

## 《研究》

メキシコ新興自動車クラスターと  
内陸マキラドーラの発展

上 田 慧

はじめに

- I メキシコ大企業の地域的特質と産業クラスター
  - II 日系多国籍企業の進出と中部高原新興クラスターの成立
  - III メキシコ自動車産業の課題と内陸マキラドーラの台頭
  - IV マキラドーラの復活と内陸マキラドーラの展開
- おわりに

## はじめに

いまメキシコでは、日系自動車企業の進出ラッシュに沸いている。

メキシコ合衆国 (United Mexican States) は、連邦共和国であり、面積は日本の約 5.2 倍である。人口約 1 億 2233 万人 (2013 年国連発表) は日本の総人口に迫る勢いであるが 24 歳以下が半数を占めている。日本との交流としては、支倉常長の慶長遣欧使節団訪問 (1614 年) 以来、400 年が経過した。日墨修好通商条約 (1888 年締結) は日本初の対等の通商条約であった。経済関係強化を目指した「日墨経済連携協定 (EPA)」が 2005 年 4 月 1 日に発効している<sup>1</sup>。

メキシコ経済の構造的特質といえば、何よりもまず、米国とメキシコとの国境地帯に米欧日・アジアの外資系企業による保税輸出加工工場 (maquiladora, 以下マキラドーラ, またはマキラと記す) が集中的に立地したことにより、輸出入のほぼ 4~5 割を占める輸出加工貿易がメキシコの経済と貿易を牽引したことが想起されよう。

企業立地の観点からみると、首都メキシコシティなど大都市圏においては民族系・外資系の大企業が集積している。しかし、最近、注目されることは、こうした国境経済圏や都市経済圏ではなく、「メキシコ中部高原バヒオ (Bajío) 地区」に、日系自動車メーカー・サプライヤーの進出が続き、「新興自動車産業クラスター」が形成されているこ

1 本稿は、日本学術振興会、科学研究費 基盤研究 (C) 平成 23~26 年度研究課題「北米における多国籍企業の輸出加工戦略と国境経済圏の研究」の研究成果である。最近の北米の調査地点は次の通りである。2012 年 3 月 22~31 日: トロント-オタワ-モントリオール, 2013 年 3 月 25~31 日: プエルトリコ-デトロイト, 2014 年 3 月 22~31 日: デトロイト-モンテレイ, 2015 年 3 月 13~19 日: グアダハラハラ-グアナファト。

とである。輸出加工の各種マキラドーラ工場が国境を離れ、メキシコ内陸部に展開していることもこうした新しい事態を反映していると思われる。

これまで、多国籍企業が低コストや保税などの優遇措置を求めて、発展途上国の輸出加工区 (EPZ) に輸出用の国際加工基地を置く傾向に着目し、隣接する国・地域の国境に形成された「国境経済圏 (border economic zone)」の理論的検討を媒介として、中国珠江デルタや東アジア、カナダなどで、メキシコのマキラドーラとの比較研究を深めてきた<sup>2</sup>。この間、明らかになったことは、多国籍企業の進出先として、メキシコのマキラドーラのような輸出加工工場群は例外ではなく、世界的に一般的なパターンになっているということである。ハンガリー国境地帯など中央ヨーロッパにおいても「マキラドーラ・シンドローム (症候群)」として保税輸出加工工場の展開を指摘した研究者もいる<sup>3</sup>。多国籍企業によるグローバルな輸出加工工場の立地戦略が、地域経済と国際貿易に及ぼす影響について考察することは国際経営論の重要な課題である。

本稿では、企業立地論の視点から、第1に、メキシコ系大企業の地域別特質・有力都市工業圏を考察する。とくにメキシコ南部メキシコシティと、北東ヌエボ・ラレード州のモンテレイ (Monterey) の地域企業グループに注目する。第2に、メキシコ中部高原 (Bajío) の新興自動車産業クラスターの形成過程と、その特質を明らかにする。カナダの NAFTA スーパーハイウェイ 401 号線のメキシコ版ともいえるべき、高速自動車道 45 号線に沿ってトライアングルに結ぶ新興クラスターに注目したい。第3に、このようなメキシコの新動向が北米自動車産業の企業内国際分業=サプライチェーンに及ぼす影響を考察する。第4に、自動車企業の内陸部への新展開は、保税輸出加工指定企業=マキラドーラの制度改変とどのような関係にあるのか、国境マキラドーラに対比された新装再編の内陸マキラドーラ (interior maquiladora) の台頭について考察し、併せて根強いマキラドーラ衰退論への批判的視点を明確にしたい。

