

第6章

輸出産業は地域の雇用をどう変えるか

——グアナファト州の自動車産業の事例——

星野 妙子

はじめに

輸出産業の成長は雇用をどう変えるのか。とくにメキシコの積年の課題である所得格差改善の切り札となるのか。本章はこの点を、近年成長めざましいグアナファト州の自動車産業を事例にとりながら考察することをねらいとしている。

新自由主義経済改革後、一次産品輸出に回帰した国が多いラテンアメリカにあって、メキシコは輸出製造業を成長させた数少ない国のひとつである。しかし先行研究によれば、輸出製造業の成長はメキシコの雇用創出、所得格差改善の切り札とはなっていない。

経済改革に伴うインフォーマル就業者の増加に着目する先行研究は、経済改革が近代部門の雇用を十分に生み出していないこと (Romero 2014, 194)、経済改革により成長した輸出産業が、中国製品との競争や2000年代初頭の米国の不況により低迷したこと (Moreno-Brid and Ros 2009, 229-230) を指摘している。

インフォーマル部門の拡大に並行して観察されたのが、高技能労働者と低技能労働者の賃金格差の拡大である (星野 2017b, 10-13)。格差拡大のメカニズムとして、フィーンストラらは、保税加工制度を用い進出した米系多国籍

企業が、垂直統合された生産工程のうち、米国にとり低技能労働集約的であるが、技能水準の低いメキシコにとっては高技能労働集約的な工程を移転したため、相対的に高技能の労働力需要が増加し賃金が上昇したと指摘する (Feenstra and Hanson 1997, 372)。

経済自由化後には地域間の賃金格差も拡大した。それは貿易自由化により製造業の最適立地がメキシコ市周辺から米国国境沿いへと変化したことによる。北部国境地帯が、市場である米国に隣接し輸送コストが低いことに加え、相対的に高い水準の物的・人的資本、通信・輸送インフラを備えていたためである (Chiquier 2005, 258; Hanson 2004, 530)。

以上のような先行研究の議論を前提としたとき、2010年代半ばに始まるグアナファト州の自動車産業の成長は次の2つの点で興味深い。

第1に、2000年代までの自動車産業の主要な輸出生産拠点である北部国境地帯と比較して、グアナファト州の教育水準は低く、インフォーマル部門の規模も大きい点である¹⁾。先行研究が指摘するように輸出企業で高技能労働力の需要が大きいとすれば、グアナファト州では企業が需要する労働力と、労働市場が供給できる労働力のあいだの、質の面でのギャップが北部国境地帯より大きいことになる。

第2に、2010年代に自動車産業は進化している点である。2010年から2016年のあいだにメキシコの乗用車・小型トラックの生産台数は226万台から347万台に伸びた。生産台数の増加により規模の経済が働くようになり、資本集約的工程への投資が採算にあうようになった。そのため生産される自動車部品がより多様になり、サプライチェーンは厚みを増した。資本集約的工程が増えたということは、機械操作の作業が増え、労働者に要求され

1) たとえば2015年の15歳以上人口の平均教育年数は、北部国境地帯のフォードの工場があるソノラ州が10年、GMとクライスラーの工場があるコアウイラ州が9.8年であるのに対し、グアナファト州のそれは8.3年と低く中学校修了に満たない (INEGI 2015, 36)。一方、2017年第2四半期の全就業者に占める農業を含むインフォーマル就業者の比率は、コアウイラ州が37%、ソノラ州が45%であるのに対しグアナファト州は56%にも達した (INEGI 2017)。

る技能がより高度化したことを意味する。つまり、第1に述べた企業が需要する労働力と労働市場が供給できる労働力の質の面でのギャップが、さらに拡大したことになる。

以上のような労働力需要の量的な拡大と質の面での需要と供給のギャップの存在が、輸出製造業の雇用にどのような影響を及ぼすのか。本章ではそれをグアナファト州の事例について明らかにし、雇用と所得格差改善のために輸出製造業にどのような役割を期待できるか、あるいは改善の切り札としてはどのような限界をもつのかを考察したい。

以下ではまず、2010年代の自動車産業の急成長の概要を述べる。さらに、メキシコ国内で製造される自動車部品が多様化し、サプライチェーンの階層の厚みが増したという意味で、メキシコ自動車産業の進化が起きていることを明らかにする。次にグアナファト州に焦点を当て、企業レベルと州レベルで自動車産業の成長が雇用の創出と質の改善にどの程度貢献しているのか、さらに、労働力の質の面での需要と供給のギャップに企業がどう対応しているのかを明らかにする。最後に、輸出製造業は雇用と所得格差の改善の切り札となるかという問いに対し、本章の考察からなにがいえるかを整理することで、結びにかえたい。

第1節 2010年代の自動車産業の急成長

1-1 バヒオ地方における産業集積の形成

メキシコ自動車産業の成長の歴史は大きく3期に分けられる。

第1期が政策的保護の下に米国ビッグスリー、フォルクスワーゲン、日産の5社体制で国内向け生産を行った1960年代初頭から1980年代初頭までの時期である。この時期に首都圏周辺部に自動車メーカーと自動車部品メーカーの最初の集積が形成された。

第2期が1980年代中ごろ以降の、同じ5社が輸出向け生産に転換して成

図 6-1 自動車会社の工場所在地



(出所) メキシコ自動車工業会の資料をもとに作成。

長軌道に乗った時期である。この時期に北部国境地帯とバヒオ地方で新工場の建設が進んだ。この時期の特徴は、自動車メーカーが互いに離れた場所に生産拠点を構えたことであった（図 6-1 参照）。

そして第 3 期が、本章が分析対象とする 2010 年代以降である。特徴は、グアナファト州を中心とするバヒオ地方に、複数の自動車メーカーと数多くの自動車部品メーカーが高い密度で集積しつつあることである。

表 6-1 に最新の経済センサスによる 2004 年と 2014 年の州別自動車産業就業者数を示した。州は 2014 年の就業者数の多い順に並べてある。上位に並ぶ 4 州は北部国境地帯の州であり、第 2 期に形成された産業集積がいまだに産業全体のなかで大きな比重を占めていることを示している。しかし就業者の絶対数よりもここで注目したいのは、2004 年から 2014 年の増加率である。就業者数で 6 位に位置するグアナファト州が、増加率では 1 位に躍り出る。さらに、バヒオ地方に含まれるアグアスカリエンテス、ケレタロ、バヒオ地

表 6-1 州別自動車産業就業者数 (2004 年, 2014 年)

州名	2004 年 (人)	2014 年 (人)	2014年/2004 年 増加率 (%)
全国合計	498,975	722,024	45
コアウイラ	70,553	124,634	77
チワワ	159,646	123,283	-23
ヌエボ・レオン	39,378	58,290	48
タマウリパス	43,159	57,186	33
メキシコ	38,354	44,418	16
グアナファト	14,406	40,343	180
プエブラ	25,394	40,049	58
ソノラ	18,778	39,523	110
ケレタロ	15,891	33,784	113
サン・ルイス・ポトシ	11,594	31,005	167
アグアスカリエンテス	10,208	23,660	132
バハ・カリフォルニア	14,619	21,497	47

(出所) INEGI, *Censos Económicos* 2014 (<http://www.inegi.org.mx>, 最終閲覧日: 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 2 万人以上の州。州の位置は図 6-1 参照のこと。

方に隣接するサン・ルイス・ポトシが増加率で上位 4 州を占めている。

バヒオ地方で 2010 年代に自動車産業が急成長を遂げたのは、既存の企業と新たに進出した自動車メーカー・部品メーカーによる投資が急増したためである。

表 6-2 に 2010 年代に新工場を開設した自動車メーカーを示した。表にある 9 社のうち新規進出企業はマツダ、起亜、日産・ルノーと合弁を組むダイムラーの 3 社である。ホンダは 1995 年、トヨタは 2004 年に第 1 工場を稼働しているが、生産規模は小さく部品も大半を輸入しているので、第 2 工場が初の量産工場といえる。表から、予定を含め新設 9 工場のうち 7 工場がバヒオ地方に、このうち 5 工場がグアナファト州に開設されたことがわかる。9 工場のうち 5 工場が日本の自動車メーカーの工場である。

