

産業政策と国際競争力

——メキシコと韓国の自動車産業の比較——

谷 浦 妙 子

はじめに

- I メキシコと韓国の自動車産業の現状
- II メキシコの自動車産業育成政策と、その産業組織形成への影響
- III 韓国の自動車産業育成政策と、その産業組織形成への影響
- 結 論

はじめに

自動車産業は、広範な関連産業を持つ。自動車産業が発展すれば、「当然、関連産業も発展するはず」という考えに基づいて、多くの発展途上国が、自動車産業の保護・育成に力をいれてきた。すなわち、自動車産業の発展を核に工業化を促進しようとする政策が、多くの途上国で採用されてきた。メキシコおよび韓国もまた、そうした諸国のひとつである。

しかしながら、成果は、メキシコと韓国とは大きく異なる。韓国は、メキシコより11年遅れて1973年から自動車産業の育成を開始したが、生産台数および輸出台数ですでに（86年から）メキシコを凌駕している。完成車に組み付ける部品の国産化率においても韓国の方が、メキシコよりはるかに高い。なぜ、こうした差が生じたのか両国の自動車産業育成政策の相違と、それが創り出した産業組織の差異に焦点を当て本稿で論じたい。第I節でメキシコと韓国の自動車産業の現状につい

て比較検討する。第II節でメキシコの自動車産業育成政策と、その産業組織形成への影響についてみる。第III節で韓国の自動車産業育成政策と、その産業組織形成への影響について考察し、メキシコとの相違を明らかにする。結論では、なぜ、メキシコと韓国の自動車産業の発展に差異が生じたのか、その原因を明らかにする。

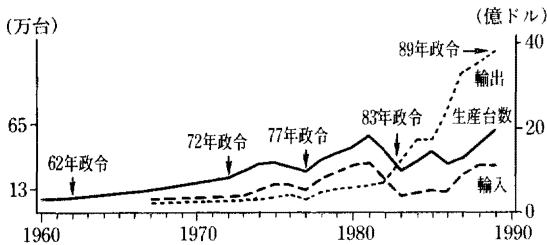
I メキシコと韓国の自動車産業の現状

1. メキシコの自動車産業

1989年現在、メキシコは乗用車および商用車を合わせて64万台弱生産している。その生産台数は日本の5割にすぎないが、世界で13番目に位置する^(注1)。1982年に発生した外貨危機以降、メキシコ経済は停滞し、自動車産業も国内需要が大きく落ち込んだため、生産が低迷していた。1988年より生産が回復し始め、89年になってようやく危機発生以前の生産台数を超えた（第1図）。とはいえ、国内需要はまだ、以前の水準に達せず、生産の増加は1980年代半ばより伸び始めた輸出に依存するところが大きい。

メキシコには主要完成車製造企業が5社ある。そのすべてが外国資本100%の外資企業である。その5社の生産シェアは98.7%（1989年）と高い。各社の乗用車国内市場シェア（1989年）^(注2)は、フォルクスワーゲン（以下、VW）27.9%、日産自動

第1図 メキシコの自動車生産台数、輸出入金額推移



(出所) Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), *La industria automotriz de Mexico en cifras*, メキシコ, 各年版/Comercio Exterior, 各月号。

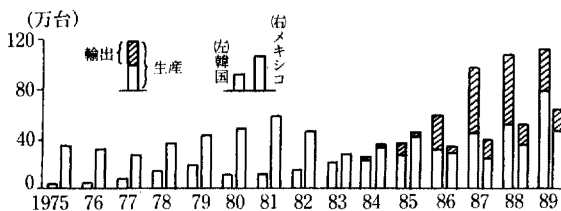
車25.6万台、クライスラー20.8万台、フォード17.3万台、ゼネラルモーターズ（以下、GM）8.3万台と生産車種が小型車であるほど、そのシェアが大きい。他に6社あるが、それらはトレーラー、バス、あるいは、小型トラックを生産しており、乗用車は生産していない。

完成車の輸出は、1989年現在、19万5000台強と生産の30%を占めている。これを1982年の1万6000台弱（生産の3.3%）と比べると、短期間に大きく伸びたことが分かる（第2図）。メキシコの自動車産業は、完成車の他にエンジン・エンジン

部品、および、その他の部品（板ばね、トランスミッション等）を多く輸出している。この点が韓国とは異なる特徴である。その1989年の輸出金額構成は、完成車41%、エンジン・エンジン部品39%、その他の部品20%となっており完成車とエンジン・エンジン部品とで80%を占めている。1981年の輸出構成は、板ばね、その他の部品が半分以上を占めており、エンジン・エンジン部品が18%、完成車が24%にすぎなかった。第3図にみられるようにエンジン・エンジン部品の輸出は、1982年以降、また、完成車の輸出は84年以降、急速に増加した。こうした1980年代に入ってからエンジン・エンジン部品および完成車の輸出増加は、後で詳しくみるようにメキシコ政府による強力な自動車産業育成政策、特に77年および83年の政令によるところが大きい。1977年および83年の政令が完成車製造企業に対し、輸出義務を強化し、多国籍企業がそれに応え、世界的な自動車生産体制再編成の中で、メキシコを完成車および部品の供給基地のひとつとして組み込んだことがメキシコの自動車製品の輸出を伸ばした。

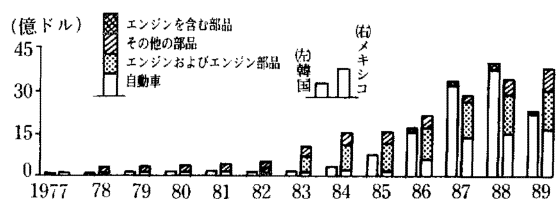
1977年の政令に応じて各社がエンジン工場建設投資を行ない、82年よりクライスラー、GM、フ

第2図 韓国とメキシコの自動車生産に占める輸出シェア



(出所) 韓国自動車工業協同組合『自動車工業便覧』ソウル 各年版/AMIA, *La industria automotriz de Mexico en cifras*, メキシコ, 各年版。

第3図 韓国とメキシコの自動車および自動車部品輸出額



(出所) 韓国自動車工業協同組合『自動車工業便覧』ソウル 各年版/韓国自動車工業協会『韓国の自動車産業』[韓国の自動車産業] ソウル 1989年/Comercio Exterior, 各月号。

フォードおよびVWが輸出を開始した。これに日産自動車は1983年から、ディーゼル・ナショナル(以下、DINA)が84年から、ルノーが85年から加わった。エンジン輸出は、1982年に32万台であったが、稼働の本格化に伴って増えて、85年から130万台を超えるようになった^(注3)。完成車の輸出増加は、1983年の政令が輸出向け完成車の国産化率を30%に引き下げたことに起因している。これにより完成車企業は、価格競争力のある部品だけを用いて、メキシコの相対的に低い賃金の労働力を使って乗用車を組み立て、アメリカに輸出することができるようになった^(注4)。

完成車の輸出市場は、1983年まで西ドイツ向け乗用車輸出が4分の3を占めていた。VWが主たる輸出企業だったからである。残りは、日産自動車とクライスラーの、中央・南アメリカ向けトラック輸出であった。アメリカ向けは、完成車全輸出の1%にも達していなかった。しかしながら、GMとクライスラーのアメリカ向け乗用車輸出が、1984年より始まると、そのシェアが、一挙に40%に上昇し、87年のフォードの乗用車輸出の開始で86%となった。VWも1989年から西ドイツではなく、アメリカ向けに乗用車の輸出を開始した。このように完成車の輸出市場は、圧倒的にアメリカ市場に偏っている。現在のところ、日産自動車だけが、中央・南アメリカ市場への輸出に力を入れている。日産自動車もまた、1990年代にはアメリカ市場向けに小型乗用車を生産する計画を発表している。メキシコは、小型車のアメリカ市場向け供給基地となりつつある。

現在、北米自由貿易地域形成の話し合いが進められているが、すでにフォードは、1982年にメキシコ・フォードの管理を北米自動車部門に移管し、アメリカ、カナダの生産体制に統合している^(注5)。

管理体制の上でもメキシコを完成車、部品、構成部品の供給基地として組み込んでいるのである。

メキシコの西北部にあるフォード・エルモシージョ工場は、1983年の政令に応じて北米市場向け小型車の供給基地として建設され、87年から輸出が始まった。1989年には生産設備の拡張が行なわれ、生産能力は年産13万台から17万5000台に増加した。

自動車製品輸出の20%を占めるエンジン・エンジン部品以外の部品の輸出は、部品製造企業の製品の輸出であるが、技術的に簡単なものが多い。自動車部品工業会の資料^(注6)によると、1988年には以下のものが輸出されている。車体部品・アクセサリー、安全ガラス、板ばね、塗料、ブレーキ部品、タイヤ・チューブ、ワイヤー・ハーネス、アクセル、バッテリー、車輪、手動式変速機、ねじ、鏡、スパーク・プラグ、ハンドル、ベアリング、バンパー、クラッチ、プラスチック部品等である。手動式変速機等先進国ですでに陳腐化した技術による製品は、いずれ需要の減少により輸出は消えよう。簡単な技術に基づく製品の輸出は、メキシコの賃金が先進諸国に比し低い限り、継続しよう。プラスチック部品等少数の製品を除いては、1962年以前から操業してきた少数の大企業によって生産されている^(注7)。

完成車およびエンジン・エンジン部品の輸出増加は、不況により生産が減少し、輸入部品が減少したと相まって、長年、メキシコを苦しめてきた自動車産業の貿易収支赤字を黒字に転換させた。メキシコの自動車産業の貿易収支赤字は1981年にメキシコの貿易収支赤字の半分を占めるほどに大きかったが、83年以降は外貨稼得産業となっている(第1図)。

自動車産業の貿易黒字化に伴い1990年11月より

各完成車企業の黒字の範囲内で、完成車の輸入が認められるようになった。しかしながら、原則的な輸入自由化の見通しはない。

メキシコの自動車産業は、製造業部門の発展を促し、雇用増加に貢献している。自動車産業のGDPシェアは、育成政策開始前の1960年に0.4%にすぎなかったが、88年には1.5%を占めるようになった。この間に製造業部門のGDPシェアは19.2%から21.6%に増加して工業化が進展したことを示している。従業者は、1960年に1万4000人強でしかなかったが、85年には10倍以上の14万6000人弱に増加した。雇用の増加は部品産業の発展によって多く生じている。部品産業の従業者は、1960年に自動車産業全体の従業者の43%にすぎなかったが、85年には70%を占めるようになった。