## I メキシコ大企業の地域的特質と産業クラスター

### 1. 南北アメリカの「十字路」メキシコの立地優位性

メキシコは、「主権尊重、内政不干渉、民族自決、紛争の平和的解決等が外交の基本原則」であり、米国・カナダ以南の南北アメリカ大陸と、東にヨーロッパを望む大西洋、西にアジアを望む太平洋が広がる交易上の「十字路」に位置する。東西沿岸は良港に恵まれ、基幹的な輸送・交通網は概ね良好である。米国・カナダとの北米自由貿易協定 (NAFTA) を締結し、45 か国に及ぶ FTA (自由貿易協定) の締結は、自由貿易の中

2 上田慧『多国籍企業の世界的再編と国境経済圏』同文館、2011年。

3 Marc Ellingstad, "The Maquiladora Syndrome", *EUROPE-ASIA STUDIES*, Vo 1.49, No.1, 1997 参照。

継国としても立地上の優位性を示している。

とくに米国市場への近接性（proximity）が立地優位性として注目されているが、1994年のNAFTA発効以降、メキシコにとって米国は、輸入全体の約50%、輸出全体の約79%を占めている（2013年）。輸出入の4~5割が外資系企業によるマキラドーラ＝輸出加工貿易によるものである。こうした米国経済への依存が深いところに、グローバル化によって国際経済循環に組み込まれたこの国特有の特質と自立的経済発展への課題がある。日本とは「日墨経済連携強化のための協定（EPA）」が2005年に発効して以降、2012年までに貿易総額が倍増した。日本の全貿易額に占めるメキシコのシェアは、迂回貿易を除いて、輸出1.36%、輸入0.51%（2013年、IMF調査）にすぎないが、日本の対メキシコ直接投資は、自動車メーカーを初め進出企業数は約680社（2013年10月現在）、1666億円（2013年、財務省統計）に急増している<sup>4</sup>。

## 2. メキシコシティとモンテレイ－2大地域グループの発展－

近年、新興国市場における企業発展が注目されている。新興巨大市場国における経済発展を中国とメキシコとの国際比較で見れば、雇用の拡大と外貨獲得を志向しながらも、輸出加工制度を地域・農村の経済発展（＝国内資本循環）に結び付けた中国・珠江デルタ型か、FTA等による自由貿易国家化・輸出加工貿易国家化がすすんだメキシコ・マキラドーラ型か。新興市場国には2つの道がありうる<sup>5</sup>。新興の民族系の多国籍企業や企業集団の台頭があったとしても、外資誘致による輸出加工貿易への依存が深い場合には、メキシコ型のマキラドーラ・シンドロームに陥る可能性が高い。最初にメキシコ大企業の特質を概観しよう。

メキシコの首都メキシコシティ（Ciudad de México）は標高2240mの高地にある。2011年の近郊を含む都市圏人口1956万人は世界第9位であるが、都市機能の一極集中化が顕著である。メキシコシティを中心とするメキシコ連邦区には、500人以上を雇用する大企業の本社が542社あり、メキシコの主要な産業地域となっている。第1表は、Forbes誌グローバル2000社ランキング（2013年）に入るメキシコの大企業19社を示したものである。多様な業種にわたるが、本社所在地に注目されたい。いずれもメキシコシティに本社がある企業が、第1位のアメリカ・モバイル（América Móvil）など10社がある。しかし、上位7社中、2位以下の6位までモンテレイに拠点を持ち、19社中では9

4 日本国外務省基礎データ（<http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/mexico/data.html#01>、2015年3月25日閲覧）参照。

5 香港・台湾・澳門－大陸中国における輸出用委託加工貿易の最新の動向については、水野真澄『変わる中国加工貿易の新マニュアル』NNA、2008年を参照されたい。

6 Juan J. Palacios ed., *Multinational Corporations and the Emerging Network Economy in Asia and the Pacific*, Routledge, 2008, pp.170-171 参照。