なぜ 2010 年代に日本をはじめとする世界の自動車メーカーのメキシコへ

表 6-2 2010 年代の自動車会社による新工場建設

自動車会社名	操業開始年	製品	場所
マツダ	2013	完成車（新規参入）	グアナファト州サラマンカ
日産	2013	完成車（第3工場）	アグアスカリエンテス州 アグアスカリエンテス
フォルクスワーゲン	2013	完成車（第2工場）	グアナファト州シラオ
ホンダ	2014	完成車（第2工場）	グアナファト州セラヤ
起亜	2016	完成車（新規参入）	ヌエボ・レオン州モンテレイ
フォード	2017	トランスミッション （新規）	グアナファト州イラブアト
ダイムラー・日産・ ルノー	2017	完成車（新規参入）	アグアスカリエンテス州 アグアスカリエンテス
フォード	2017	エンジン（第3工場）	チワワ州チワワ
トヨタ	2019（予定）	完成車（第2工場）	グアナファト州 アパセオ・エル・グランデ

（出所）新聞、企業ホームページなどをもとに筆者作成。

の投資が増加し、なかでもグアナファト州に集中したのか。

メキシコへの投資増加の要因として、2008年のリーマンショック後、自動車産業の国際競争が激化し生産拠点の見直しが行われ、投資先としてメキシコが選ばれたことが挙げられる。とくに日本の自動車産業は、円高で価格競争力が低下したことから、海外生産拠点の確保の必要に迫られた。北米大陸では同じ時期に、米国からメキシコへの生産集積地の移動が起きたとメディナとカリリヨは指摘している（Medina and Carrillo 2014, 116）。

メキシコが投資先選ばれた理由としては、①米国のおよそ6分の1（2012年）という労働コストの低さ（U.S.Bureau of Labor Statistics, *International Labor Comparisons*, August 2013）、②巨大な自動車市場を擁する米国の隣国であるという地の利、③世界の主要国・地域と締結する自由貿易協定により、無税あるいは低い関税率で自動車・自動車部品の輸出入が可能であることが指摘できる。

メキシコの31州1連邦区のなかでグアナファト州に投資が集中した理由としては、第1に州政府の誘致策を挙げることができる。グアナファト州は

1990年代に企業誘致、州の物産販売のために海外に事務所を構えた唯一の州であり、メキシコのなかでも企業誘致に積極的な州であった。州政府は自動車メーカーを誘致すればサプライヤーも後を追って進出するとの見通しのもとに、土地の提供、税の優遇、サプライヤーのための工業団地の造成など好条件を提示し、1994年にGMとそのサプライヤーの誘致に成功した実績をもつ（Rothstein 2005, 62-63）。その経験を活かし、2010年代にも同様に土地の提供、税の優遇、工業団地やインフラの建設などの条件を提示し、自動車メーカーに積極的に働きかけた。

第2に、第1の点とも関連するが、すでにGMとそのサプライヤー、隣のアグアスカリエンテス州には日産とそのサプライヤーが進出していたことも、とくに日系企業がグアナファト州を選ぶ要因となったと考えられる。

第3に物流の便のよさがある。米国まで続く鉄道が州内を通る上、太平洋岸と大西洋岸の港へのアクセスもよい。2016年に自動車の66%が鉄道、30%が船舶、4%が道路輸送で輸出された（Global Trade Atlas データをもとに筆者算出）。

第4に、2010年頃に治安が極度に悪化した北部国境地帯に比べ、グアナファト州は治安がよいと考えられていたことがある。ただしこの条件は2015年以降急速に失われつつある。

2010年代には図6-1の地図上の四角の拡大図内に企業が集積した。四角の枠内でもっとも北に位置するアグアスカリエンテス州の日産工場から、もっとも東の端に位置するグアナファト州のトヨタの工場建設予定地のあいだの距離はおよそ220キロメートルで、この間は高速道路で結ばれており、道路沿いには多数の自動車部品メーカーが拠点を構える工場団地が点在する。この四角の枠内に複雑に交差するサプライチェーンが高い密度で形成されているのである。

自動車メーカーを誘致すれば自動車部品メーカーも後を追って進出するとグアナファト州政府の読みどおり、自動車メーカーの投資発表後、自動車部品メーカーが大挙してグアナファト州に進出した。グアナファト州で産業

集積の形成を主導するのは日系企業である（星野 2017a, 51）²⁾。

日産の第3工場は2013年11月、マツダの第1工場が2014年1月、ホンダの第2工場が2014年2月に本格稼働を開始した。その結果、メキシコの自動車生産における日系企業の比重は急速に高まりつつあり、日系企業の乗用車・小型トラックの生産台数合計は2010年にメキシコの総生産台数226万台の27%、61万台であったのが、2016年には総生産台数347万台の40%、139万台までに増えた³⁾。

1-2 自動車産業の輸出構造の変化

投資の拡大によって、メキシコ自動車産業の輸出は増加した。2011～2015年にメキシコは台数で世界第4位の自動車輸出国であったが、2016年には韓国を抜いて第3位に順位を上げている（藤井 2018, 5）。乗用車の輸出は伸びているが、実は乗用車以上に輸出が伸びているのは自動車部品である。

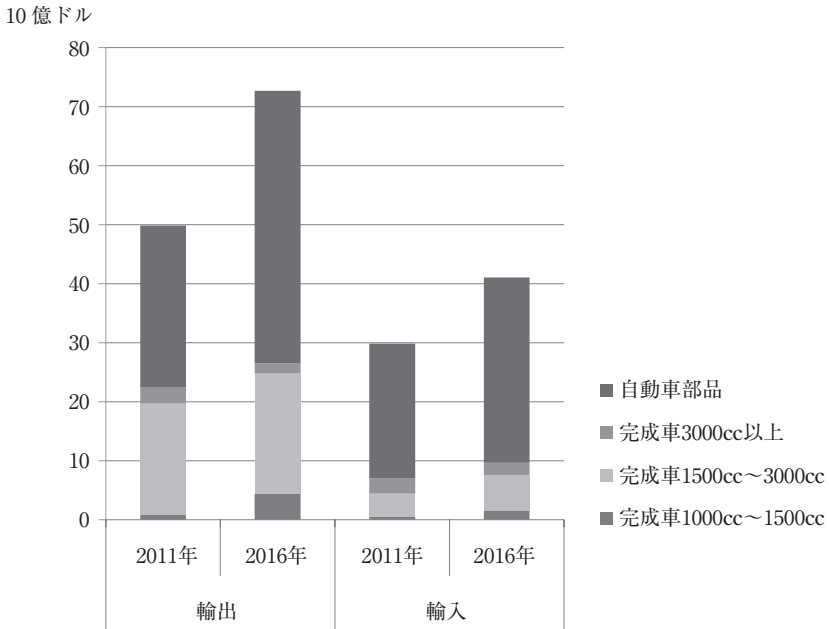
図6-2に2011年と2016年の乗用車（1000～1500cc、1500～3000ccと3000cc以上）と自動車部品の輸出額と輸入額を示した。図は、乗用車の輸出よりも自動車部品の輸出が大きく伸びていることを示している。メキシコが特化する中小型車（1500～3000cc）の輸出額は2011年189億ドルから2016年204億ドルに増加したのに対し、自動車部品の輸出額は同じ時期に273億ドルから462億ドルに増加した。生産台数の増加により自動車部品の輸入額も228億ドルから314億ドルに増えているが、黒字幅は46億ドルから148億ドルへと拡大している。

表6-3に自動車部品のなかでとくに輸出額が大きい品目と、2016年のお

2) 聞き取り調査によれば、高速道路沿いで最大のプエルト・インテリオール工業団地に進出する508社のうちおよそ半分が日系企業、カストロ・デル・リオ工業団地では進出企業68社中30社が日系企業とのことである（2016年8月25日に企業番号10、同8月26日に企業番号19への聞き取り調査。聞き取り対象企業の企業番号は表6-4、6-5に対応）。