メキシコの自動車産業は、このように表面的には発展途上国が自動車産業の発展に期待するようなすべての目標を達成し育成政策が成功したかに見える。しかしながら、完成車の国産化率は、国内市場向け60%、および、輸出向け30%と低い。国産化率が低いのは部品産業が十分に発展していないためである。したがって、メキシコは自動車部品産業の育成をめざしたにもかかわらず、国際市場で競争できるほど十分に部品産業が発展しなかったという問題を抱えている。

2. 韓国の自動車産業

韓国の自動車生産は、1980年代半ばより急速に増加して89年には乗用車と商用車を合わせて113万台弱となり、世界で11番目の地位にある。急速な生産増加を可能にしたのは第2図にみられるように輸出の増加である。輸出は、1986年から88年までの3年間、生産の50%以上を占めていた。輸出シェアは、1989年には国内需要の拡大と、アメリカ市場向け輸出が大きく減少したため30%台に

低下している。この大量の完成車輸出は、後で詳しくみるように初めから輸出をめざした韓国の自動車産業育成政策に起因している。

完成車の国内需要規模は、1983年まで20万台未満、また、86年まで30万台未満と小さかったが、87年より急速に拡大し始め、87年42万台、88年53万台、89年76万台となった。1人当たりGNPが1987年に約3000ドルに、89年に5000ドルと増加したことが、自動車需要を大きく伸ばしたとみられる。メキシコの1人当たりGDPは1989年に2010ドルであり、韓国の半分以下と少ないことが完成車の国内需要を44万台と小さくしているとみられる。

韓国には主要完成車製造企業が、現代自動車、起亜自動車および大宇自動車と3社あり、その3社で生産台数の98%以上のシェアを占めている。なかでも現代自動車が生産、国内市場、また、輸出で圧倒的なシェアを持っている。1989年の場合、各々、54.4%、51.6%、60.4%であった。現代自動車が、政府の強力な小型乗用車量産計画に積極的に取り組み、韓国自動車産業の発展を主導してきた結果である。3社とも乗用車の生産を行っているが、各社の国内市場シェア（1989年）は、現代自動車61.4%、起亜自動車21.3%、大宇自動車17.3%と現代が60%以上を占めている。

アメリカ向け輸出が減少したとはいえ、主要輸出市場は依然としてアメリカである。輸出の78%がアメリカ・カナダに向かい、続くアジア・大洋州は11%と少ない。輸出の増加により韓国でも1984年から自動車産業の貿易収支が黒字に転じた。この貿易黒字化とアメリカの市場自由化圧力で韓国は、完成車の輸入を1988年4月から原則的に自由化した。1989年には、フォード、ベンツ、BMW、ボルボ等1538台が輸入された。日本車だけは輸入が規制されてはいるが、日本車も1995年から

輸入が自由化される予定となっている。

完成車の国産化率は、国内市場向け90%^(注8)、および輸出市場向け70%^(注8)とメキシコよりだいぶ高く、自動車部品産業がメキシコより発展していることを示している。しかしながら、韓国の自動車部品の輸出はまだ少ない(第3図)。補修用の部品を輸出している程度で、OEM 部品の輸出はほとんどない。

韓国の自動車産業もまた、工業化の促進と雇用増加に貢献している。自動車産業の GDP シェアは、育成政策開始前の1973年に0.7%であったが、88年には2.0%を占めるようになった。この間に製造業部門の GDP シェアは25.1%から32.5%に増加している。従業者は1973年に1万8000人強でしかなかったが、88年には14万8000人弱と8倍以上となった。韓国ではメキシコより短い期間にほぼ同じ規模の雇用を創出したことになる。従業者の増加はメキシコと同じように部品産業でより多く、そのシェアは1973年の50%強から88年には60%を占めるようになった。

(注1) 日産自動車株式会社編『自動車産業ハンドブック 1990年版』紀伊国屋書店 1990年。

(注2) Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C. (AMIA), *La industria automotriz terminal en 1989*, メキシコ, 1990年1月。

(注3) AMIA, *La industria automotriz de Mexico en cifras 1988*, メキシコ, 1988年, 168ページ。

(注4) Booz-Allen & Hamilton e Infotec, *Industria de autopartes*, メキシコ, Secretaria de Comercio y Fomento Industrial, メキシコ, 1987年, 15ページ。

(注5) 日産自動車株式会社編 前掲書 173ページ。

(注6) Industria Nacional de Autopartes, A.C. (INA), “¿INA Quien es?” メキシコ, 1990年, 15ページ。

(注7) Booz-Allen & Hamilton e Infotec, 前掲書, 42ページの第13表参照。

(注8) 中小企業金融公庫調査部『韓国・台湾の機械

部品産業の現状と競争力——電子機器・自動車——」
(財)機械振興協会経済研究所 1987年 83ページ。

II メキシコの自動車産業育成政策と、 その産業組織形成への影響

メキシコでは、第1図にみられるように自動車産業育成のための政令をこれまでに5つ公布している。「乗用車およびトラック用エンジンと機械部品の輸入を1964年9月1日より禁止する政令」(以下、「62年政令」)、「自動車産業発展の基礎を築くための政令」(以下、「72年政令」)、「自動車産業育成のための政令」(以下、「77年政令」)、「自動車産業合理化のための政令」(以下、「83年政令」)および「自動車産業の育成と近代化のための政令」(以下、「89年政令」)である。初めの4つの政令は、自動車部品の輸入代替を目的としたものである。5つ目の政令は、1989年12月に公布されたものであるが、それ以前の政令の内容を大きく変更し、自動車部品産業に与えてきた保護を取り去り、国際競争力のある部品産業を育成しようとしたものである。真ん中の3つの政令は、輸入代替政策の枠組の中で自動車製品の輸出を伸ばすために、完成車製造企業に輸出を義務づけ、その義務を徐々に強化したものである。本節では、初めの4つの政令がめざした自動車部品の輸入代替育成政策の内容について考察し、それが自動車部品産業の産業組織形成に与えた影響について検討する。

1. 自動車部品輸入代替育成政策の枠組

1962年政令は、2年の猶予期間を置いて64年9月より施行された。自動車部品の輸入代替を促すために、(1)エンジンと機械部品の輸入を禁止した、(2)それらを国内で生産するに必要な輸入部品は、

輸入事前許可が必要となった、(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、(4)国産義務部品を指定した。これらの4項目で部品製造企業に製品の販売市場が確保された。さらにメキシコ資本主体の自動車部品工業を発展させるために、(5)完成車製造企業と部品製造企業とを分離し、完成車製造企業のエンジン以外の部品の製造を禁止した、(6)部品製造企業の出資比率をメキシコ資本60%以上とした。

以上の6項目^(注1)が、メキシコの自動車部品輸入代替育成政策の基本的な枠組である。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義務部品を中心に自動車部品を供給する枠組が形成された。後に、部品の国産化率の導入(1972年政令)、および、部品・完成車の国産化率の引き上げ(72年、77年および83年政令)が行なわれたが、自動車部品輸入代替育成政策の基本的な枠組は変化しなかった。国産義務部品は、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、車輪等であった。

新しい生産体制の下で1962年末から64年末までに乗用車および商用車を製造する企業が、外資を含め10社認可された^(注2)。外資企業に比べ経験不足から競争力の弱いメキシコおよび合弁企業に市場を確保するために各完成車製造企業に「生産割当」が与えられた。

部品製造および完成車組立工程の生産性上昇を促すことを目的として「価格規制」が導入された。認可された完成車企業10社が製造する自動車は、すべて、すでに、外国で製造・販売されていた外車種であった。価格規制は、メキシコ製自動車の価格が同一モデルの外国製の車よりあまり高くな

らないように定められた。生産割当および価格規制は、1977年政令の公布時まで継続した。

2. 産業組織形成への影響

(1) 自動車部品産業の生産の集中および外資・外国技術への依存

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^(注3)であった。メキシコで製造されていた部品は、タイヤ、バッテリー、スパーク・プラグぐらいであった^(注4)。1962年政令で部品の国産化が定められると完成車企業は、エンジン工場の建設と輸入が禁止された部品(後の国産義務部品等)を製造する企業の創設に奔走せざるを得なかった。完成車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弁企業が創設された。完成車企業はまた、それまで補修部品を製造していた企業に技術指導および助成を与え、OEM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。

(イ) 生産の少数企業への集中

工業センサスデータ(第1表)によると、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。1985年にはこれが1216に増加している。この間に約1000の事業所が増加したことになる。零細規模(従業員15人以下)事業所の増加が多く、それに比べ、中小規模(16人以上250人まで)事業所の増加が少ないのが特徴である。

規模別事業所数に関するデータの得られる1965年から80年についてみると、この間に538事業所が増加しているが、零細規模は418と77%以上を占めている。中小規模は71事業所(13%)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(251人以上)は、1960年代後半に14、70年代前半に30、および、70年代後

半に5と合計49増加している。これらの事業所数の変化は完成車製造業の総事業所数および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よう。

このように自動車部品産業に零細規模事業所が多く参入したが、中小規模事業所の参入が少な

第1表 メキシコの自動車産業規模別事業所数推移 (1960～88年)

(単位：事業所)

	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1988
車体・トレーラー製造	88	68	153	190	256		
15人まで		40	102	121			
16～250人		25	47	61			
251人以上		3	4	8			
エンジン・エンジン部品製造	-	4	5	43	266		
15人まで				8			
16～250人		4 ¹⁾	5 ²⁾	27			
251人以上				8			
トランスミッション部品製造	-	-	-	26	43		
15人まで				10			
16～350人				11			
351人以上				5			
サスペンション部品製造	-	-	-	53	48		
15人まで				22			
16～350人				28			
351人以上				3			
ブレーキ部品製造	-	-	-	45	46		
15人まで				19			
16～100人				16			
101～750人				10			
電気部品製造	-	-	-	33	-		
15人まで				7			
16～250人				20			
251人以上				6			
その他	150	230	361	227	257		
15人まで		90	169	139			
16～250人		127	171	73			
251人以上		13	21	15			
部品産業合計	238	302	519	617	916 ³⁾		
15人まで		130	271	326			
16～250人		156	223	236			
251人以上		16	25	55			
完成車製造	20	17	22	21	21		
6～175人		4 ⁴⁾	7	6			
176～500人		6 ⁵⁾	3	3			
501人以上		7	12	12			
自動車産業合計	258	319	541	638	857	1,216	1,044 ⁶⁾
15人まで		130	271	332	548 ⁷⁾		
16～250人		166	233	239	237 ⁸⁾		
251人以上		23	37	67	72		