社もある。メキシコの大企業が財閥等ビジネスグループの支配下にあるとの先行研究<sup>7</sup>を踏まえると、「メキシコシティ (MC) 地域グループ」と「モンテレイ (MY) 地域グループ」との2つの地域グループが析出される。

メキシコシティで最も成功した企業群は、情報通信などで財を成したカルロス・スリム・ヘル (Carlos Slim Helú) 氏が率いる財閥グループである。メキシコ企業首位のアメリカ・モビル社は、1991年に民有化されたテルメックスから分離され、アメリカ大陸16カ国に展開する中南米最大の携帯電話会社である。同社を擁するテルメックスの会長はカルロス・スリム・ヘル氏であり、Forbes誌選定の世界富豪順位でビル・ゲイ

第1表 Forbes誌グローバル2000ランキング内のメキシコ系大企業19社  
-メキシコシティ (MC) グループとモンテレイ (MY) グループ-

(2013年, 単位: 10億米ドル)

世界順位	会社名	本社所在地	主な業種	売上高	利潤	資産	時価
100	América Móvil	MC	*通信・携帯	60.2	7.1	74.6	70.7
349	Femsa	MY	飲料・小売	18.5	1.6	22.6	37.7
440	Grupo Mexico	MY	鉱業	10.4	2.4	18.4	32.3
491	GFNorte	MY	金融	7.7	0.8	70.6	18.5
712	ALFA	MY	多角化	15.6	0.7	11.8	12.7
769	Grupo Modelo	MY	飲料	7.2	1	9.6	29
778	Cemex	MY	セメント	15.3	-0.9	35.9	13.6
818	Grupo Inbursa	MC	*金融	3.6	0.7	26.2	18.5
918	Grupo Televisa	MC	放送	5.4	0.7	12.6	14.9
925	Industrias Peñoles	MC	鉱業	7.4	0.8	6.4	17.4
1106	Grupo Bimbo	MC	食品	13.5	0.2	10.1	13
1117	Grupo Carso	MC	*多角化	6.4	0.6	5.9	11.3
1153	El Puerto de Liverpool	MC	小売	5	0.5	6.6	15.5
1192	Fresnillo	MC	鉱業	2.2	0.7	3.3	16.1
1455	Arca Continental	MY	飲料	4.4	0.4	4.9	12
1465	Grupo Elektra	MY	金融・小売	5.3	-1.5	12.8	9.5
1469	Mexichem	MC	鉱業・化学	4.9	0.4	7.6	10.8
1626	Soriana	MY	小売	8	0.3	5.7	6.8
1773	Kimberly-Clark de Mexico	MC	日用品	2.3	0.3	2.2	9.6

注1: 業種欄の\*印は世界的大富豪カルロス・スリム・ヘル (Carlos Slim Helú) 氏のグループ企業。

注2: 本社所在地欄のMCはメキシコシティ (Mexico City), MYはモンテレイ (Monterrey) を示す。前者は10社, 後者は9社とほぼ拮抗している。

出所: "Forbes Global 2000: Mexico's Largest Companies by EW Content Team", *Forbes* July 3, 2013 (<http://www.econoMYwatch.com/companies/forbes-list/mexico.html>, 2015年3月31日閲覧) 参照のうえ, 本社所在地・業種を筆者記入。

7 星野妙子氏によれば、「メキシコの地場大資本の組織形態はほとんどがビジネスグループである。その特徴としては、創業者家族による所有経営支配、多数の構成企業、寡占の市場支配、持株会社を頂点とするピラミッド型組織などをあげることができる」という (星野妙子「債務問題に揺れるメキシコの大企業ビジネスグループ」日本貿易振興機構・アジア経済研究所, 2011年8月, [http://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Download/Overseas\\_report/1108\\_hoshino.html](http://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Download/Overseas_report/1108_hoshino.html), 2015年1月10日閲覧) 参照。

ツと1, 2位を争う大富豪である（純資産771億ドル、2015年2月推計）。1990年以降、次々と中南米の携帯電話会社を買収し、メキシコ1位のアメリカ・モビルはじめ、通信、金融、エネルギー事業の大手企業、Grupo Carso, Grupo Financiero Inbursa, Minera Frisco, Ideall, Inmuebles Carso, Carso Infraestructura y Construcciónなどを傘下に収めている。メキシコシティを拠点にグローバル化した巨大財閥グループといえる。そのほか、メキシコでは、ビール、鉄鋼、ガラス、通信など幅広い分野で、近年、急速に新興企業グループが勃興してきている。