3) 出所はメキシコ自動車工業会（Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, AMIA）が毎月発行する月報（Boletín Mensual）の各年12月号より筆者算出。

図6-2 メキシコの乗用車・自動車部品の輸出入額（2011年，2016年）



（出所）UNComtradeより筆者作成。

（注）産業分類（HSコード）は以下のとおり。

完成車：870322，870323，870324，

自動車部品：401110，700711，700721，700910，830120，840734，

851220，851230，851240，851290，852721，852729，

854420，854430，8706，870710，8708，910400，940120。

もな輸出先を示した。表にある品目のうちエンジンは，自動車産業の成長の第1期に輸出が始まった品目，ワイヤーハーネスは第2期に輸出が急増した品目である（星野2014，66；113）。いずれも2011年以降も引き続き輸出が伸びている。駆動軸・非駆動軸とその部品，およびトランスミッションとその部品は，2011年以降に輸出が急増した品目である。注目されるのは，いずれも主要輸出先が米国であるのに対し，トランスミッションとその部品の場合はNAFTA域外の中国，日本も輸出先に含まれている点である。メキシコが，重要部品であるトランスミッションで米国のみならず世界に向けた生産

表 6-3 輸出額とその伸びが大きい自動車部品

部品名	輸出額 (100万 US ドル)		2011～2016 年 の伸び率 (%)		2016 年の主要輸出先
	2011 年	2016 年	輸出	輸入	
ワイヤーハーネス	4,807	7,702	60	87	米国 98%
駆動軸（差動装置を有するもの）・非駆動軸とその部品	2,511	4,140	65	12	米国 77%, カナダ 9%, 英国 4%, 日本 3%
エンジン 1000cc 以上	2,243	4,116	84	3	米国 88%, イタリア 4%
トランスミッションとその部品	1,082	2,818	160	43	米国 66%, 中国 14%, カナダ 6%, 日本 3%
自動車部品合計	27,371	46,192	69	47	米国 90%, カナダ 3%, ドイツ 1%, 日本 1%

(出所) UN Comtrade より筆者作成。

輸出拠点となりつつあることがうかがえる。

以上の事実は、2010 年代に自動車部品産業の構造に変化が起きつつあることを示唆している。そこで次に、2010 年代の自動車部品産業の構造変化の特徴を、筆者が実施した日系企業への聞き取り調査の結果をもとに探りたい⁴⁾。

4) 聞き取り調査は 2015 年 9 月に 3 社、2016 年 2 月に 2 社、5 月 1 社、8 月に 10 社、2017 年 8 月～9 月に 11 社の延べ 27 社に実施し、このうち 3 社は年をまたいで 2 回実施しているので、対象企業数は 24 社となる。内訳は、自動車メーカー 3 社（乗用車 2 社とトラック 1 社）、自動車部品メーカー 19 社（サプライチェーンの第 1 層にあたるティア 1 が 9 社、ティア 1/ティア 2 が 4 社、ティア 2 が 5 社、ティア 3 が 1 社）、素材メーカーが 1 社、工具メーカーが 1 社、所在地はグアナファト州が 14 社、アグアスカリエンテス州が 5 社、メキシコ州が 2 社、ケレタロ州、ヌエボ・レオン州、ハリスコ州が各 1 社である。筆者は 2011 年から 2012 年にも日系自動車関連企業 45 社に聞き取り調査を実施しているが、このときの聞き取り対象企業が 9 社含まれている。

第2節 自動車産業のサプライチェーンの成長

2-1 日系自動車部品メーカーにみる2010年代の変化

ここで用いるのは筆者による日系の自動車部品メーカー19社、素材メーカーと工具メーカー各1社への聞き取り調査の結果である。21社のうち8社が2011年より前にメキシコに進出した企業、13社が2011年以降に進出した企業であり、以下ではふたつのグループ(表6-4、表6-5)に分け、変化の特徴を検討したい。

最初に表の用語について説明したい。企業名を伏すことが条件の聞き取り調査であるため、企業番号のみを示している。「サプライチェーン上の位置」でティアは階層を意味し、ティア1は自動車メーカーと取引する最上層の自動車部品メーカーを指す。ティア1/ティア2は自動車メーカーとティア1自動車部品メーカーを顧客とする企業、以下同様に、ティア2はティア1を、ティア3はティア2を顧客とする企業を指す。

カッコ内の部品分類は筆者が便宜上用いるものである。日本自動車部品工業会が作成する統計は、部品を機能ごとに細かく分類している。この細かな分類に該当する部品を、ある機能を割り当てられた部品とみなし、本稿では機能部品とよんでいる。機能部品はそれ1個では機能をもたない複数の部品から構成される。そのような部品を構成部品とよんでいる。構成部品は素材を加工して作られる。一方、複数の機能部品からなる、まとまりのより大きい部品を、システムコンポーネントとよんでいる。自動車部品メーカー19社の製品とその分類は注に示した⁵⁾。自動車部品の製造は、一説に1万5000

5) 聞き取り対象の自動車部品メーカー19社が製造する部品は以下のとおり：

システムコンポーネント：シート・システム

機能部品：ワイヤーハーネス、コントロール・ケーブル、ウィンドウ・レギュレーター、ドアウィンドウ・レギュレーター、排ガス浄化用セラミック、内装・エンジンルーム用プラスチック部品、シートベルト、エアバック、トランクカバー、軸受け、トランスミッション用オイルポンプ、ショックアブソーバー

表 6-4 2011 年より前に進出した聞き取り調査企業 8 社の 2011 年以降の変化

企業 番号	サプライチェーン上の位置	工場所在州	2011 年以降の変化			輸出の 有無
			生産 拡大	部品 内製化	製品 多様化	
1	ティア 1 (システムコンポーネント)	アグアスカリエンテス	○	○		○
2	ティア 1 (機能部品)	ケレタロ	○	○		○
3	工具	メキシコ	○		○	○
4	ティア 1/ティア 2 (機能部品)	アグアスカリエンテス	○	○		○
5	ティア 1 (機能部品)	グアナファト	○		○ (予定)	○
6	ティア 1 (機能部品)	メキシコ	○		○	
7	ティア 1 (機能部品)	グアナファト	○	○		○
8	ティア 3 (構成部品)	ヌエボレオン	○			○

(出所) 聞き取り調査をもとに筆者作成。

といわれる構成部品を成形し、それらを機能部品、さらにはシステムコンポーネントへと組み上げていく作業であり、この過程の後工程ほど組立作業が多く労働集約的となり、前工程ほど機械加工が多く資本集約的となる特徴をもつ。

表 6-4 に 2011 年より前にメキシコに進出した 8 社の 2011 年以降の変化を示した。8 社は筆者が前著 (星野 2014) 執筆のために 2011~2012 年に聞き取り調査を行った企業でもある。2011 年以降の変化のうちの生産拡大とは、前の調査時点と比較して生産規模が拡大したか否かであるが、すべての企業が同じ製品で生産規模を大きく拡大した。さらに 7 社が製品の種類を増やしており、うち 4 社が部品の内製化 (企業番号 1 が機能部品、企業番号 2, 4, 7 が構成部品の内製) を進め、3 社が生産設備や技術ノウハウを活用して製品

構成部品：金属プレス成形品、金属ファスナー、懸架巻きばね、スタビライザー、車体骨格プレス部品、トランスミッション用精密部品、CVT 用プーリー、プラスチック成形品、ガスケット、ヤーン

素材：鉄パイプ

表 6-5 2011 年以降進出した聞き取り調査企業 13 社の進出の動機

企業番号	サプライチェーン上の位置	工場所在州	進出の理由		輸出の有無
			顧客対応	採算見通し	
9	ティア1 (機能部品)	グアナファト	○	○	
10	ティア1/ティア2 (機能部品)	グアナファト	○		○
11	ティア1 (構成部品)	グアナファト	○	○	○
12	ティア1 (構成部品)	グアナファト	○	○	○
13	ティア1 (機能部品)	グアナファト			○
14	ティア1/ティア2 (構成部品)	アグアスカリエンテス	○	○	
15	ティア1/ティア2 (構成部品)	グアナファト	○	○	○
16	素材	アグアスカリエンテス		○	○
17	ティア2 (機能部品)	グアナファト	○	○	○
18	ティア2 (構成部品)	グアナファト		○	○
19	ティア2 (構成部品)	グアナファト	○	○	
20	ティア2 (熱処理)	アグアスカリエンテス	○		
21	ティア2 (構成部品)	ハリスコ	○	○	○