(出所) Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI), *Censo industrial*, メキシコ, 各年版。

(注) 1)101人以上。 2)16人以上。 3)無給従業者事業所を含むため自動車産業合計より大きい。 4)6～100人。 5)100～500人。 6)都市部だけをカバーしているため低めに出ている。 7)25人まで。

8)26～250人まで。

ったため生産額では大規模事業所への集中が高まった(第4-a図)。1970年に中小規模事業所は、生産の55%を占めていたが、75年には27%弱とシェアが大きく減少した。代わりに大規模事業所が、1970年の43%から71%へとシェアを拡大した。すなわち、1975年には55の大規模事業所が生産の71%のシェアを占めていた。

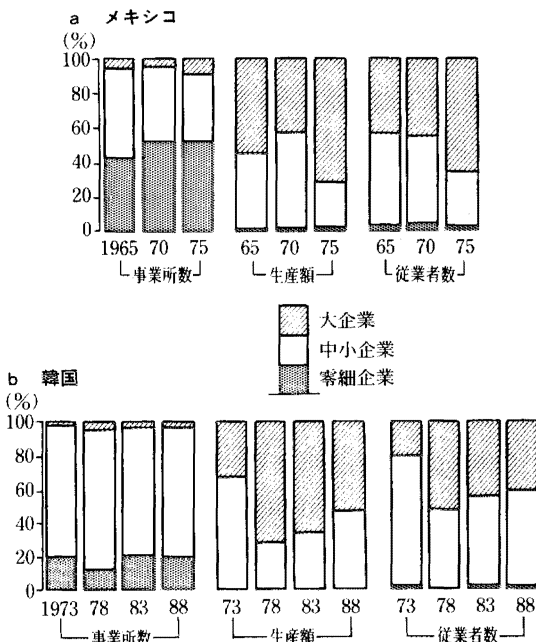
生産の集中は、1980年代においても変化していないようである。M・ベネット(Bennett)^(注5)によれば、1981年に生産活動を行っていた約400社の部品企業のうち、彼が調査した27社に売上高の65%が集中していた。また、1986年の日本貿易振興会(JETRO)メキシコ事務所の調査によれば^(注6)、540社の部品企業のうち、自動車部品工業会(In-

dustria Nacional de Autopartes, A.C.: INA)に加盟している120社に売上高の80%が集中していた。さらに、1987年のブース・アレン・ハミルトン社(Booz-Allen & Hamilton e Infotec)等の調査^(注7)によれば、部品企業300社のうち、売上高1000万円以上の40社に売上高の3分の2が集中していた。これらの数値は、先にみた1975年センサスデータの値と大差がない。

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、供給寡占を創りだした。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、燃料ポンプ等)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^(注8)。また、先のJETROメキシコ事務所の調査^(注9)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は4品目(ライト・ランプ・警笛、カルダン・シャフト、変速機、音絶縁・遮蔽板)、80%のシェアを1社が占める品目は2品目(点火栓・碍子・コンデンサー、ブレーキ)、70%のシェアを1社が占める品目は4品目(铸造品、バルブ、変速レバー、ピックアップ)あった。50%のシェアを1社が占める品目は、これまで数えたものを含め26品目グループあった。

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。まず第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な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10万台に達していなかった。その後国内市場が拡大して第1図にみられるように1979年から82年にかけて石油ブームにより一時的に40万台を超えたこともあったが、大体は40万台以下であっ

第4図 韓国とメキシコの自動車部品産業における中小企業の役割



(出所) 韓国経済企画院調査統計局『산업 센서스보고서』[産業センサス報告書] ソウル各年版/INEGI, Censo industrial, メキシコ、各年版。

た。規模の経済を活かして部品生産を行な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得ない状態にあった。メキシコでは1970年から輸出が義務づけられたが、70年代の輸出は小さく生産規模拡大には効果を挙げ得なかった。1982年からエンジン輸出が、また84年から完成車の輸出が急速に拡大したが、輸出向けエンジンおよび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の要因は、先にみたように自動車部品を製造できる技術を持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、輸入事前許可制の実施、完成車企業の部品内製制限、国産義務部品および義務国産化率の指定等によって保護してきた。完成車企業は、輸入できず、内製できず、部品企業の製品を購入せざるを得なかった。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得なかった。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、非効率的な部品製造活動の存続を可能としたため、本来なら規模の経済を活かし、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なうことを可能とした。結果的に、部品企業の技術水準は遅れ、中小企業は育たなかった^(注10)。特に精密な加工に耐え得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。

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今日、アメリカの自

動車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出していることから裏づけられる。たとえば、GMは、部品の外部調達率を30%から40%に高めることを明らかにしている。また、品質・価格で競争力のある部品企業を1次供給者として選び、直接取引引きする企業数を減らし、取引期間をこれまでの1年単位から3～4年以上に伸ばすことを検討している^(注11)。

良く知られているように、強い国際競争力を持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より生まれた信頼関係に基づいて相互依存적および補完的な生産活動を行ない、垂直的で重層的な分業構造を形成している。下請け企業は、生産性と要素集約度に応じて階層的な分業を行なっている。このため、完成車企業の外注比率が高い。垂直的で重層的な分業体制の中で完成車企業は、1次下請け企業に対し技術援助および生産管理指導を行なっている。さらに1次下請けは2次下請けに対し、2次下請けは3次下請けに対し技術援助を供与し、生産管理指導を行なっている。このようにして常に完成車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なっている。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。

日本と韓国の自動車産業が、メキシコと同じように当初、保護の下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であろう。すなわち、日本および韓国では、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

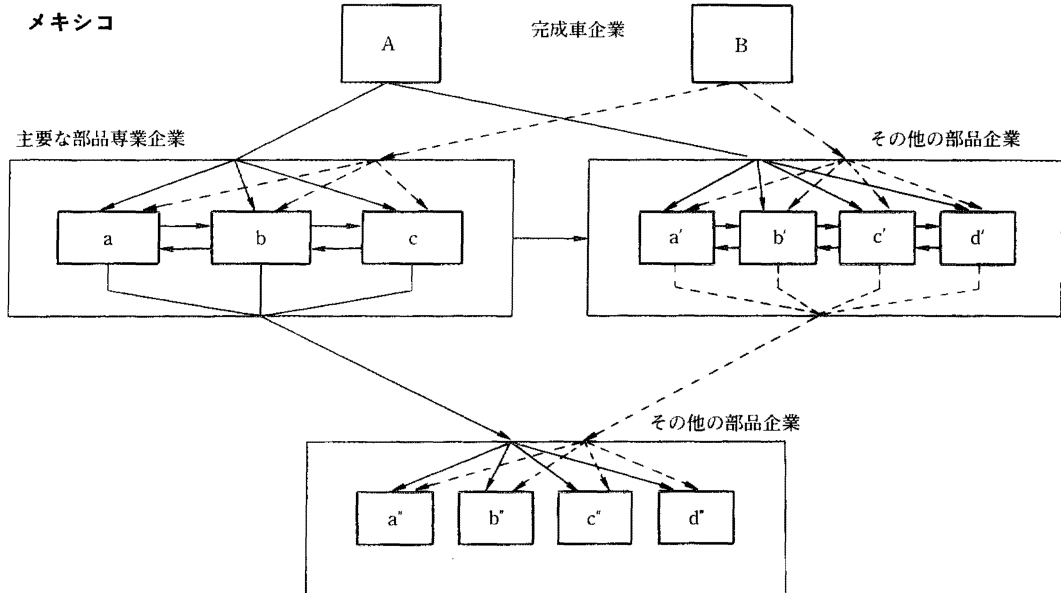
術を導入し、中小部品企業を育て、生産費を節減する必要があった。日本は1965年より自動車の輸入を自由化しており、韓国もまた、88年よりアメリカ・ヨーロッパ車に対し輸入を自由化し、95年より日本車の輸入自由化を予定している。一方、

メキシコでは自動車部品の国産化を開始して四半世紀経った今日でも自動車の無差別輸入自由化の見通しが無い。

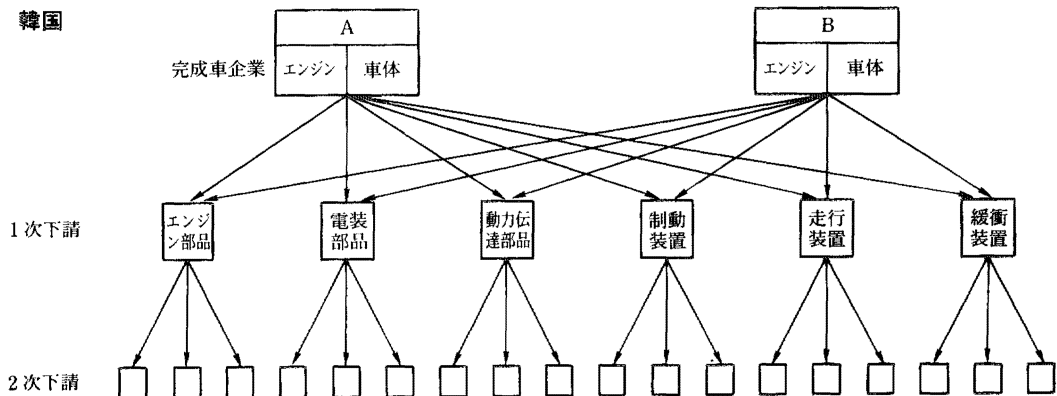
メキシコの完成車企業と部品企業との分業構造は、第5-a図にみられるようなものである。日