### 3. マキラドーラ混在工業都市モンテレイ

メキシコ南部高地にあるメキシコシティにたいして、メキシコ北東部に位置するヌエボ・レオン州の州都モンテレイには、67の工業団地と約400の企業があり、自動車部品・家電など多くの外資系企業が進出している。メキシコシティ（MC）グループにたいして、モンテレイ（MY）地域の強みは、国境より少し内陸に位置しながら、メキシコ国境地帯の「飛び地（enclave）」型のマキラドーラによる双子都市とは大いに異なり、各種業種が混在した独特の工業都市として発展したことである。モンテレイの産業は、セメントはじめ、ガラス、石油化学製品、鉄鋼（ALFA社）、また食物および飲料（FEMSA社）など素材・生活関連産業が注目される。さらに、モンテレイの会社はメキシコと米国の両国市場への取引を仲介できる特徴を持つ。モンテレイのセメックス（Cemex）は、世界3位のセメント製造会社であり、債務問題で苦境に立たされたが、米欧20数か国以上に進出している<sup>8</sup>。塩ビなどのプラスチックパイプのグローバルリーダーである Mexichem は、新興多国籍企業として蛍石、フッ酸の生産量は世界一を誇る。OxyChem は、シェールガス利用のエチレンプラントを合弁事業で建設することを発表した。

筆者のモンテレイ工業団地調査（2014年3月24日）では、空港を出て、山並みの特徴ある風景の中に、都市域に入り込んだ工業団地が多く、大気汚染がすすんでいるとの印象をえた。都心は歴史的な建造物や多種の商店街が立ち並び賑わっているが、郊外は工業団地が居住区の間分散するように点在し、マキラドーラ工場だけでなく、国有・旧国有企業や民族系大企業の工場が混在し、各所に自動車部品・修理工場が集中する地域がある。国境地帯のティファナでは分散的に立地し、シウダファレスでは工業団地型ではあるが多国籍企業による「飛び地」的に立地する国境（border）マキラドーラとは異なる「内陸（interior）マキラドーラ」の特徴が感ぜられる。地域的には、モンテレイ

8 Juan J. Palacios ed., *op. cit.*, pp.163-182, Leslie Sklair, *Assembling for Development: The Maquila Industry in Mexico and the United States*, Routledge, 2012, pp.240-263 参照。

9 上田慧, 前掲書, 246-249 ページ参照。

東部の空港以南は、臨空団地ともいべき工業団地が分布し、中央部・郊外には、食品・寝具・製紙などの生活関連産業の大工場、セメント・鉄鋼・ガラス・化学工業などの民族系大企業の工場やメキシコ石油公社（Pamex）の工場が混在しつつ、マキラドーラ工場が分布し、西地域には自動車部品・修理工場が分布している。

このうち主な市内の工業団地6か所（Nogalar, Infonavit, Benito Juarez, VIDRIO SEC Norte, VIDRIO 1er SEC, Hierro）を調査した。その印象では、都心に近い郊外に、大型マキラの2類型、つまりメキシコ系マキラドーラ（製紙・化粧品・枕・パン・菓子・携帯ケーブルなどの生活系）と米国等外資系マキラドーラが、メキシコ大手の製鉄・石油企業などと混在して、居住区域までせり出した典型的な工業団地が多数分布している。また、自動車部品工場が多く、自動車部品街（MODERNA, 殆ど米国系）を形成している。北東のエリア53だけでも5か所の工業団地がある。APODAKA（殆どがマキラドーラ工場, LG, プロデイスなどが立地）→AEROPUERTO（同 Finsa など）→STIVA（TAKATA など）→KRONOS→MONTERREY（LG など）などの順で調査した。これらを臨空・臨道マキラドーラとすれば、市内より広大な敷地に、LG マキラはじめハイテク・エネルギー工場が林立する大規模で巨大な工業団地が分布している。全体として、外資系（2006年に70%）に比べて地場系（同20%）のメキシカンマキラドーラと合弁事業（同10%）が増加していることも、国境マキラドーラとは大きく相異している。