(出所) 聞き取り調査をもとに筆者作成。

(工具メーカーの場合はサービス)を多様化している。生産規模拡大と部品内製化は連動した動きである。すなわち、内製化とは部品製造の前工程の、より資本集約的な工程への進出であり、採算にのせるには一定以上の生産規模が必要となる。後工程の生産規模が拡大したことで資本集約的な前工程への投資が採算にあうようになったといえる。

次に2011年以降に進出した企業についてであるが、表6-5に該当する13社のサプライチェーン上の位置、工場所在州、進出の理由、輸出の有無を示した。13社の構成はティア1が4社、ティア1/ティア2が3社、ティア2が5社、素材メーカーが1社である。製品分類では機能部品が4社、構成部品7社、素材1社、熱処理1社となり、表6-4の企業と比較して、素材を機械加工する資本集約的な企業が多い。所在地はグアナファト州が9社、アグアスカリエンテス州が3社、ハリスコ州が1社であった。

進出の理由にある「顧客対応」とは、取引のある顧客の要請、あるいは顧

客がメキシコでの生産を拡大または新たに進出したことから顧客の後を追って進出したことを意味する。進出の理由として顧客対応は重要であるが、同様に重要なのが採算見通しであった。これまで顧客から要請があったが採算上の理由から進出を断念していたのが、顧客の生産拡大や進出企業の増加により採算の見通しが開け進出した場合（企業番号9, 11, 12, 14, 17）や、顧客の要請がなくても日系企業の増加による需要の拡大を見込んで進出した場合（企業番号15, 16, 18, 19, 21）などである。

表6-5に挙げた企業は、企業番号10を除きいずれも鑄造、鍛造、金属プレス、切削加工、プラスチック射出成形、溶接などにより鉄、非鉄金属、樹脂などの素材を構成部品に成形し、一部はそれを組み立て機能部品にする企業である。大型機械設備を用いるため投資額が大きく、場合によっては億単位の投資規模となり、財務上の減価償却費の負担は非常に重い。一方で、製品単体の価格は低いために、生産規模が大きくないと採算がとれない。その意味で、日系完成車メーカーの合計生産台数の61万台から139万台への増加と、進出する日系自動車部品メーカー数の増加は連動した動きである。

いずれの企業も販路拡張に積極的であり、表6-5にある企業のメキシコ国内の顧客は、複数の日系企業を顧客とする企業が10社（企業番号9~11, 14~20）、日系企業のみならず外資系企業も顧客とする企業が3社（企業番号12, 13, 21）となる。ちなみに表6-4の2011年以前に進出した企業も販路拡大に積極的であり、表の8社のうちティア1自動車部品メーカー6社はいずれも前回の調査時点以降、顧客の日系完成車メーカーの数を増やしている。一方、2011年以降に進出した企業のなかにもすでに、北部国境地帯に工場開設（企業番号9）、製品多様化（企業番号13）、素材の内製（企業番号12）、素材から自動車部品製造へ進出（企業番号16）などの事業拡大の動きが出ている。さらに、表6-4、表6-5の合計21社中16社が製品を輸出している。

次に、以上のような日系自動車部品メーカーにみられる変化を、サプライチェーン成長のダイナミズムという観点から考察したい。

2-2 サプライチェーン成長のダイナミズム

自動車産業のサプライチェーンは産業発展の歴史的経緯の違いを反映して、国により異なった特徴をもつ。

日本にあるサプライチェーンは、完成車メーカー・自動車部品メーカーともに内製化率が低く、長期取引関係にあるメーカーに部品を外注するために、階層の数が多く下方に広いピラミッド型のサプライチェーンを形成した。

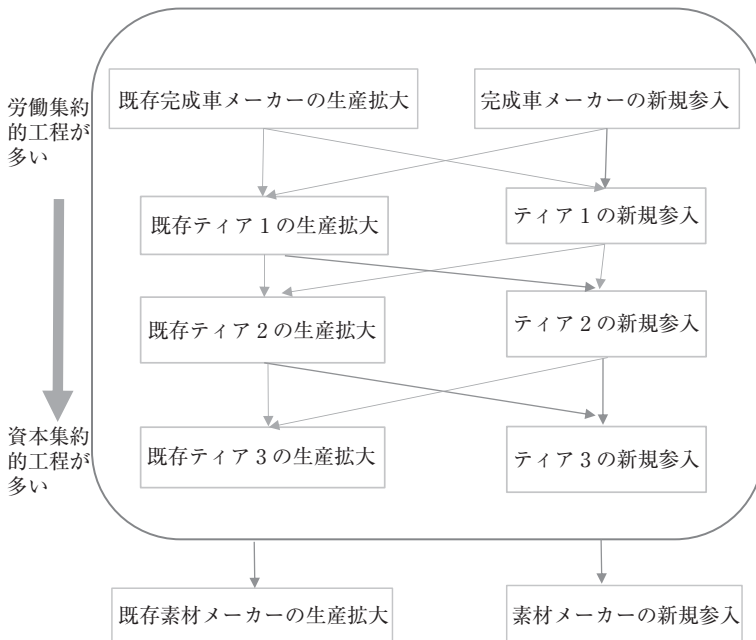
それとは反対に、メキシコのサプライチェーンは、階層の数が少ない、頭でっかちの逆ピラミッド形である。メキシコの全国自動車部品工業会（INA）が2010年に作成した自動車部品メーカーの名簿（INA2010）によれば、この年の階層別の自動車部品メーカーの数は、ティア1が383社、ティア1/ティア2が269社、ティア2が218社、ティア3が15社であった⁶⁾。逆ピラミッド形となったのは、1962年から1980年代中頃まで続いた自動車産業育成策により成長したメキシコ系自動車部品メーカーの大半が、貿易と投資の自由化後、国際競争力の欠如により淘汰される一方で、労働集約的な工程の多いサプライチェーンの上層に日米欧の自動車部品メーカーが進出したことによる（星野2014）。

しかしこれまでみてきた2010年代の完成車・自動車部品の輸出増加と日系自動車部品メーカーの生産拡大から、そのようなサプライチェーンの特徴に変化が生じていることがうかがわれる。

自動車産業のサプライチェーンの変化のダイナミズムを、図6-3に示した概念図を用いて説明したい。図の小さい四角にサプライチェーンに参加する主要アクターの動きを既存、新規に分けて示した。大きな四角のなかには狭義のサプライチェーン、すなわち完成車メーカーを頂点とする自動車部品メー

6) 2010年を最後に同種の名簿が公開されていないため、2011年以降の階層別のメーカー数を筆者は把握できていない。

図 6-3 サプライチェーン成長のダイナミズム
製品の幅の広がり



(出所) 筆者作成。

カーの階層化された取引関係を示す。素材メーカーはサプライチェーンのアクター全体と取引関係をもつことから、大きな四角の外に示した。矢印は変化の力が働く方向を示している。筆者が考える 2010 年代の変化は次のようなものである。

変化の始点は完成車の既存メーカーの生産拡大と新規メーカーの参入であった。完成車の生産台数と車種が増加したことにより、採算見通しが改善し、既存ティア1メーカーと新規参入ティア1メーカーが投資を拡大した。それによってティア1層のメーカーが生産する自動車部品の生産規模と品目が増加した。今度はそのことが採算見通しを改善し、既存のティア2

