。

（2017年11月8日脱稿）

注

- (1) 2017年4月のメキシコ財界重鎮と米財界の動きの詳細は、メキシコのビジネス雑誌『エクспанション (Expansión)』(Agosto 15, 2017: 100-104) が本人談とともに紹介している。
- (2) 家電・電子機器の好調な輸出の背景には、サムスン電子、LG電子、鴻海精密工業といった大手メー

カーのメキシコでのプレゼンスがある [新井場 2017: 12-13]。

- (3) 原典は、生産台数については国際自動車工業連合会 (OICA)、メキシコと韓国の輸出台数はメキシコ自動車工業会 (AMIA) と韓国自動車産業協会 (KAMA) の統計である。
- (4) メキシコ自動車産業への海外直接投資の動向の詳細は、日本貿易振興機構 (ジェトロ) メキシコ事務所から提供を受けた。
- (5) 在メキシコ自動車メーカーの車種と生産台数の数値は、プエブラ自治大学ウベルト・ファレス教授から提供を受けた。
- (6) トラスカラ州には、バヒオ地域のような日系企業の集積はみられないが、VW のグループ企業のボードネットツェ (Bordnetze) 社を買収した住友電気工業がワイヤハーネスの工場を設立している。
- (7) 構成部品は素材を加工して作られる部品、機能部品は構成部品を組み合わせて作られるもの、システム・コンポーネントは複数の機能部品を組み合わせたものをそれぞれ指す [星野 2014, 99]。
- (8) メキシコの対米輸出については、ブルーデニム、オックスフォード生地 の衣服、化繊のセーター、綿と化繊の丸編みニット生地を使用した T シャツと下着は適用外となる。

参考文献

<日本語文献>

- 新井場茉莉子 2017. 「電気・電子機器 対メキシコ貿易が拡大」『ジェトロセンサー』2017年5月号 12-13.
- ジェトロ 2017. 「2016年 主要国の自動車生産・販売動向」日本貿易振興機構 (ジェトロ) 海外調査部 海外調査計画課 (<https://www.jetro.go.jp/world/reports/2017/01/0daa7dee5221f2cd.html> 2017年11月2日アクセス).
- 中畑貴雄 2017. 「トレーシング対象に熱延鋼板が加わると自動車業界に影響 - NAFTA 原産地規則改定の留意点 -」『通商弘報』2017年7月18日 (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2017/07/991623b9ffb83e2f.html>, 2017年8月10日アクセス).

星野妙子 2014. 『メキシコ自動車産業のサプライチェーン - メキシコ企業の参入は可能か -』アジア経済研究所.

<外国語文献>

- Covarrubias, Alex y Alfonso Bouzas Ortiz 2016. *Empleo y políticas sindicales en la industria automotriz de México*. México, D.F.: Friedrich Ebert Stiftung.
- Calderón Villareal, Cuauhtémoc, y Isaac Leobardo Sánchez Juárez 2011. “Apertura, inestabilidad y estancamiento económico en México”, en Cuauhtémoc Calderón Villareal y Víctor M. Cuevas Ahumada (coords.) *Integración de México en el TLCAN: sus efectos sobre el crecimiento, la reestructuración productiva y el desarrollo económico*. México, D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco y Miguel Ángel Porrúa, 19-49.
- Saldaña Carro, César y Julio César Becerra Díaz 2017. “El sector manufacturero y la competitividad en Tlaxcala.” en Jacobo Tolamatl, José Antonio Varela y David Gallardo García (ed.) *La competitividad de la manufactura del sector autopartes en Tlaxcala: modelo para el desarrollo* (http://ecorfan.org/libros/BOOK_TX.pdf, 2017年9月30日アクセス).
- Weisbrot, Mark, Stephan Lefebvre and Joseph Sammut 2014. “Did NAFTA Help Mexico? An Assessment After 20 Years.” Washington, DC: Center for Economic and Policy Research (<http://cepr.net/documents/nafta-20-years-2014-02.pdf>, 2017年6月4日アクセス).
- Zepeda, Eduardo, Timothy A. Wise and Kevin P. Gallagher 2009. “Rethinking Trade Policy for Development: Lessons from Mexico under NAFTA.” Carnegie Endowment for International Peace (http://carnegieendowment.org/files/nafta_trade_development.pdf, 2017年6月4日アクセス).

(ふじい・よしただ / 専修大学兼任講師)