## II 日系多国籍企業の進出と中部高原新興クラスターの成立

### 1. 活性化するメキシコ自動車工業

メキシコの基幹産業と言えば自動車工業である。しかし、基幹産業でありながら、外貨獲得と雇用のために、外資系企業の輸出加工貿易に依存を深めている。2014年に、自動車産業がメキシコ最大の外貨獲得産業となったが、こうした外資依存の輸出加工貿易により、国内部品調達を通じてメキシコ地場産業・民族系企業の活性化につながるかどうか、依然としてメキシコ経済の主要課題である。

メキシコ自動車工業会（AMIA）の発表によれば、2014年の累計生産台数は、前年比9.8%増の321万9786台（乗用車191万4409台）に達し、世界生産高順位でブラジルを抜き世界7位に躍進した。2020年までに、約500万台の軽車両が作られるだろうと推測されている。そのうえ生産高の7割が輸出され（264万2887台：2014年）、輸出高で世界4位になり、自動車部品生産でも世界第5位と、自動車・同部品の世界的供給国となっている<sup>10</sup>。しかし、その完成車の輸出企業としては、第1図のように、米欧日系

10 自動車情報プラットフォームマークライNZ ([http://www.marklines.com/ja/statistics/flash\\_prod/productionfig\\_mexico\\_2014](http://www.marklines.com/ja/statistics/flash_prod/productionfig_mexico_2014)), 住商自動車総研「日系自動車部品メーカーのメキシコ進出について」(<http://www.sc-abeam.com/>, 2013, [www.maquillaportal.com](http://www.maquillaportal.com), 以上2015年4月2日閲覧)参照。

第1図 メキシコ国内の完成車工場



出所：「自動車産業の進出相次ぐ」『日刊 CARGO』2013年11月15日付。  
 なお、メキシコ3大都市及び中部高原(パヒオ地区)を加え補正した。

自動車多国籍企業が全土に展開している。とくに日系メーカーの生産台数が急増し、日本車メーカーの進出だけで、現在まで40億USドルの投資と2万5000人の雇用が生み出されているという。くわえて日系自動車部品メーカー（Tier1, Tier2）による進出ラッシュが起きている。2012年だけで100社が新規に進出した。2014年1～3月、米国へ輸出されたメキシコ生産の日本車が、日本からの輸出を初めて2万台ほど上回り<sup>11</sup>、拡大する米国市場への輸出加工基地として、メキシコでは、北米サプライチェーンの再編成がすすんでいるといえる。

2. 中部高原地域における自動車産業クラスターの成立－国道45号沿線のAuto Town－  
 ここ1～2年の間に、日系大手自動車メーカーが新規投資を開始し、中小自動車部品メーカー・サプライヤーも次々にメキシコに進出している。モンテレイと並ぶ大都市であるグアダラハラ（Guadalajara）はハリスコ州の州都であり、スペイン植民地時代の歴史的景観を残しながらも、豊かな消費市場に見える。かつて「メキシコのシリコンバレー」とよばれた国際都市である。空港から市内に入ると沿道に自動車修理工場などが林立している。工業団地は都市郊外にあり、ホンダの自動車工場は、近郊のエルサルト（El Salto）工業団地に、白亜の大工場を1995年に建設した。旭硝子も98年に自動車用

11 住商自動車総研 <http://www.sc-abeam.com/> 連載「成長市場でつくる 日本メーカーの海外生産状況 (2) 米国」『日刊自動車新聞』2014年8月13日付、「特集 メキシコの自動車産業政策と市場」（JAMA [http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/jam...e/jamagazine\\_pdf](http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/jam...e/jamagazine_pdf), 2014年8月22日閲覧）参照。