メーカーと新規参入ティア2メーカーの投資の拡大を可能にし、ティア2層のメーカーが生産する自動車部品の生産規模と品目の増加をもたらした。以下ティア3メーカーについても同様のことがいえる。サプライチェーンが下方にどの程度伸びるかは、投資に見合う規模の市場を確保できるか否かにかかっていると見える。以上のようなダイナミズムにより生じた2010年代のサプライチェーンの変化とは、端的にいえば、製品の幅の広がりや階層の深まり、逆ピラミッド形の修正の動きであった。

2010年代のサプライチェーンの変化において、雇用創出との関連でとくに注目されるのは、下層、すなわち資本集約的工工程への投資が増加したことである。このことは当然、労働力需要の質の面での変化をもたらしたと考えられる。次に2010年代のサプライチェーンの成長が雇用に与えた影響を検討する。

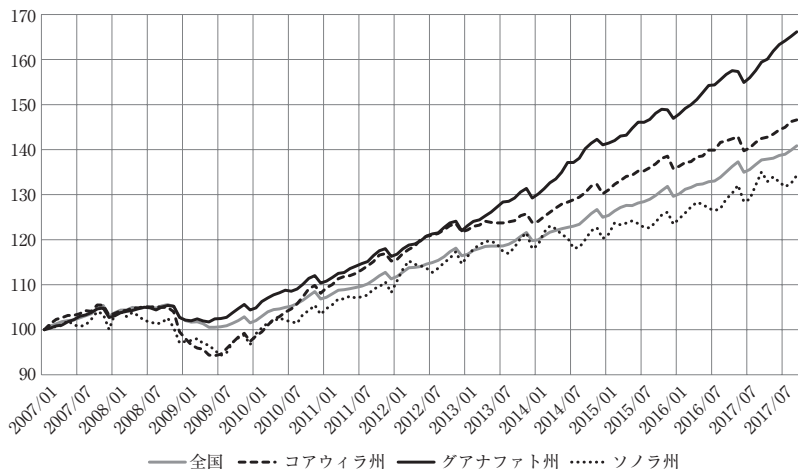
第3節 2010年代の自動車産業の成長と雇用の変化

3-1 グアナファト州におけるフォーマルな雇用の増大

自動車産業の雇用が大きく伸びたことは、すでに表6-1で就業者数の増加を検討した際に示したとおりである。最初に、この雇用増加が労働者のインフォーマル就労からフォーマル就労への移動を伴うものであったのかを、メキシコ社会保険庁(IMSS)の社会保険加入者数の推移により検討したい。州別産業別加入者数統計が公開されていないため、ここでは公開されている全産業合計の州別加入者数統計を用いて、おおよその動きを探る。

図6-4は2007年1月を100とした場合の社会保険加入者数の毎月の推移を、自動車産業の3大集積州であるコアウィラ州、ソノラ州、グアナファト州および全国について示したものである。注目されるのは、グアナファト州の加入者が、他2州および全国と比較して、とくに2013年以降、大きく伸びていることである。社会保険の新規加入者を労働市場へ新規参入した若年

図 6-4 自動車生産 3 州の IMSS 加入者数の伸び (2007 年 1 月 = 100)

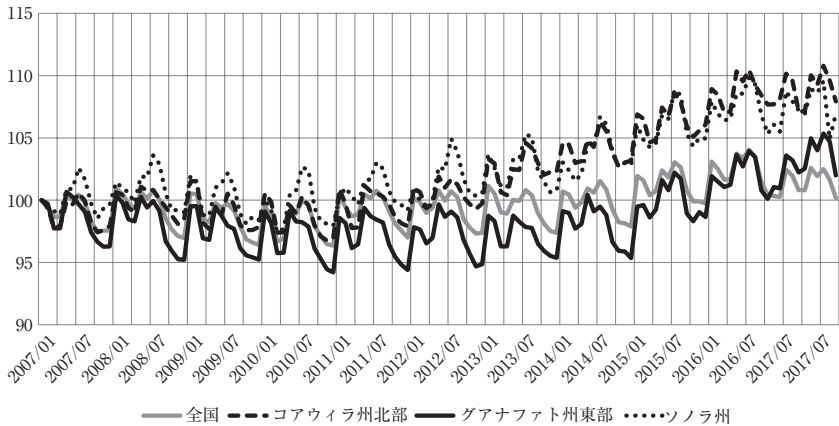


(出所) INEGI, Banco de Información Económica (<http://www.inegi.org.mx>, 最終閲覧日: 2017 年 11 月 24 日)。

労働者とそれまでインフォーマル就労であった労働者と考え、若年労働者数の伸びが州ごとに大きく変わらないと仮定すれば、伸びの違いはインフォーマル就労の加入者数の違いによると考えられる。つまり他 2 州と比較してグアナファト州の伸びが大きいのは、インフォーマルからフォーマルへの就労先の移動が大きかったためと解釈できる。ただしこの図は自動車産業を含む全産業の社会保険加入者数の変化なので、この変化に自動車産業がどの程度貢献しているのかは、今後の検討課題である。

IMSS の統計の利点は加入者の平均賃金が明らかになることである。図 6-5 に、コアウイラ州北部、グアナファト州東部、ソノラ州と全国の IMSS 加入者の、2007 年 1 月を 100 とした場合の各月平均実質日額賃金の伸びを示した。注目されるのは、コアウイラ州北部ならびにソノラ州と、グアナファト州東部の平均実質賃金の伸びが大きく異なることである。社会保険加入者数の伸びとは反対に平均実質賃金の伸びではグアナファト州東部は他 2 州を大きく下回っている。グアナファト州東部の平均実質賃金は、2014

図6-5 自動車生産3州のIMSS加入者毎月平均実質日額賃金の伸び
(2007年1月=100)



(出所) INEGI, *Banco de Información Económica* (<http://www.inegi.org.mx>, 最終閲覧日: 2017年11月24日).

年頃まではほとんど変化せず、しかも全国平均の伸びを下回った。しかし2015年以降は上昇を始めている。自動車産業では全国的に2010年代に労働力の需要が供給を上回る状況が続いている。本論の冒頭で紹介したロメロは、インフォーマル就業者の存在が実質賃金上昇を阻む要因となっていると指摘するが (Romero 2014, 194), インフォーマル就業者比率が低いソノラ州とコアウィラ州では平均実質賃金が増加し、高いグアナファト州で、それがなかなか上昇しないという事実は、ロメロの指摘と整合的である。

自動車産業の労働力需要が高まるグアナファト州で、なぜ平均実質賃金が増加しないのか。グアナファト州内の地域間の所得格差の存在が、説明要因のひとつとなりうる。

2014年経済センサスによれば、2013年時点において、州内の自治体 (municipio) 間で、各自治体に所在する事業所が従業員に支払う平均報酬額に極端な格差がみられた。すなわち、センサスはグアナファト州の46自治体を、自治体ごとの事業所の平均年間報酬支払額で①3万5000ペソ～5万

ペソ，②5万100ペソ～6万ペソ，③6万100ペソ～8万ペソ，④8万100ペソ～25万ペソの4カテゴリー（2013年1月平均のドル相場は1ドル12.35ペソ）に分類しているが，このうち④に該当する自治体が11あり，そのうち8自治体が，自動車産業が発展し，数多くの日系完成車メーカー，自動車部品メーカーが工場を構えるレオン，シラオ，イラプアト，サラマンカ，セラヤ，アパセオ・エル・グランデなどの幹線道路沿いの自治体にあたる（INEGI 2014, 32）。他のカテゴリーの自治体数を挙げれば，①が12自治体，②が12自治体，③が11自治体であった。つまり所得水準の低い貧しい地域が広がるなか，高報酬の仕事がある豊かな地域が幹線道路に沿って帯状に形成されているのである。

それではこの地域に進出した日系完成車メーカー，自動車部品メーカーは雇用にどのように貢献しているのだろうか。聞き取り調査の結果をもとに検討したい。

3-2 日系完成車メーカー・自動車部品メーカーにみる雇用創出の規模と質
 まず雇用創出の規模について述べたい。完成車メーカーは完成車の組み立て以外に，車体，エンジンを内製し，メーカーによっては大型プラスチック射出成形部品，トランスミッションも内製するために，1社当たりの雇用創出規模は非常に大きい。日系完成車メーカー4社は2010年代初頭にメキシコでの新工場建設を発表した。その際に示した雇用創出の規模は4社合わせて1万1200人であった⁷⁾。しかし聞き取り調査結果では，このうちのグアナファト州に所在する2社のみで雇用創出の規模はすでにあわせて1万200人に達している⁸⁾。