第5図 メキシコ、韓国の自動車産業における企業間分業

a メキシコ



b 韓国



(出所) メキシコ：ILO と SEPAFIN の共同調査。韓国：洪性元・金正洪・司空穆『韓国・アメリカ・日本・ブラジル自動車部品工業分業体系の比較分析——都給去來實態를 中心으로——』[韓国・アメリカ・日本・ブラジル自動車部品工業分業体系の比較分析——下請取引実態を中心に——] ソウル 産業研究院 1987年 32ページ。

(注) メキシコについては、(1)完成車企業の下請けとなっている企業と、主要な部品専門企業の下請けとなっている企業の双方が含まれている。(2)主要な部品専門企業の下請け企業（完成車企業からみれば2次下請け企業）と(1)であげたその他の部品企業の下請け企業（同じ2次下請け企業または3次下請け企業）との双方が含まれている。

第2表 『エクспан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)

企 業 名	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	従業者数 (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 SACV y subs SACV	25	752,998	27	111,982	アメリカ	トランスミッション	14.87		67	33(米)	1958	1978	12,971
(2) Renault Industrias Mexicanas SACV	41	373,929	11	373,929	フランス	エンジン	100			100(仏)	1984	1984	1,117
(3) Transmisiones y Equipos Mecanicas 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(米)	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 SACV	94	165,132	32	82,702	アメリカ	エンジン・部品	50.08		60	40(米)	1980	1984	632
(6) Rassini SACV	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(米)	1981	1981	954
(8) Central de Industrias SACV	116	135,791	37	69,750	アメリカ	座席カバー	51.37		60	40(米)	n.a.	n.a.	3,300
(9) Industrias Automotoriz 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・アメリカ	補修用エンジン	1.15	78.30	2.90	18.80(英)	n.a.	n.a.	483
(11) Kenfabrica SACV	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 Mexico SACV	199	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 Optica SACV	255	44,769	166	3,119	アメリカ ドイツ	ヘッドライト, 鏡	6.97		60	40(独)	n.a.	n.a.	964
(14) Aralmex SACV	275	40,124	278	259	アメリカ	バンパー	0.65		60	40(米)	n.a.	n.a.	842
(15) Producciones Automotorices SA	396	21,552	168	3,070	アメリカ	プラチナ コンデンサー	14.24		100		n.a.	n.a.	494
(16) Super Diesel SA	440	17,358	192	2,003	ラ・アメリカ	シャフト	11.54		90	10(西)	n.a.	n.a.	231
(17) Industrias Metalicas 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 Automotoriz Hermex SACV	481	14,228	172	2,849	アメリカ	安全三角形	20.02		60	40(独)	n.a.	n.a.	383
(19) Acabados Finos Industrias SACV	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(独)	n.a.	n.a.	528
(20) Ruedas y Estampados SACV	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

(出所) Expansion, 1989年8月16日, 30日, 9月27日号等に基づき作成。

(注) Gはグループ番付の順位を表わす。

本のような完成車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。いずれの規模の企業も、複数企業と取引関係を持っている。また、完成車企業も、部品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2次および3次下請けに相当する企業は少ない。

(ロ) 主要部品製造企業の外国資本および外国技術への依存

自動車部品製造企業への出資規制があるため、部品企業の外資化は生じなかった。しかしながら、第2表にみられるように主要部品企業は、外国資本との合併企業が多い。第2表は、「売上高大手個別企業番付および大手グループ番付」(1988年)の中に含まれている部品製造企業およびグループを拾ったものである。部品製造企業が19社、および、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、資本および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、8社がメキシコ資本100%と、外国資本を含む企業が6割を占めている(注12)。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企業は、主要部品輸出企業でもある(注13)(第2表)。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(第3表)。

(2) 完成車企業の外資化

メキシコ政府は、当初、4～5社の認可、しかも、外資100%企業を排除し、メキシコ資本100%

第3表 メキシコ主要部品輸出企業12社の技術の源泉(1989年)

	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12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」についての筆者の協同調査結果の一部(Mercado, A.; T. Taniura, "Mexicos Exports of Manufactures and Economic Policy," ミメオグラフ, El Colegio de Mexico, 1990年, 51ページの第24表参照)。

企業と、メキシコ資本過半数の合併企業の認可を想定していた(注14)。しかしながら、多国籍企業の熱意と、アメリカ政府および日本政府の圧力によって外資企業を含む10社が認可された(第4表)。資本の出資比率別内訳は、メキシコ資本企業6社(ベイクロス・アウトモトーレス・メヒカーノス〔以下、VAM〕, DINA, レプレゼンタシオネス・デルタ〔Representaciones Delta〕, プランタ・レオ・デ・メヒコ〔Planta Reo de Mexico〕, インブルソラ・メヒカーナ・アウトモトリス〔Impulsora Mexicana Automotoriz〕, プロメクサ〔Promexa〕), メキシコ資本過半数企業1社(ファブリカス・アウト・メクス〔以下、FAM〕), 外資企業3社(フォード, GM, 日産自動車)であった。1990年現在では外資企業5社(フォード, GM, クライスラー, VW, 日産自動車)だけが生き残り、生産活動を継続しているにすぎない。メキシコ資本企業および合併企業は淘汰、あるいは、買収されて消えてしまっている。その原因はメキシコ企業が、技術力・資金力で外資企業と競争できなかったことその他、1970年以降

第4表 メキシコの乗用車生産企業の資本構成の変化 (1962～90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)
			1962～69年 62年政令の影響	1970～77年 72年政令の影響	1978～83年 77年政令の影響	1984～90年 83年政令の影響	
Ford Motor Company (1925年)	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 Mexico (1935年)	General Motors	外国資本 100%	なし	なし	なし	なし	General Motors de Mexico (外国資本100%)
Fabricas. Auto-Mex (FAM) (1938年)	Chrysler	外国資本 33%	外国資本45% (1968年)	外国資本100%, 企業名を Chrysler de Mexico とする (1972年)	なし	なし	Chrysler de Mexico (外国資本100%)
Vehiculos Automotores Mexicanos (Wilys) (VAM) (1946年)	American Motors	メキシコ資本 100%	外国資本40% (1963年) メキシコ政府資本60%	n.a.	n.a.	Renault Industrias Mexicanas に吸収される* (1984年)	
Diesel Nacional (DINA) (1951年)	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年)	外国資本100% (1984年), 乗用車の生産停止 (1986年)	
Representaciones Delta (1955年)	Mercedes-Benz, DKW	メキシコ資本 100%	操業停止 (1964年)				
Planta Reo de Mexico (1955年)	Toyopet	メキシコ資本 100%	操業停止 (1963年)				
Impulsora Mexicana Automotoriz (1961年)	Borgward	メキシコ資本 100%	企業名を Fabrica Nacional de Automoviles とする (1963年) 操業停止 (1969年)				
Promexa (1961年)	Volkswagen	メキシコ資本 100%	外国資本100%, 企業名を Volkswagen de Mexico とする (1964年)	なし	なし	なし	Volkswagen de Mexico (外国資本100%)
Nissan Mexicana (1961年)	Datsun	外国資本 100%	なし	なし	なし	なし	Nissan Mexicana (外国資本100%)

(出所) Bennett, D.C.; K.E. Sharpe, *Transnational Corporations versus the State*, プリンストン, Princeton University Press, 1985年等の資料に基づき作成。

(注) * 親会社アメリカン・モーターズがルノーに買取られたため。

導入され、次第に強化されていった輸出義務を市場開拓能力の不足から達成するのが困難だったからである。したがって、メキシコ政府が外資100%企業を認可したこと、および、輸出を義務づけたことが完成車企業外資化の原因といえる。以下でメキシコ企業が外資により淘汰された原因と過程についてみる。時期区分は、自動車産業育成のための政令が完成車企業の外資化に大きな影響を与えているのでひとつの政令の公布時から次の政令の公布時までとする。

(イ) 1962年政令の影響 (1962～69年)

メキシコ企業は、経営不振から操業開始後、1～2年のうちに3社が消えた。プランタ・レオ・デ・メヒコ (トヨペット生産) は、早くも1963年に、レプレセンタシオネス・デルタ (DKW 生産) は、64年に消えた。インブルソラ・メヒカーナ・アウトモトリス^(注15) (ボルグワード生産) は、1963年1月に認可されたが資金難から67年8月まで生産が始まらなかった。これもまた2年も経たない1969年に撤退した^(注16)。

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プロメクサは、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 (アメリカン・モーターズ [American Motors] とカイザー・インダストリーズ [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となった。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年に資金難から株式の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%の合弁企業となった。

外資企業は、3社から4社 (フォード、GM、

VW、日産自動車) に、また、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。メキシコ資本100%企業は、6社から1社に減少した。企業数は、10社から7社に減少した。1969年のメキシコの完成車製造業の産業組織は、62年に比べ集中が進み、外資化が進展した。

(ロ) 輸出義務づけ政策の導入による外資化の進展 (1970～77年)

国産化率60%の義務づけは、自動車1台の生産に必要な輸入金額を低下させた。1965年から67年まで輸入の絶対額が減少したが、生産台数の増加につれて輸入も増え始め、68年には以前の輸入額を上回るようになった^(注17)。貿易収支を改善するために、外貨の稼得と節約をめざす規制が1972年政令 (72年10月公布) で定められた。1972年政令において62年政令公布後、必要に応じて追加してきた種々の規制と62年政令とが一本化された。

外貨稼得のためにまず、(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が課せられた。輸出・輸入比率は、1973年30%、その後、年々10%ずつ上昇して76年に60%とし、79年までに100%とすることが明記された。これは1969年協定 (69年10月に成立) からの延長で協定では70年5%、71年15%、72年25%と定められていた。また、部品製造企業製品の輸出を促すために、(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が義務づけられた。さらに、輸出奨励策が加わった。(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・部品の輸入に使い、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、新型エンジンを追加生産できることになった。

外貨節約のために、(5)部品製造企業に国産化率

60%以上達成の義務づけが行なわれた。また、完成車企業の国産化率を一層、高めるための奨励策として、(6)義務国産化率60%を上回った場合には1%ごとに割増生産割当が与えられることになった。