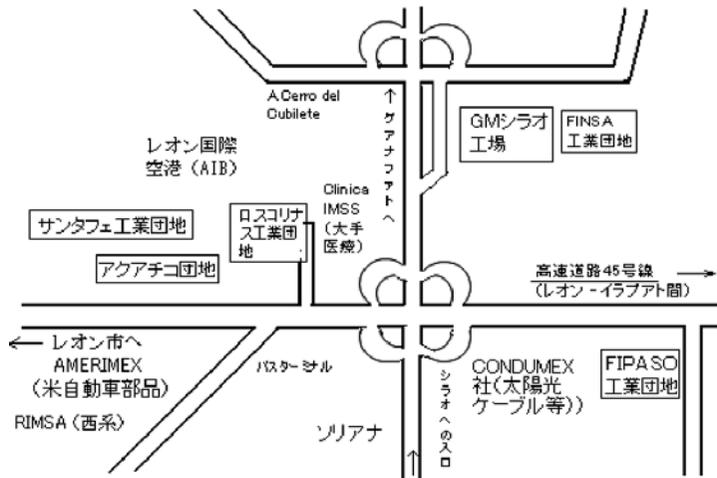
安全ガラス工場を新設し、IBMなども進出している。

そこから高速バスで3時間半ほど東へ向かい、靴の街として知られるレオン (Leon) を経由して「州間高速自動車道45号線」を東へ20分ほどでシラオ (Silao) に着く。ここが「メキシコのデトロイト」グアナフアト州の Mobil Town (自動車都市) ともいうべき自動車工業都市が連なるコアである。州都グアナフアトはかつて世界一の銀鉱山であり、ユネスコ世界遺産に登録されている観光都市であるが、そのふもとのシラオには、大規模なGMシラオ工場があり、新しく整備・拡充のために造成中の新興工業団地が多い (第1図参照)。

GMがシラオにシボレー・サバーバン組立工場を開いた1994年には、GMや第一次元受サプライヤー Tier1 はじめ Tier2 などの多くが、ブレーキ系の部品、ドア、リーフと内装品、ワイヤーハーネス、センサーなどの製造工程を移動させた。7年ほどで、かつて小さな農村であったシラオに、GMとその多数のサプライヤーが進出したことにより9000人の工場雇用が生まれた。進出企業は、集団移転せずに、個々に進出したため、シラオの会社には、新しい設備の導入など生産方法に自由裁量があったという<sup>12</sup>。2010年にはフォルクスワーゲン (VW) のエンジン工場も建設されている。

シラオとレオンとの間に、利便性で評価が高いレオン・バヒオ国際空港 (BJX と略記) があり、その近くに最新鋭のサンタフェ工業団地がある (第2図参照)。5つほどのゾーンに分かれ、日系企業が入居者の半数を占めており、その20%がマキラドーラを活用しているという。国道45号線に沿って、さらに東にあるイラプアト (Irapuato) に進むと、自動車部品メーカー群が集積し、隣接するサラマンカ (Salamanca) には、2014

第2図 グアナフアト州シラオ自動車 GM 工場及び工業団地



出所：宿泊先周辺図参照のうえ筆者作成。

12 David E. Nye, *America's Assembly Line*, The MIT Press, 2015, p.224 参照。

年2月、マツダが27年ぶりの海外単独進出となる新工場を年産14万台規模で立ち上げた。さらに東南へ位置するセラヤ（Celaya）には、ホンダが、2014年にメキシコ第2工場（年産20万台）を建設し新型フィット等の生産を予定している。さらに45号線北方のアグアスカリエンテス（Aguascalientes）には、日系として1959年に初のメキシコ進出を果たした日産の主力工場（1982年建設）があり、マーチなどを生産している。2013年に新たに第2工場（年産17万5000台）を開設し、独ダイムラーとの協業での工場建設を発表している。こうして日系大手企業が集中的に進出し、関連部品メーカーも進出した新興の自動車産業クラスターが形成されている<sup>13</sup>。

メキシコには2014年1年間で自動車部品メーカーが130社程進出し、100社が日系企業であり、その殆どがこの中部高原地域（バヒオ）の国道45号線沿線にある。

北米における輸出加工貿易としては、デトロイトとその周辺500kmに広がり、カナダ・オンタリオ州南西部401号線沿線の自動車産業集積地域との比較が重視される<sup>14</sup>。デトロイト川の対岸にあり、米国Big3の分工場が位置するカナダのウィンザーを起点として420kmに及ぶ「NAFTAスーパーハイウェイ（401号線）」沿線に、トヨタ・ホンダ・GMなど約12の自動車組立工場があり、多数の部品工場が分布している。カナダの都市でありながら、ウィンザーとオシャワは「アメリカ自動車産業の2大首都（Capital of US automobile industries）」とよばれるほど、デトロイトBig3の分工場化しているのである。