次に自動車部品メーカーについて述べれば，表6-4の2011年より前に進

7) メキシコ新工場建設のプレスリリースはマツダが2011年6月17日，ホンダが2011年8月13日，日産が2012年1月25日，トヨタが2015年4月15日。詳細は各社のホームページ参照。

8) 聞き取り調査の日付は2016年8月22日と2017年8月3日。

出した8社の2011年時点での従業員数は合計6600人（10人以下四捨五入）であった。それが2016～2017年には8400人となり、この間に1800人の雇用が新たに創出された。グアナファト州所在の2社に限っていえば、同じく900人から1900人へと1000人増加している。一方、表6-5の2011年以降に進出した13社の2016～2017年の従業員数はあわせて2100人で、グアナファト州所在の9社に限っていえば1900人であった。つまり21社で2011～2017年のあいだに3900人の雇用が創出され、このうち2900人はグアナファト州の11社によるものだった。

表6-4の企業と表6-5の企業の違いとして注目されるのは、1社平均でみた場合の雇用創出規模が減少していることである。2016～2017年において、2011年より前に進出した8社の平均雇用規模は1050人であるのに、2011年以降に進出した13社の平均は160人である。労働集約的から資本集約的へと、進出企業の性格が変化しつつあることを反映していると考えられる。

表6-1によれば、グアナファト州の自動車産業の就業者数は2004～2014年に2万6000人増加した。この数字と比較して、完成車メーカー2社と自動車部品メーカー11社がグアナファト州に創出した雇用1万3100人という数字は決して小さい数字ではない。この数字に加えて、11社は間接的に雇用を創出している。たとえば、自動車部品・完成車の輸送サービス、工場の食堂運営、従業員の送迎バスの運行、清掃業務、警備業務などが挙げられる。

次に雇用の質として、工場の工員の給与・福利厚生面での待遇について検討したい。作業現場で働く従業員には一般に、工員とスタッフの2つのカテゴリーがある。労働組合が組織されている場合、前者が組合員で後者は非組合員、給与形態は前者が日給制であるのに対し、後者は月給制である。聞き取り調査で筆者は、試用期間中（最初の3カ月）の工員に支払われる初任給（日給）と、給与の他に企業が負担する福利厚生関連費用（prestaciones）の給与に対する比率の2点を質問した。ちなみに、福利厚生関連費用とは、最低年1回のボーナス〔アギナルド（aguinaldo）とよばれ12月に支給〕、買い

物券、食堂の食費補助、無料送迎バスの運行、社会保険料（健康保険、年金基金など）・社内預金などに企業が支払う費用である。この2つの数字から、新規採用の工員の福利厚生を含む報酬額の概算を試みた⁹⁾。

図6-6はメキシコの全家計の階層別所得分布を法定最低賃金の何倍かを基準に示したものである。日系自動車部品メーカーの新規採用の工員の福利厚生を含む報酬額が、所得階層中どのあたりに位置するのかを把握するために、表6-4、表6-5にある企業のうち給与情報を得られた18社について、概算額が法定最低賃金の何倍となるかを算出し、図のなかに示した。企業番号は表6-4、表6-5と同一でありグアナファト州所在企業は企業番号を丸で囲んだ。

この図から次の点を読み取れる。メキシコ全体の家計所得の分布では、最低賃金の8倍以上の所得を得る豊かな家計が存在し、この層は全家計のおよそ4分の1を占める。その下の4分の3の家計のなかでもっとも多いのが、最低賃金の2.01～3.00倍の家計、次に多いのが3.01～4.00倍の家計であった。グアナファト州の聞き取り調査企業の新規採用の工員の報酬額は、これらもっとも層の厚い家計の所得に重なる。筆者はグアナファト州の雇用環境を前提とすれば、この報酬額は次のような理由から低くはないと考える。

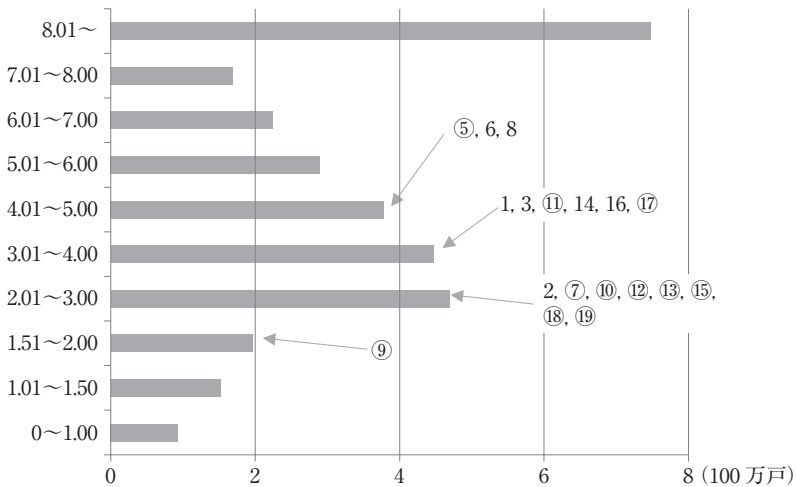
第1に、図に示すのは新規採用者の報酬額であり、給与は毎年改定され、一般的には成績に応じ昇給があるためである。工員の平均給与が入手できた9社について同様の方法で工員の平均報酬額を図6-6の階層分布上に位置づけたところ、その位置は大きく上方に移行した¹⁰⁾。

第2に、図6-6の階層分布は家計単位の分布であり、家計に複数の稼得者が存在することも考えられ、仮に所得分布を稼得者単位で作り直せば、新規

9) なお、従業員にはこの他に毎年1回、総額で各年の企業の課税所得の10%にあたる額が利益分配金（PTU）として支払われる。

10) 平均給与で試算した9社の福利厚生を含む工員の報酬額は、最低賃金の2.01～3.00倍が1社、3.01～4.00倍が3社（内グアナファト州3社）、4.01～5.00倍が1社（同1社）、5.01～6.00倍が2社（同1社）、6.01～7.00倍が2社であった。

図6-6 メキシコの家計収入の分布（2015年）



(出所) INEGI, Nueva construcción de variables de la encuesta nacional de ingresos y gastos de los hogares 2014, 筆者の聞き取り調査結果。

採用者の報酬額は家計単位の場合より上方に位置づけられると考えられるためである。

雇用の質に関連して、筆者が報酬以上に重要と考えるのが、就労が工員の技能習得の機会を提供しているという点である。

第4節 OJTと労働力の需給ギャップの解消

4-1 高い技能をもつ労働者の需要増加とOJTによる技能の引き上げ

2010年代に自動車産業において労働力需要は急増したが、とくに需要が増加したのが高い技能をもつ労働力だった。理由として次の2点が挙げられる。

第1に、これまでも存在した機械設備のメンテナンス・修理、金型交換や

修理、段取りなど、高い技能が必要とされる職種で、完成車の生産規模の拡大に比例して、労働力需要が増えたことがある。

第2に、サプライチェーンの成長により、コンピュータ制御により自動ライン化された機械設備を備えた職場が増えたことがある。表6-5に示した13社は1社を除きいずれもそのような職場である。自動ライン化された職場では、工員の仕事はモニターの監視、段取り、簡単なトラブル解除となり、組み立てよりもより高度な能力が必要とされるようになった¹¹⁾。

機械設備の操作を行う工員の技能育成は、現場で作業しながら、すなわちOJTで行われている。その理由として、技能を、多くの持ち場をこなす能力ならびに変化や異常に対応する能力と考えると（小池・猪木1987, 7-17）、本来技能は、作業現場において、教え手の例示に従い、時間をかけ経験を積んで習得されるものであるためである。グアナファト州では、教育水準が低い。うえ、高校レベルの技能教育課程が不足している。そのため通常は学校教育が受けもつ基本的な技能教育も、企業のOJTが担っているといえる。