輸出義務づけ政策は、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および合併企業にとっては大きな負担となった。1972年政令に先だって同じ趣旨の69年協定が出ると、FAMは残るすべての株式(55%)を71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輸出の受入れ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%)だけが業績はあまり良くなかったが残った(注18)。外資100%企業は4社から5社に増え、メキシコ資本過半数合併企業は2社から1社に減り、メキシコ資本100%企業1社が生き延びた。輸出義務づけ政策は、完成車製造企業の一層の外資化を進めた。

(ハ) 輸出義務の強化による外資化の進展(1977～83年)

1973年に発生した第1次石油危機の影響で世界的に経済不況が広がり、自動車需要が大きく縮小したため、輸出義務づけによる自動車産業の貿易赤字削減計画は失敗した。1969年協定および72年政令で義務づけられた輸出目標が達成されたのは、70年から73年までであった。メキシコの乗用車輸出は、1974年の1万9117台から75年には2983台に大きく減少した(注19)。

メキシコ経済は、対外債務が累積し、元金および利子支払が困難な状況に直面した。1975年の秋から輸出義務づけ政策の見直しが始まり、76年3月に「義務国産化率引き上げ」案が作成され

た(注20)が、この案は完成車製造企業の反対、および、76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。代わりに1977年6月に輸出義務の強化を内容とした新しい77年政令が公布された。

1977年政令は、多国籍企業の世界的な生産計画の中にメキシコをひとつの「生産基地」として組み込ませ、メキシコの自動車製品輸出を増加させることを目的としていた。第1次石油危機後、世界の自動車産業は再編期にあった(注21)。先進国市場における競争の激化、発展途上国多国籍企業子会社の自動車生産の非効率、石油価格上昇のため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等が、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。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。

1977年政令において輸出促進のために、(1)「外貨予算制度」が導入され、完成車製造企業は、生産活動に必要なすべての外貨を製品および技術等の輸出で相殺することが義務づけられた。外貨予算は、「当初認可割当」と「純輸出実績」から成り、政府が、年初に完成車製造企業に与えた。当初認可割当は、各企業の過去の外貨収支、メキシコ資本参加率、自動車の国産化率を考慮して定められ、年々、減少してゆき、1982年にゼロとなることで輸出による輸入の完全相殺を達成するようになっていた。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および部品だけであった。1977年政令ではそれらに加えてディーラー用補修部品、新車、組立工具、国産部品の含む輸入分、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)完成車企業に対する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、これまで以上に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を必要とした。

外貨節約のために、(3)義務国産化率が、実質的に引き上げられた。「工場当り直接生産費の60%」から「モデル当り総部品価額の50%」に変わり、労賃等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。

(5)生産割当および価格規制が廃止され、1972年政令で導入された車種およびモデル数の制限が撤廃された。それまで、メキシコ企業に生産活動の場を確保するために生産割当が使われてきたが、それに代わりトラック、トレーラーおよびバス用ディーゼルエンジンの製造およびそれらの車体への組み付けをメキシコ資本過半数企業だけが行なえることになった。

1977年政令は、さらにまた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部門と、乗用車部門の2つに分割し、乗用車部門を受け持つ企業としてメキシコ・ルノーを1978年に設立して株式の40%をフランス・ルノーに売却し合弁企業となった。1977年政令は、「外貨予算」を各企業に供与するにあたり、出資比率を加味し、メキシコ企業に便宜を図った。しかしながら、たとえ外貨予算の供与にあたり便宜を与えられても、長期的にみてそれだけでは輸

出義務の達成が困難と DINA (メキシコ企業) は判断したからである。完成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社となった。

(二) 貿易収支黒字義務の強化による外資化の進展 (1983~89年)

多国籍企業は、1977年政令に応じて輸出増加のための新規投資計画を次々と発表した。当時、大量の石油埋蔵が確認されてメキシコ市場に将来性が期待できたこと、また、メキシコの低賃金労働に惹かれたからである。GMは、1977年末から78年初めにかけてメキシコに5つの大規模工場を建設する計画を発表した。米墨国境地域のシウダ・ファレス(Ciudad Juarez)にある保税加工区内に自動車用ワイヤー・ハーネス工場と2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(Ramos Arizpe)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。フォードとVWは国内市場および輸出向けに生産能力を拡大する計画を、クライスラーはエンジン工場を建設する計画を、VAM は手動式変速機のアメリカ向け輸出を増加する計画を、日産自動車はエンジン部品の日本向け輸出を増加する計画を発表した。

さらにフォードは、稀少な投資資金を節約するために部品製造企業から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弁企業を3つ設立した。ひとつは、アルファー・グループ(Groupo Industrial Alfa S.A.)との合弁でアルミニウム製エンジンヘッドの製造(NEMAK)であり、ひとつは、ビドリオ・プラノ・デ・メヒコ(Vidrio Plano de Mexico)との合弁で自動車ガラスの製造、他のひとつは、バローレス・インドゥストリアーレス(Valores Industriales S.A.: VISA)との合弁でプラ

スチック部品の製造であった。いずれの事業の場合もフォードは過半数以下しか出資していないが、輸出市場の提供により経営に関与した。

多国籍企業は、1977年政令に応じて輸出向け生産のために大規模投資を行なったが、輸出は期待したようには伸びなかった。自動車産業の貿易赤字は、1977年から80年の間に3倍に増え、メキシコの貿易収支赤字の3分の1を、81年には半分を占めるようになった。投資をしてから生産が始まるまでにタイムラグがあり、また、第2次石油危機の発生で自動車需要が落ちこみメキシコからの輸出が減少し、さらに、国内需要が石油ブームで急速に拡大して自動車生産に必要な原材料および部品の輸入が急増した。1977年の国内市場向け完成車の販売台数^(注22)は、27万台弱であったが、79年42万台、81年58万台強とわずか4年で2倍以上に増加した。

1982年に外貨危機が生じ、ペソの切下げでドル建て債務は、大きくふくれあがった。1977年政令に応じて輸出拡大のために大規模投資をした企業、たとえばGMは、莫大な債務と、過剰な生産設備を抱え込んでしまった。自動車の国内需要は、一担は倍増したが、1982年には46万台弱、83年に26万台強へと再び77年水準に戻ってしまった。

政府は、深刻な外貨不足と、急激な自動車需要の減少に対処するために、1983年9月に83年政令を公布した。メキシコの貿易収支赤字の半分を占める自動車産業を外貨稼得産業に転換すること、および、自動車産業の生産性を高めて国際競争力をつけることを目的としていた。そのためにこれまでの政策を変更し、(1)乗用車の生産車種およびモデル数を制限し、(2)義務国産化率を引き上げた。乗用車の義務国産化率は、1984年および85年は総部品価額の50%、86年55%、87年以降60%と定め

られた。一方で輸出促進のために、(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モデルを追加でき、また、(4)輸出向け乗用車の国産化率はその生産に占める輸出比率に対応して低く定められた。生産の80%を輸出する場合には国産化率は30%、56%を輸出する場合には48%とした^(注23)。

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2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^(注24)。VAMは、1970年代から81年まで輸出実績がまったくなく、82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、83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メキシコ政府出資分のすべてをフランス・ルノーに売却した。メキシコ・ルノーは、乗用車を中央アメリカに輸出していたが、最大の1980年で156台と少なく、83年には30台であった。外資100%企業となったもののメキシコ・ルノーの輸出は振わなかった。完成車の輸出実績は、1985年にジープのアメリカ向け輸出871台であった。完成車の生産を1986年に停止し、フランスからエンジンの半製品を輸入して加工し、組み立てるエンジン生産に特化した。このようにしてVAMとメキシコ・ルノーが完成車製造活動から消えた。乗用車製造企業は、外資100%企業5社だけとなった。

(注1) 6項目のうち(4)～(6)は、1962年政令に明記されていないが当初より実行されていた(Bennett, D.C.; K. E. Sharpe, *Transnational Corporations versus the State*, プリンストン, Princeton University Press, 1985年, 129ページ)。1972年政令では6項目すべてが明記されている。

(注2) 後掲の第4表を参照。

(注3) 恒川恵市『従属の政治経済学 メキシコ』東京大学出版会 1988年 89ページ。

(注4) Bennett; Sharpe, 前掲書, 54ページ。

(注5) Bennett, Mark, *Public, Policy and Industrial Development: The Case of the Mexican Auto Parts Industry*, ホールダー, Westview Press, 1986年, 3ページ。

(注6) 日本貿易振興会機械技術部『メキシコの自動車産業の発展と現状』1987年 186ページ。

(注7) Booz-Allen & Hamilton e Infotec, 前掲書, 38ページ。

(注8) Bennett, 前掲書, 31~33ページ。

(注9) 日本貿易振興会機械技術部 前掲書 228~242ページ。

(注10) 中岡哲郎「メキシコ自動車産業の形成と技術」(同編『技術形成の国際比較——工業化の社会的能力——』筑摩書房 1990年) 75ページ。

(注11) 松井幹雄『自動車部品』日本経済新聞社 1988年 52ページ。

(注12) 1983年現在の自動車部品工業会加盟企業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(星野妙子「メキシコの民族系企業グループの発展要因」(『アジア経済』第31巻第1号 1990年1月 85ページの第6表参照)。

(注13) 輸出規模の大きい企業, 上位40社(310社中)で輸出総額4億5000万¹⁾の76%を占めている(Booz-Allen & Hamilton e Infotec, 前掲書, 39ページの第11表参照)。

(注14) Bennett; Sharpe, 前掲書, 94ページ。

(注15) SOMEX(政府開発銀行)が, 1963年に買取り, 企業名を Fabrica Nacional de Automoviles S.A. (FANASA)に変更した。

(注16) ボルグワード1台の生産費は, 10万²⁾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4万4000³⁾で卸された。消費者には5万5000⁴⁾で販売された(Bennett; Sharpe, 前掲書, 124ページ)。

(注17) 同上書 152ページ。

(注18) 同上書 177ページの脚注参照。

(注19) Nacional Financiera, *La economia Mexicana en cifras*, メキシコ, 1981年, 174~175ページ。