近年、GMの破産法申請・米加両政府管理（米国政府60%、カナダ政府12%、米国自動車労組UAW12%）に示されるように、デトロイトの産業空洞化がすすむとともに、北米のサプライチェーンの再編成が課題となっている。デトロイトと直結し、分工場化したカナダとともに、メキシコの自動車産業は国内総生産の4%近くを生み出す重要な産業であり、自動車メーカーと部品メーカー合わせて49万人近い雇用を生み出し、年間の販売台数は300万台を超えた。中部新興自動車クラスターは、カナダの401号線にたとえていえば、メキシコ版の「NAFTAスーパーハイウェイ45号線」であり、日系メーカーの進出によって形成されたMexican Auto Alley（メキシコのオートアレー）と言って過言ではない。

### 3. 中国珠江デルタとメキシコへの鶴翼の陣

メキシコは、南北アメリカにおいて、自動車投資を最も呼び込んだ国であり、2011～2014年の3年間で、自動車の拡張および新工場への投資額は93億USドルに上った

13 大森真也「メキシコ：いつまで続く日系自動車部品メーカーの現地進出」住商アビーム自動車総合研究所 <http://www.sc-abeam.com/sc>（2015年4月19日閲覧）参照。

14 上田慧「米国＝カナダ国境経済圏における自動車産業の集積」『同志社商学』第63巻第3号、2011年11月所収、参照。

(カナダ・ウィンザー大学調査)。2位米国は77億USドル、3位ブラジルが76億USドルであった。NAFTA加盟国カナダは既存工場改良のための投資額1億8000万USドルにすぎなかった。北米3か国における自動車投資は「デトロイト Big 3」の分工場とされるカナダよりもメキシコの位置が重視され、しかもその新興の投資主体が日本の大手自動車メーカーとなっている。

筆者からみて、同地域進出予定のトヨタ自動車の動向が注目される。同社の新しい投資戦略は東西複眼的な日系企業の「鶴翼の陣」の例を示している。トヨタは、メキシコと中国で2つの新工場設立に13億USドルを投資するという。新工場はメキシコで20万台、中国で10万台、計約30万台に年産能力を拡張する。さらに、メキシコ中部高原のグアナフアト州での新工場は年産20万台で2019年に操業開始の予定であり、北米市場向けの新型カラーセダンを生産する。中国の新工場は広州市に位置し、2018年にはサブコンパクトカー「ヤリス」を10万台まで生産する予定という<sup>15</sup>。こうした新動向は、前著で指摘した中国・メキシコの投資環境への複眼的アプローチの参考例となる。

中国華南珠江デルタでは、香港・澳門と結ぶトライアングルの拠点都市の広州市に日系自動車メーカーが揃って投資し、「華南のデトロイト」とよばれる。南方の黄閣まで地下鉄が延伸し「豊田村 (toyota auto town)」と呼ばれるほどのトヨタ工場用地が広がっている。その点でトヨタ自動車の新しい投資戦略は東西複眼的なまさに「鶴翼の陣」をとっているように思える。

日系自動車メーカーは、メキシコをNAFTA北米サプライチェーンの拠点だけでなく、活況をよぶ米国市場からブラジル、おそらくキューバを含む中南米市場を縦軸に、アジア太平洋と西ヨーロッパの巨大市場を横軸として、西半球の販売市場攻略の拠点として位置づけている。しかし、メキシコ政府は、メキシコ外国貿易銀行(略称: BANCOMEXT)が今後の「自動車投資20%増の成長を予測」し、自動車産業は中小企業への投資機会を提供するメキシコ主要産業の1つではあるが、「大手自動車輸出企業をサプライチェーンによって中小企業とリンクさせること」がメキシコ最大の課題という<sup>16</sup>。

以上から、メキシコ中部高原(バヒオ地区)に出現した新興自動車クラスターの動向は、メキシコ経済の今後にとっても重要な意味を持つ。

15 Mexico's Auto Industry Conference (<http://www.mexicoautoconference.com>), また Maquila Portal -Mexico Manufacturing Industry Information Center, *Weekly Bulletin*, 708, Friday, April 10, 2015 (<http://www.mpbulletins.com/bulletin> 2015年4月2日閲覧)。