聞き取り対象企業に共通する技能訓練の特徴としては次のような点がある。第1に、座学での新人研修の期間は短く、採用後早期に作業現場に配属

11) 日本の国際協力機構（JICA）は、自動車産業の技能工育成を支援するために、メキシコで工業高校の教員を養成するプロジェクトを実施している。そのプロジェクトを総括する日本人技術者は、筆者の、中卒工員に大型機械操作は可能かとの問いに対し、次のように説明している。すなわち、機械操作には標準指示書があり、工員は一定範囲内の操作をこなし、それを超える部分は上長の支持をあおぐことになっている。ただし工員に任せられた範囲でも、操作内容は機械の条件を変えたり、調整したりと簡単ではない。工業高校で使用するのは小型機械であり、その機械を使い、機械が動く原理と、温度・時間・材料のあいだの関係を教える。工業高校が担うのは基礎能力の底上げであり、大型機械の操作はOJTにより体得するしかない（2017年6月29日JICAにおける聞き取り調査）。企業への聞き取り調査でも同様の説明を得ている。すなわち、自動ラインで人が行うのは機械の調整、数値制御となる。トラブル発生時の原因分析のために、機械のことがわかっている必要がある。たとえば3直の夜勤時のように、大卒スタッフがいつもいるわけではないので、工員にある程度対処できる人が必要となる。最低条件として計算ができる、数値をいじる必要があるため比例の概念がわかる、形状をみる、測る、グラフ表示されるのでグラフが理解できる、などの能力が必要となる（2016年8月23日、表6-5の企業番号12への聞き取り調査）。

され、作業しながら技能の習得が図られていること。

第2に、技能マップが用意され、ひとつの作業の技能習得を4段階（教える人がついて作業できる、一人で作業できる、時間内に作業できる、人に教えられる）で評価し、ひとつの作業が終われば次の作業へと、できる作業を徐々に増やし多能工の育成をめざしていること¹²⁾。

第3に、教育役はすでに技能を習得した作業班の班長あるいは教育係が務めること。新規に工場を立ち上げた企業の場合は、稼働開始までに2段階で工員の技能を育成した。すなわち、最初に職長レベルの人材を採用し、彼らを日本に派遣して、あるいは日本から派遣された指導員が技能教育を施し、次に稼働開始までに、彼らが教育係となって新規採用の工員の技能を育成した。

第4に、工員の技能習得の励みとなるように、さらに、時間をかけて育成した工員が辞めないように、給与・昇進の制度作りが行われていること。

聞き取り対象企業が創出した雇用は、先に述べた報酬水準に加えて、労働者にOJTによる技能習得の機会を提供しているという意味でも、質のいい雇用と評価できるのだが、労働者は必ずしもそう評価していないように見受けられる。そう判断するのは、離職率が高いためである。

月間平均離職率は、表6-4の8社中バヒオ所在の5社が3.3%、表6-5の13社中離職率が入手できた8社では8.1%にも上る。新しく進出した企業ほど離職率が高い。月間8.1%とは、1年で工員がすべて入れ替わることを意味する。

離職率が高い理由として、2つの点を指摘できる。いずれも「はじめに」で述べた労働力の質の面での需要と供給のギャップの問題が関係している。

12) 技能マップは工場内に掲示され、技能習得の進展度が作業員全員にわかるようになっている。技能マップの形式には、ILUO式と⊕式の2つが観察できた。ILUO式は四角形を想定し、Iから技能が上がるごとに1辺ずつ増えて(L,U)4段階で□(O)となり、⊕式では技能があるごとに右上から順に色づけされ、いずれも4段階の要件をすべて満たせば作業に必要な技能が習得されたことになる。

第1に、新規採用者のなかに工場労働に不慣れな労働者の比率が高いことがある。そのため試用期間の最初の3カ月間はとくに離職率が高い。定時出社、週48時間労働、集中力を要求される長時間の作業、夜勤、就業規則などについていけず自発的に辞める場合と、就業規則違反や勤務態度不良などで本採用されない場合の両方が含まれている。グアナファト州のインフォーマル就労比率が高いために、工場労働に不慣れな求職者の比率も当然高くなると考えられ、試用期間中の高い離職率は、インフォーマルからフォーマルへの就労先の転換が、単にフォーマルな雇用が増えれば自動的に進むものではないことを示している。

第2に、短期間に狭い地域に多数の企業が進出したために、労働力の需給バランスが崩れ、企業間で労働者を奪い合う状況が生じていることである。労働者は賃金や労働条件の違いに敏感であり、近辺に少しでも条件のよい求人があれば転職する。これまでと同じ条件では労働力の補充が難しいため、企業は賃金や労働条件を見直さざるを得ず、そのために賃金相場が徐々に上昇している（星野2017a, 53-54）。

企業にとってとくに離職してほしくないのは、育成に時間をかけた作業現場の統括役となる班長や職長、保全部門の技能工である。新規に進出した企業は、彼らを引き留めるために、どのような昇給・昇進制度を導入すればいいのか、試行錯誤の最中にあるといえる。

4-2 労働力の需給ギャップ解消の展望

離職率が高い理由として第2に挙げた点、すなわち労働力の需給バランスが崩れたことによる離職率、賃金の上昇に関しては、時間の経過により徐々に解消されると考えられる。それは第1に、企業が労働者を雇用し、OJTにより技能育成を行うことで、高い技能を備えた労働力の供給が増えると考えられること、第2に、企業の昇給・昇進制度が整備され、労働者が将来の待遇を展望できるようになれば、労働者の定着率は改善すると考えられることがある。それを裏づける聞き取り調査結果としては、前述のように、同じ

グアナファト州の企業でも、2011年より前から操業する表6-4の企業のほうが、新規に進出した表6-5の企業より離職率が低いこと、さらに、メキシコ自動車産業史の第1期に集積が形成されたメキシコ州に所在する企業（表6-4の企業番号3、6）では、離職率に変化がないことが挙げられる。

離職率の上昇はGMが1994年にグアナファト州に進出した際にも起きている。当時の状況についてはロシュテンの興味深い研究がある（Rothstein 2004）。それによれば、GMは自社の労働力の安定を図るために次の方策をとった。ひとつは選抜を厳しくし地域の相場より高い賃金で中卒者を採用したこと、もうひとつがティア1サプライヤーと労務政策を調整し、サプライチェーンの階梯にそった賃金ヒエラルキーを設定し、GMより低く賃金を抑えるよう要求したことである。その結果、GMと一部のサプライヤーを除き、多くのサプライヤーが、離職率の上昇に悩まされた。あるティア1サプライヤーは月間離職率が30～40%にも上り、人事担当者が解雇されたと報告している（Rothstein 2004, 214-216）。

筆者は2011年にこの同じ企業に聞き取り調査を行う機会を得た。そこでの説明では、設立から7年間は離職率が非常に高かったが、その後定着率が上がったとのことで、2011年の離職率は月間1%に下がっていた。離職率が下がった理由として指摘されたのは、福利厚生の実施や従業員・組合との意思疎通をよくするなど企業の日常的な取り組みと、勤続年数に応じて賃金は上がり、勤続年数が長いと転職すれば年功分を失うので辞めにくくなるという事情であった¹³⁾。

ただし2010年代のグアナファト州の自動車産業の労働現場の環境は、これまで述べてきたとおり、GMが進出した創生期から大きく変化している。第1に1990年代後半には労働現場の数は少なく、労働者を質で選ぶことが可能であり、離職率は年率で測る水準だった。第2に高い技能が要求される

13) この事例では平均勤続年数である勤続7.5年の工員の平均給与は、一番給料の安い新入工員の給与の2.5倍であった。

作業現場は少なく、ティア1サプライヤーの仕事は、一部に金属プレス、鍛造、ブランキングなどの機械操作作業はあったが、主流はワイヤーハーネスの組み立て、シート部品の縫製、シートの組み立て、自動車部品の荷積み・配送・荷下ろし・分類、自動車部品の完成車組み立てラインへの配分などであった。変化の大きさを考えると、需給ギャップの解消は、個々の企業の労働現場における労働者の技能育成の取り組みと、労働者を定着させるための制度づくりの試行錯誤を経て、徐々に、これまで以上に長い時間をかけて進むと考えられる。