(注20) Bennett; Sharpe, 前掲書, 201ページ。

(注21) 同上書 191~200ページ。

(注22) 生産台数から輸出台数を差し引いて求めた。

輸入は, 米墨国境地帯等の自由貿易地域と特別な許可を得た場合しか認められていないのでゼロとした。

(注23) 1983年政令施行細則第10条。

(注24) AMIA, *La industria automotriz de Mexico en cifras*……, 52ページ。

III 韓国の自動車産業育成政策と, その産業組織形成への影響

韓国がメキシコと同じように中枢部品(エンジン, トランスミッション等)の国産化を義務づけ, それが実行されたのは1973年に作成された「長期自動車工業育成計画」(注1)においてであった。それ以前にも国産化率90%の達成計画(たとえば1965年1月に発表された「国産化3カ年計画」, および, 68年12月に発表された「自動車工業育成基本計画」)はあったが, かけ声だけで実行されなかった。実行できない原因はそれまでの国産化率向上計画が, 多国籍企業の開発した「外車種の組立生産体制」の枠組の中で部品の国産化をめざしていたからであった。1972年の韓国の1人当たり国民所得は, 303¹⁾と少なかった。1人当たり所得の低い市場で価格の高い1500cc以上の大型車(クラウン, フォード20M, レコード, コロナ, コルチナ, シェボレット)の生産が90%を占めていた。しかも, その価格は, 本国での価格の3倍と高かった(注2)。高価であったために需要が少なく, CKD生産期間中, 最大の乗用車の生産台数はわずか1万9494台(1969年)であった。生産規模が小さいために部品は多品種・少量生産となり, 少量生産のために高価で品質不良は免れず, 輸出できなかった。輸出できないために生産規模を拡大できず, 需要規模が小さいために生産性を向上させる投資ができず, 投資ができないために国産化率を引き上げること

ができない、という悪循環に陥っていた。

この悪循環を断ち切るために作成されたのが「長期自動車工業育成計画」であった。その基本的な考え方は次のようなものであった。韓国の実情に合った小型車を生産し、国内需要を拡大する。国内需要の拡大により量産体制を整え、価格を引き下げる。量産により早期に技術を習得し、品質を改善して輸出競争力をつける。多国籍企業の世界的な生産計画に制約されないで部品を国産化し、完成車を輸出できるように固有のモデルを開発する。固有モデル小型乗用車の量産により韓国の自動車産業を発展軌道に乗せる。

1. 固有モデル小型乗用車量産計画の枠組

「長期自動車工業育成計画」は、1973年6月に作成され、メキシコの62年政令と同じように各完成車企業に対し、「固有モデル小型乗用車量産計画」を提出するように求めた。その枠組は、以下のとおりであった。(1)1500cc以下の小型車を生産する。(2)国産化率95%で1975年度より生産を開始する。そのために外国で生産されたことのない固有モデルを設計し、また車体、エンジンおよびトランスミッションの内製を完成車企業に義務づける。これら以外の一般部品は部品企業が製造する（完成車企業と部品企業の分離）。一般部品の量産体制を築くために各部品企業は原則としてひとつの部品製造に特化する（専門部品企業の育成）。自動車部品工業の発展を促すために外国投資あるいは合併投資を奨励する。(3)完成車の生産規模は、規模の経済が活かせる年産5万台以上とする。既存工場の効率的利用をはかるため新たな工場の建設あるいは合併投資を認めない（完成車企業の新規参入制限）。(4)生産価格は、2000%前後とし、低価格により需要拡大を促す。(5)これらの条件を充たす小型車を1976年から「国民車」として指定し、金融、

税制および行政施策面で優先的に支援する^(注3)。

韓国の自動車工業育成計画が、メキシコの1962年政令と同じように部品製造分野を完成車企業と部品製造企業との間で分割し、部品企業の育成を促進しようとしたことは興味深い。韓国では車体、エンジンおよびトランスミッションが完成車企業の製造分野となったが、メキシコではエンジンだけであった。メキシコでは車体は規模の経済が達成できないということで輸入に依存した。韓国が、完成車の国産化率を95%と高い水準に定め、その目標を達成するために固有モデルの小型車量産体制の方針を定めた点は、メキシコと全く異なる。専門部品企業の育成、完成車企業の新規参入制限、金融、税制および行政面における優遇措置は、多少の相違はあろうが、メキシコでも行なわれてきたことである。

当時、乗用車製造企業は4社あった。現代自動車、起亜産業（当時）、GMコリアは、各々、政府の方針に合った工場の建設計画を政府に提出した。亜細亜自動車は政府の方針に合った計画を提出しなかったため1974年8月末に乗用車製造部門から排除され、その後、76年に起亜産業に吸収された。GMコリアも起亜産業も第1次石油危機後の自動車需要の落ち込みの中で国産化を計画どおりに進めることができなかった。GMコリアは、既存モデル、ジェミニの車体に1500ccのエンジンを載せたにすぎず、また、起亜産業は乗用車生産の経験を積むという名目でマツダのファミリアのCKD生産の許可を得て生産を始めたにすぎなかった。

政府に提出した国産化計画にそって車体およびエンジン工場の建設を進めたのは現代自動車だけであった。現代自動車は、イタリアのカー・デザイン企業に委託して固有モデル車を開発した。年産能力5万6000台、当初国産化率90%の総合自動

車工場が1975年末に完成し、76年から本格的な生産を開始した。現代自動車の開発したモデルは、国内市場で人気が出て1976年には国内乗用車市場の50%以上を占有した。1977年から工場の拡張工事が始まり、79年には生産能力が10万台になった。1979年に国内市場では5万台が販売され、1万4000台が輸出された。韓国の乗用車生産は現代自動車の生産増加により1979年に11万2314台となり、そのうち1万8441台が輸出された。

第2次石油危機は、1980年の乗用車需要を前年の60%に減少させた。政府は、量産体制を維持するために乗用車製造企業を3社から1社に減らそうとした（「自動車工業統合措置」、1980年8月20日発表）が失敗し、結局、現代自動車とセーハン自動車（76年にGMコリアが名称変更）の2社が残り、起亜産業は商用車製造に特化した（「自動車工業合理化措置」、81年2月28日発表）。

こうした状況の中で現代自動車は、年産30万台規模の輸出向け小型乗用車（1300～1500cc）の量産工場建設計画を発表した。新工場は、三菱自動車の全面的技術協力を得て1985年に完成し、新車種は同年からカナダに、86年からアメリカに輸出が開始された。韓国の乗用車輸出は、現代自動車の輸出増加により1986年から88年の間、生産の60%以上に達した。1989年から輸出は伸び悩んでいるが、それでも生産の40%を占めている。

1989年の韓国の乗用車生産は87万1898台であり、そのうち34万7273台が輸出された。「長期自動車工業育成計画」が出された1973年の乗用車生産は1万2561台で、輸出はゼロであった。16年間に生産台数は69倍となり、その40%以上が輸出されるようになったことを考えると「固有モデル小型乗用車量産計画」が、いかに大きく韓国の自動車産業の発展に貢献したか分かる。

2. 産業組織形成への影響

(1) 自動車部品産業の生産の分散化

韓国では自動車のSKDあるいはCKD生産^(注4)の時代（1962～75年）から自動車部品の国産化に力を入れてきた。1962年に制定された「自動車工業保護法」が、完成車の輸入を禁止し、部品輸入を完成車組立に必要なものだけに規制した。これにより完成車のSKD生産が開始された。1964年に発表された「自動車工業総合育成計画」は、自動車部品企業75社を指定し、育成を助成した。完成車の国産化率は低く、1966年に新進自動車がトヨタ自動車との技術提携で生産を開始したコロナの国産化率は21%であった^(注5)。

1966年に「機械工業振興法」が制定され、税制および金融上の優遇措置の供与により自動車部品を含む機械工業の育成が開始された。また、先にみたように完成車の完全国産化をめざす計画が幾度となく発表されたが、1970年代に入っても国産化率は30%台と低かった^(注6)。自動車部品を製造する事業所は、1973年に零細規模（従業者5人以上9人まで）を含め173と少なかった（第5表）。大規模（従業者300人以上）事業所は、3つあったにすぎない。自動車需要が、年間3万1000台以下と少なく、自動車工業はCKD生産（ほとんどの部品を輸入して組み立てる）段階にあったため、自動車部品製造業には技術的に簡単な部品あるいは補修用部品を製造する事業所しか存在していなかった。生産活動は中小規模（従業者10人以上299人まで）事業所が中心で、134の中小規模事業所が部品生産額の60%以上を担っていた。

ところが、こうした事態は「長期自動車工業育成計画」による国産化率の高い小型乗用車の量産体制が整い、生産台数が増加するにつれ、一変した。自動車部品製造事業所が1970年代後半より急

第5表 韓国の自動車産業規模別事業所数推移
(1973～88年) (単位：事業所)

	1973	1978	1983	1988
自動車産業合計	181	379	613	1,479
5～9人	36	47	130	297
10～99人	116	255	397	998
100～299人	20	53	62	127
300人以上	9	24	24	57
完成車製造	8	7	6	27
5～9人	-	-	-	2
10～99人	1	1	-	12
100～299人	1	1	-	3
300人以上	6	5	6	8
部品製造	173	372	607	1,454
5～9人	36	47	130	295
10～99人	115	254	397	986
100～299人	19	52	62	124
300人以上	3	19	18	49

(出所) 韓国経済企画院調査統計局『산업센서스 보고서』[産業センサス報告書] ソウル 各年版。

速に増加し始めたのである。乗用車の生産台数は、1978年に8万6000台、83年に12万台、88年に87万台と飛躍的に伸びたが、部品製造事業所もまた、各年次、372、607、1454と増加した。1983年から88年にかけては特に多くの中小規模事業所が自動車部品産業に参入した。生産に占める中小規模事業所のシェアが、1973年から78年の間に生じた生産体制の変化によりいったんは大きく縮小したが、78年から83年の間の、また、83年から88年の間の中小規模事業所の増加で、拡大した。韓国ではメキシコと異なり、自動車生産台数の増加にともない生産の分散化が生じた(第4-b図)。

韓国では「長期自動車工業育成計画」において自動車部品の国産化を促すために重点育成品目(指定系列化品目)を定め、その品目をひとつあるいは複数製造する専門部品工場(水平系列化工場)

の指定を定めた。さらに1975年12月には「中小企業系列化促進法」を制定して、税制・金融上の優遇措置を設け、行政指導により完成車企業と部品企業、あるいは、部品企業間取引の系列化を促した。1975年1月には35の専門部品工場が、また、77年7月には約50の重点育成品目を製造する62の専門工場が指定された。政府の系列化促進政策によって1983年には重点育成品目は200となり、これらの品目を生産する親企業が、完成車および自動車部品を合わせ9社、下請け企業が352社に増加した。近年は優遇措置を利用する下請け企業が減少する傾向がある。1989年には重点育成品目が193、親企業が部品企業で増えて20社、下請け企業が277社となっている(注7)。部品企業間の系列化は自動車生産台数の少なかった1980年代初めまでは、部品の量産体制を整えるために政府が主導してきたが、生産台数が増加し始めた83年頃からは、完成車企業が日本の自動車産業と同じように「協力会」を作り、部品企業を指導・育成する体制に重心が移行した。系列化促進が政府主導型から民間主導型に変わったのである。

洪性元他の行なった「韓国自動車部品産業の分業体系」に関する研究(注8)によれば、韓国の自動車産業は、まだ、日本ほどの重層構造とはなっていないが、2次下請けまでは形成されているようである(第5-b図)。韓国は日本と比べ自動車産業の歴史が浅く、生産台数が日本の12分の1と小さいため、まだ重層構造になっていないとみられる。

完成車企業と1次部品企業との関係は、第5-b図にみられるように一対一ではなく、部品企業が複数の完成車企業と取引関係を持っている。これは、「長期自動車工業育成計画」が部品生産において量産体制をとることができるように重点育

成品目（指定系列化品目）を生産する専門工場（水平系列化工場）を指定して育成した結果である。

(2) 完成車および自動車部品産業の民族資本主体の発展と外国技術への依存

(イ) 完成車製造業

韓国の完成車製造企業は、韓国資本により設立され、外国からモデルおよび製造技術を導入して自動車を生産してきた。固有モデル小型乗用車量産体制に移行後もモデルの設計は外国に依存している。近年は外国資本が導入されてはいるが、民族資本が80%以上（現代自動車85%、起亜自動車〔1989年に起亜産業が名称変更〕80%）、あるいは、半分（大宇自動車）を占め、いずれの場合も経営権を民族資本が持っている。この点が外資主導で発展してきたメキシコと異なる。

韓国は国内市場が狭いため政府が、完成車製造企業への参入障壁を高くすることで参入を規制してきた。CKD生産の時代にも乗用車を組み立てる企業は、最大で4社あったにすぎない。1960年代前半、韓国の外貨事情は極端に悪く、自動車生産に必要な部品の輸入代金の支払いも困難な状況にあった。1962年の「自動車工業保護法」に基づき韓国で初めて自動車のSKD生産が認可されたセナラ自動車は、外貨を使いすぎるということで稼働から1年で生産を中断せざるを得なかった。セナラ自動車は生産を再開することなく1965年に新進工業（当時）に吸収された。新規参入に対しては、このため必要な外貨をすべて自力で用意することが義務づけられた（1965年の亜細亜自動車、および、67年の現代自動車の参入）。また、1970年代初めには新規参入（71年の起亜産業の4輪車部門への参入）、あるいは、既存企業の外資導入（72年の新進自動車とGMの合併事業：GMコリア）に対し、完成車の国産化率引き上げを目的としてエン

ジン工場の建設が義務づけられた。さらに、1973年の「長期自動車工業育成計画」では自動車の完全国産化のために車体、エンジン、トランスミッション製造工場建設の義務づけがなされた。

多国籍企業は技術提携には関心があったが、直接投資あるいは合併投資には、ほとんど関心を示さなかった。GMだけが唯一の例外であったが、生産活動の拡大にはあまり積極的でなかった。フォードは1970年に現代自動車と、エンジン製造用鋳物工場と機械加工工場を建設する目的で合併投資契約を結び、政府の認可を得たが、実行に移さないまま、73年に時間切れで認可を取り消されてしまった。当時、韓国は1人当たり所得が300円程度と低く、その自動車需要はCKD生産時代最大の1969年で3万949台と市場が小さく、しかも南北朝鮮の分断で常に戦争の危険にさらされていた。このように市場が小さく政治的に不安定な環境にあったため、多国籍企業は直接投資に関心を示さなかったのである。トヨタ自動車は、中国の「周四原則」（1970年）の発表で韓国との関係を継続すると不利と判断すると、新進自動車との技術提携さえ1971年に解消してしまった。

CKD生産時代4社あった完成車企業は、1974年に1社が脱落して3社となった。亜細亜自動車が、政府の強引な国産化計画（「長期自動車工業育成計画」）は実行困難として政府の方針と合った生産計画を提出しなかったため排除された。さらに、第2次石油危機後の不況下で政府の指導（合理化措置）により1981年に1社が乗用車生産を停止し、2社となった。合理化措置の解除で1987年に1社（起亜産業）が復帰し、3社となった。1989年7月から外資企業を含め、新規参入が自由化されたが、今のところ3社のままである。

3社とも技術的には全面的に外国技術に依存し

てきた。1973年以降、固有モデルの小型乗用車の開発に取り組んできたのであるが、車体のデザインは新たに設計したものの、エンジンは、三菱自動車、マツダ、オペルの開発した既存のものを利用しているからである。現代自動車は1967年末に設立され、イギリス・フォードの技術供与でCKD生産を開始した。1973年以降、国産車の開発を進め、三菱自動車からエンジン技術の供与を受けて75年末から小型乗用車の生産を開始した。1982年からは三菱グループの資本参加を得て、新しく輸出向け小型乗用車を開発し、大量輸出に成功した。

起亜自動車は、1944年に自転車製造企業として設立され、2輪車、3輪トラック、4輪トラックと段階的に生産品目を高度化し、技術を蓄積した。1971年にマツダと技術提携をし、74年から小型乗用車の生産を開始した。「自動車合理化措置」で1981年に乗用車生産を停止したが、87年に同措置の解除で復帰した。その間、1983年にマツダと伊藤忠商事の資本を各々、8割と2割受け入れた。1986年にフォードの資本参加（10割）を得て、87年から小型乗用車の生産を開始し、アメリカへOEM供給を始めた。

大宇自動車は、セーハン自動車の後進であり、1983年に大宇グループが経営権を取得したことにより大宇自動車となった。1986年よりGMの西ドイツ子会社オベルより技術供与を受け、小型乗用車の生産を開始し、87年よりアメリカへOEM輸出を行なっている。

(ロ) 自動車部品製造業

自動車部品産業もまた、民族資本主体で外国技術を導入して発展してきた。資本導入は1985年から急速に増加する傾向はみせているが、85年以前はきわめて少なかった。1970年代（73～79年）に6件、また、80年代初め（80～84年）に4件あっ

第6表 韓国自動車部品産業の技術提携および資本導入（1970年12月末から89年まで）

（単位：件数）

	技術提携 （開始ベース）	合併投資 （認可ベース）
1970～72	6	5
1973～79	47	6
1980～84	34	4
1985	38	10
1986	81	11
1987	70*	35
1988	54*	26
1989	33*	28

（出所）1970～86年：加藤健彦・窪田光純『改訂版 韓国自動車産業のすべて』日本経済通信社 1989年 4-8表および4-9表に基づき作成（原典：『韓国自動車便覧 1987』ソウル1987年）。1987～89年：韓国産業銀行『韓国自動車産業 1990』[韓国の産業1990]ソウル1990年 646ページ（原典：韓国自動車工業協同組合「輸出促進会議資料」1990年3月）。

（注）＊ 完成車企業分を含む。

たにすぎない（第6表）。

他方、技術提携の方は、1970年代（73～79年）に47件、また、80年代初め（80～84年）に34件、導入されている。小型乗用車の量産体制が整ったばかりの1977年11月に政府は、早くも自動車産業を「輸出戦略産業」のひとつに指定し、さらに、79年10月には輸出向けに「中型乗用車」の生産を開始する方針を発表した。自動車部品企業が政府の積極的な自動車産業の輸出振興政策に技術導入で応えたことがうかがえる。

1985年以降は合併投資および技術導入ともに急速に増加している。1985年9月に自動車の輸入自由化開始時期が発表され、完成車および自動車部品の国際競争力を強化するためにそれらの導入が増加した。合併投資および技術導入の対象品目は、エンジン部品、電装部品、車体部品、環境汚染防止品目が多く、自動車の電子化・高級化、燃費向

上、排気ガス規制等を目的としたものが多い。資本および技術の導入先は圧倒的に日本が多く、次いでアメリカである。

(注1) 現代自動車株式会社『現代自動車二十年史』ソウル 1987年 176ページ。

(注2) 同上。

(注3) 同上書 179～180ページ。

(注4) 車両構成部品を輸入して完成車を組み立てる際、部品輸入時の分解度に応じてSKD(セミ・ノック・ダウン)あるいはCKD(コンプリート・ノック・ダウン)生産と区別される。SKD生産はボルト・ナット類で組み付け可能な状態で部品を輸入して完成車を組み立てる。CKD生産は部品単位で完全分解された状態で部品を輸入し、溶接、塗装、ぎ装から生産を開始する。

(注5) 加藤健彦・窪田光純『改訂版 韓国自動車産業のすべて』日本経済通信社 1989年 56ページ。

(注6) 現代自動車株式会社 前掲書 276ページ。

(注7) 韓国自動車工業共同組合『自動車工業便覧1991』ソウル 1991年。

(注8) 洪性元・金正洪・司空程『韓國・美國・日本・브라질自動車部品工業分業體系의比較分析——都給去來實態를 中心으로——』[韓國・アメリカ・日本・ブラジル自動車部品工業分業体系の比較分析——下請取引実態を中心に——]ソウル 産業研究院 1987年 31ページ。

結 論

本稿の目的は、韓国がメキシコより11年遅れて乗用車の国産化に取り組んだにもかかわらず、短期間に生産台数、輸出台数、および、国産化率でメキシコを凌駕するようになった原因を明らかにすることにあった。

その根本的な原因は、韓国とメキシコの「自動車産業育成政策の相違」にあった。韓国は、一定期間後、保護を取り外すことを前提に、民族資本主体で量産体制を整え、自動車の完全国産化と輸出をめざした。これに対しメキシコは、長期にわ