おわりに

輸出産業の成長は雇用をどう変えるか。輸出産業の成長はメキシコの所得格差解消の切り札となるのか。本章では、この2つの問いに答えるべく、近年自動車産業の成長がめざましいグアナファト州の事例を検証した。その結果を、次の3つの論点に整理して示したい。第1に、2010年代のメキシコ自動車産業の成長の特徴についてである。成長の特徴をふまえたうえで、第2に、自動車産業の成長が雇用に及ぼす影響、第3に、自動車産業の成長が所得格差解消の切り札となるのかについて、本章の結論を述べたい。

第1に、2010年代のメキシコ自動車産業の成長の特徴について。メキシコ自動車産業は2010年代に急成長した。急成長の特徴は、北米大陸規模で形成されている自動車産業の北米サプライチェーンが南下し、北米サプライチェーン内のメキシコの役割が、これまでの労働集約的部門中心から資本集約的部門も含むものへと変化したことにある。変化を促した要因は、完成車メーカーのあいだの厳しいグローバル競争であった。メキシコの競争優位にひかれ、世界の主要完成車メーカーがメキシコを完成車の生産輸出拠点に選り、完成車メーカーの後を追って自動車部品メーカーが進出したことで、これまで採算上生産できなかった大型機械設備を用いる自動車部品の生産が可

能になったのである。その結果、サプライチェーンの製品の幅が広がり、階層は厚みを増し、自動車部品の輸出は増加した。

第2に、自動車産業の成長が雇用に及ぼす影響であるが、自動車産業の変化、すなわち、完成車の生産規模の拡大と、大型機械設備を用いる自動車部品メーカーの増加は、労働力需要の増加、とくに技能の高い労働力の需要急増をもたらした。2010年代に自動車産業の成長がとくに著しかったのは、グアナファト州を中心とするバヒオ地方である。グアナファト州の労働市場は、インフォーマル就労比率が高いこと、教育水準が反映するところの労働者の技能水準が低いことを特徴とする。短期間に、地理的に狭く、しかも供給能力の乏しい地域で、技能の高い労働力の需要が急増したことで、雇用にどのような変化が生じたのか。本章が明らかにした雇用の変化は次の2点である。第1に、グアナファト州の雇用環境を前提とすれば報酬面、技能習得面で良質と評価できる雇用が創出されたことである。第2に、グローバル競争が要求する技能の高い労働力が、OJTにより育成されていることである。労働者の技能習得には時間がかかり、労働力の需給ギャップが大きい現時点では、高い離職率、賃金の上昇が起き、技能育成は個々の企業にとって重い負担となっている。しかし産業全体でみれば、メキシコの労働者の技能水準の高度化が実現しており、メキシコ経済の今後の成長にとって、これらの変化は重要な意味をもつ。

第3に、自動車産業の成長は所得格差改善の切り札となるのかという点についてである。本章の検討からいえることは、改善の一助にはなるが、切り札となるには限界があるというものである。その理由として3つの点を指摘できる。第1に、自動車産業自体の雇用創出規模はそれほど大きくないということである。事業所の悉皆調査である2014年経済センサスで把握されたグアナファト州の全産業の就業人口は138万人、これに対し自動車産業の就業者数は4万人強(表6-1)にとどまる。一方、サンプル調査である家計調査は2017年第2四半期のグアナファト州の農業を含むインフォーマル就業者を136万人、うち65万人をインフォーマル部門(家計と事業が未分離の事

業) 就業者, 71 万人をフォーマル部門に就労するが社会保険など制度から外れた労働者と報告している (INEGI 2017)。自動車産業は経済波及効果が大きいとはいえ, 膨大なインフォーマル就業者を吸収する規模はもたない。第 2 に, 自動車産業の労働現場の労働規範や技能水準はグローバル競争の試練を経て定型化され, 外からもち込まれたものであり, メキシコの標準的な労働規範, 技能水準とは異なる。両者のギャップは企業と労働者双方の適応の困難と, 労働者の拒否反応を生み出している。そのことが高い離職率を生み, 企業の技能訓練の負担を引き上げている。企業と労働者双方の適応と労働者の技能習得には, 長い時間が必要とされよう。第 3 に, 雇用機会へのアクセスの壁が存在することである。ひとつはこれまでに述べてきた教育が反映する技能の壁であるが, もうひとつの壁として距離の壁がある。グアナファト州内に広範囲の貧しい地域と帯状の繁栄する地域が形成されているのは, 貧しい地域から繁栄する帯への公共交通のアクセスがないことがある。

以上の分析から引き出される政策的課題は, 教育と公共輸送インフラの改善である。さらにグアナファト州の事例からは, 州政府の企業誘致政策も雇用の創出と質の改善に重要であることが理解できる。

〔参考文献〕

〈日本語文献〉

外務省領事局政策課『海外在留邦人数調査統計要約版』各年。

小池和男・猪木武徳 1987. 『人材形成の国際比較——東南アジアと日本』東洋経済新報社。

藤井嘉祥 2018. 「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」『ラテンアメリカ・レポート』34 (2):2-12.

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。

—— 2017a. 「メキシコ——日系企業の進出が労働市場の及ぼすインパクト」『ラテンアメリカ・レポート』33(2):51-58.

—— 2017b. 「新自由主義経済改革後のメキシコ経済の成長と分配——先行研究サーベイ」星野妙子編『21世紀のメキシコ——近代化する経済、分極化する政治と社会』アジア経済研究所.

〈外国語文献〉

- Chiquiar, Daniel 2005. "Why Mexico's Regional Income Convergence Broke Down." *Journal of Development Economics* 77: 257-275.
- Feenstra, Robert C. and Gordon H. Hanson 1997. "Foreign Direct Investment and Relative Wages: Evidence from Mexico's Maquiladoras." *Journal of International Economics* 42: 371-393.
- Hanson, Gordon H. 2004. "What Has Happened to Wages in Mexico since NAFTA? Implications for Hemispheric Free Trade." In *Integrating the Americas: FTAA and Beyond*, edited by Antoni Estevadeordal et al. Cambridge: Harvard University.
- Industria Nacional de Autopartes (INA) 2010. *Directorio de la industria nacional de autopartes*. Mexico: INA.
- Medina, Álvarez and Jorge Carrillo 2014. "Reestructuración productiva de Estados Unidos y México después de la crisis económica de 2008." In *El auge de la industria automotriz en México en el siglo XXI: Reestructuración y catching up*, edited by Lourdes Álvarez Medina, Jorge Carrillo y María Luis González Marín. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Moreno-Brid, Juan Carlos and Jaime Ros 2009. *Development and Growth in the Mexican Economy: A Historical Perspective*. New York: Oxford University Press.
- Romero, José 2014. *Los límites al crecimiento económico de México*. México: El Colegio de México.
- Rothstein, Jeffrey S. 2005. "Economic Development Policymaking down the Global Commodity Chain: Attraction an Auto Industry to Silao, Mexico," *Social Forces*, 84(1) September: 49-69.

〈ウェブサイト〉

- 在メキシコ日本大使館「日本企業によるメキシコへの投資案件（製造工場・プラント等 /2011.6-2014.1）」(<https://www.mx.emb-japan.go.jp/keizai/kigyoi1.pdf>, 最終閲覧日：2016年10月17日)
- Global Trade Atlas (<http://www.gtis.com/gta>)
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) 2014. *Censos Económicos 2014 Guanajuato*. Aguascalientes: INEGI. (<http://www.inegi.org.mx>)
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) 2015. *Principales resultados de*

la encuesta intercensal. Aguascalientes:INEGI. (<http://www.inegi.org.mx>)
Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) 2017. *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Informalidad laboral. Indicadores básicos. Segundo trimestre de 2017*. Aguascalientes:INEGI. (<http://www.inegi.org.mx>)