たり(1962年から89年まで)手厚い保護の下で外資企業主導で、自動車部品の輸入代替をめざした。

韓国が生産と輸出台数を短期間に増やすことができたのは、自動車の完全国産化と輸出促進のために「固有モデル小型乗用車の生産」を自動車産業の発展戦略として選択したからである。そうした発展戦略を選択することができたのは、完成車製造企業が民族資本企業、あるいは、経営権を持った合併企業であったからである。固有モデル小型車の生産は、韓国市場に合った低価格車の導入で国内市場を掘り起こし、既存のモデルとは異なった低価格車の国際市場への持ち込みで、輸出市場を開拓した。国内市場規模はCKD生産時代、最大1万9494台(1969年)でしかなかったが、76年(小型乗用車の本格的生産開始年)には2万4806台に、79年には9万3873台に拡大した。国内需要の増加は生産規模を拡大させ、生産技術の蓄積を促し、80年代に始まる輸出向け大量生産の基礎を築くことができた。国内需要は1986年より急速に伸び始め、89年には52万台を超えた。韓国の乗用車輸出はCKD生産の時代はゼロであった。1976年から83年までの国内市場への販売が中心であった時代には最高で1万8441台(79年)を輸出した。輸出向け量産体制が整った1984年から急速に輸出が伸び始め、87年および88年には50万台以上、生産の60%以上を輸出した。

国内需要の拡大と輸出の伸びは、生産規模拡大のための投資を促す。投資の増加は新技術を体化した生産設備の導入を通じて企業の生産性を上昇させる。また参入が規制されていなかった部品産業へ多数企業の新規参入を促した。一定期間後に保護が取り外されることになっていた韓国では、生産費を節約するために要素集約度に応じた自動車部品製造の重層的な生産分業体制の形成が進ん

だ。初期には「中小企業系列化促進」という政府の施策で、1983年頃よりは完成車製造企業が中心となって民間主導で重層的な生産分業体制が整備されてきた。この重層的な分業体制が外国技術の受け入れおよび伝播の経路をつくり、中小部品企業の技術蓄積を進め、生産効率改善、および、部品の国産化推進に貢献している。要するに、韓国が短期間に生産と輸出を伸ばすことができたのは、民族資本主体で既存モデルとは異なった差別化された製品を効率的な生産組織で生産してきたからといえる。

メキシコの場合には外資企業主導で既存の多国籍企業の開発したモデルを生産してきた。政府は民族資本企業育成のために優遇措置を設けたが民族資本企業は、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、次第に淘汰されてしまった。国内市場は、所得に比べ自動車価格が高い(注1)こともあり、またたび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伸びなかった。本格的な国産化を開始した1965年の国内需要は6万7376台と韓国(76年)の2.7倍以上の市場規模があった。しかしながら、これまで最高の国内需要は、1981年の34万6201台であり、80年代の経済混乱で、89年においてもその水準に達していない。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。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

たが、韓国ほど急速には伸びていない。1989年の輸出は16万4894台で、生産の38%である。

メキシコの自動車部品産業は、手厚い保護の下で育成されてきたために技術的にみて世界の水準より遅れ、品質・価格ともに国際市場で競争が困難であった。部品市場は独・寡占により売り手市場が形成され、生産費を節減するインセンティブが欠如していたからである。韓国と比べ需要(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。メキシコでは中小部品企業が育たなかった。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ない、そのうえ、手厚い保護の下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組織が形成されず、国際競争力を持った製品(完成車・部品)を生産できず、生産・輸出を伸ばすことができなかったといえる。

国産化率が、韓国の方がメキシコより高いのも両国の自動車産業育成政策の相違に起因している。韓国では、需要規模拡大を見通して完成車企業に車体、エンジンおよびトランスミッションの製造を義務づけた。これらの製造を義務づけたことが完成車の国産化率を国内市場向け95%、輸出向け70%と高くしている。政府が「長期自動車工業育成計画」を作成した1973年の乗用車生産台数は1万2561台であり、車体、エンジン、トランスミッションを量産しても需要が存在しなかった。また、それらを製造できる技術を持った部品企業が存在しなかった。さらに、韓国で固有モデルを導入したことが、完成車の完全国産化を可能とした。既存の車種の車体であればメキシコのように輸入できたが、固有のモデルであったため国産せざるを得なかった。

また、良質の素材(鋼板、鋳物鉄、特殊鋼等)の

存在が韓国の国産化率を高めるのに貢献している。韓国の乗用車国産化計画は近代的な製鉄所が1973年6月に完成するのを待って発表された。それまで韓国は鋼板類の輸入国であった。プラスチック製部品の素材を供給する石油化学工業、および、電子部品を供給する電子工業もまた、1970年代後半より韓国で生産が開始されている。韓国政府が1962年より順序だてて経済開発計画を作成し、軽工業品の輸入代替から大量輸出へ、さらに重化学工業の育成へと着実に経済構造を重層化し、素材産業を発展させてきたことが完成車の国産化率を高めた要因といえよう。

メキシコでは、規模の経済が達成できないということで車体を輸入に依存した。エンジン生産だけを完成車企業に許可し、トランスミッションは部品企業分野とした。このため、国産化率が60%と低くなった。メキシコには長い歴史をもつ鉄鋼業がある。銑鋼一貫製鉄所は1900年に建設されている。しかしながら、薄板生産設備は古く、技術水準が低いため、良質の素材を自動車産業に供給し得なかった。

これまで考察してきたことをまとめるならば、韓国では政府の経済開発政策および自動車産業育成政策が、自動車の完全国産化と輸出促進という目的達成に対し一貫性があり、適切であったからメキシコより短期間に国産化率が高く、国際競争力を持った自動車産業を発展させることができたといえよう。

韓国とメキシコの初期条件は、それほど大きな差はなかったとみられる。なぜならば、部品国産化の出発時、韓国もメキシコも自動車組立、また、部品製造のための機械・設備および技術のほとんど全てを外国に依存したからである。小型車の量産計画をたてた頃の韓国は、重化学工業の育成

(第3次5カ年計画、1972～76年)を開始したばかりであった。まだ機械工業が発展していなかったため、車体の金型から車体プレス機械、組立ラインの装備に至るまで輸入した^(注2)。その上、車体デザインを外国に依頼し、エンジン、変速機、車軸等の製造技術もまた外国から導入した。完成車企業はCKD生産による組立技術の蓄積、また、部品企業は少数の部品製造の経験、さらに、他産業で金属加工技術の蓄積はあったにせよ、そうした技術の蓄積にメキシコと大きな差はなかった。韓国もメキシコも主要部品の国産化はほとんどゼロからの出発であった。

自動車の国産化開始にあたり韓国では3社しか参入せず、メキシコでは10社が参入した。韓国の参入条件がメキシコより厳しかったからである。まず、南北朝鮮の分断という政治的に不安定な状況にあったこと、第2に市場が年間約3万台(メキシコの38%)と小さかったことである。この2つの条件により多国籍企業は韓国への直接投資を敬遠し、出資比率50%の合弁企業として唯一参入したGMも積極的に生産を拡大しようとはしなかった。第3に年間3万台という小さい市場で自動車の完全国産化を義務づけたことである。こうした厳しい条件を義務づけることによって果敢な企業家精神を持った企業を選別した。メキシコの場合には政治的に安定し、経済も年平均実質6%以上で成長しており、自動車需要に高い伸びが期待できた。国産化率60%以上の達成という参入障壁は、技術力、資金力、市場支配力を持った外資企業には低かった。民族系企業は、外資企業の力の前に屈服せざるを得なかった。要するにメキシコは民族系完成車企業を育成する政策を採らなかったといえる。

自動車産業発展の主体が、民族資本であるか、

多国籍企業であるかによって輸出市場開拓に制約が生じ得ることが明らかとなった。自動車産業のように量産効果の大きい部門の輸出指向育成政策を採用する場合には民族資本主体で発展を促す必要があろう。しかしながら、資本および技術力が不十分な発展途上国では、外資の力を借りて、保護の下での「輸入代替」から開始せざるを得ない。この場合、産業の発展状況に応じて、保護を低め、さらに自国産業発展のために外国資本を上手に利用する政府の施策が重要となろう。

メキシコの新たな自動車産業育成政策（1989年政令）は、自動車産業の合理化および国際市場への参入をめざして、これまでの手厚い保護を大きく取り去った。部品の輸入自由化、完成車製造企業の内製制限撤廃、国産義務部品の廃止、義務国産化率の廃止等、大幅な規制緩和が行なわれた。唯一残った部品産業の保護規定は、「完成車製造企業は、その生産活動より生み出す付加価値の36%を、部品製造企業が生み出せるように部品を購入する」という条項だけである。このように1989年政令は、完成車製造企業が自由に部品を購入できるようにした。品質が悪く、高い部品を敬遠できるようにした。部品企業は、これまでのように造れば売れるという状況がなくなったため、国際水準の新技术を導入し、生産性を上げ、品質を改善する努力をせざるを得なくなった。

1989年政令はまた、完成車の条件付き輸入を認

めた。企業の貿易収支が黒字であれば、その範囲内で輸入が可能となった。政府もまた、輸入の権限を確保した。完成車の価格が、同一の外国車より高い場合には、政府が輸入できる。これにより完成車製造企業は、低い価格の、品質の良い部品だけを選ばなければ、利益を確保できなくなった。

1989年政令の実施によりメキシコは、韓国と同じように自由競争下での部品産業の育成を開始したといえる。新しい政策は、1990年11月より実施されたため、まだ成果は明らかではないが、各種規制の緩和により部品産業の効率化が促進されると推測される。中小企業の育成も必要となり、産業組織が変化し、生産の分散化が生じよう。しかしながら、自動車産業の発展主体は多国籍企業であり、輸出市場の開拓は、多国籍企業の世界的な生産計画に制約されよう。

（注1）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）を行なったけれども本国での販売価格の1.5倍と高価であった（Bennett; Sharpe, 前掲書, 147ページ, および, 恒川 前掲書 90ページ）。

（注2）谷浦孝雄「韓国・現代自動車の技術形成」（中岡編 前掲書所収）102ページ。

（アジア経済研究所総合研究部副主任調査研究員）

【付記】 本稿は1990年度「アジアの工業化と産業組織」研究会の成果の一部である。