16 Maquila Portal, *ibid.*, 参照。

### Ⅲ メキシコ自動車産業の課題と内陸マキラドーラの台頭

#### 1. 自動車サプライチェーンの課題

メキシコの自動車産業は、米国自動車メーカーの現地組立生産から始まったが、1960年には輸入キットから組み立てる12社ほどの中小企業があった。カナダと比較すると、マクローリン家族による国産車製造企業が、米国GM社に積極的に吸収された経緯とは異なっている。メキシコでは、1962年の自動車政令による輸入代替政策により、1970年までに、メキシコの実質的な自動車製造業者が、同国で製造された自動車の60%を占めていたが、1980年には米国への自動車部品の重要な輸出国となった<sup>17</sup>。しかし、自動車の国産化政策は破綻し、その後は、自動車多国籍企業の輸出加工基地として、外貨導入と雇用確保を重点とするようになった。輸入代替政策で試みた地場系部品メーカーの育成、産業発展への波及効果はメキシコ政府にとっても依然として重要な課題となっている。ところがその現実には、「国産化率」がほとんど「外資進出によるTier1からの調達比率を問うのみで、Tier2、Tier3等の部材については、外資による輸入品が多くを占めている」。中国での製造コストが上昇するに伴い、メキシコの競争力の比較優位性は多少改善されたが、外資による「フルセット型」進出が顕著になっている<sup>18</sup>。自動車のセットメーカーは、同時に進出した第1次元受メーカー（Tier1）からの部品の現地調達を行うが、Tier2、Tier3以下の下請業者がTier1に納入する部品は、高性能であるほど輸入に頼らざるを得ないことが現状である。

メキシコにおいては、部品メーカー等の地場企業が十分に育たないまま、外国資本が流入し、外資依存型で自動車産業が発展することとなった。2004年にはNAFTA域内での自動車貿易が完全に自由化された。これにより、「完成車への組付部品をメキシコ内で生産する意義は失われた」と言われる。また、進出した企業は「部品を調達する場合、輸入するか、下請企業に現地進出してもらうかのいずれかしか」方法がなくなった。日系自動車メーカーのサプライチェーンは、2013年末の時点でTier1企業まではほぼ出揃ったと言われており、今後はTier2・Tier3企業の進出が期待されている<sup>19</sup>。

以上の論点を、自動車部品の輸出向け保税加工・受託生産に従事してきたマキラドー

17 Douglas C. Bennett, *Transnational Corporations Versus the State: The Political Economy of the Mexican Auto Industry*, Princeton University Press, 1985, p.3 参照。

18 大森真也, 前掲論文参照。

19 同上論文。星野氏はメキシコでは、サプライチェーンの形成が徐々に進み（「米国サプライチェーンの再生産」）、「新規参入を志す企業はこのような構造のなかに分け入っていくことになる」という課題について、近著で貴重な研究成果を発表している。Tier1には、従業員規模251人以上のメキシコの大企業も11社存在し、また「移民が設立した企業」が多いという（星野妙子『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（アジアを見る眼）』アジア経済研究所, 2014年, 139-140, 167ページ）。

ラの新動向から探ってみることにする。マキラドーラ (maquiladora) についての一般的な理解は、「メキシコのティファアナ市などアメリカ国境沿いに設けられた保税輸出加工区。アメリカへの製品輸出を行なう企業のうち、原材料・半製品を輸入しメキシコ国内で加工・組み立てを行なう者に対して優遇措置を設けた」(ブリタニカ国際大百科事典 小項目事典) ということである。こうした理解については、「アメリカ国境沿いに設けられた」というのは当初のことで、現在は内陸部に広がっており、国境マキラに対してこれを内陸マキラドーラという。マキラドーラは「保税輸出加工区」というような地理的範囲でなく、保税輸出加工を認められた指定企業なのである。

次に、この問題を、マキラドーラが組み込まれた「北米サプライチェーンとメキシコ自動車の産業構造」という視点から考察しよう。クリヤとルーベンシュタイン (Thomas Klier and James Rubenstein) は、米国のジャストインタイム生産方式による米国内サプライチェーンにおいては、アッセンブラーとサプライヤー間の生産設備が物理的に緊密な関係にあるのではなく、やや緩い地理的なネットワークであり、その要は発達した輸送インフラストラクチャーにある、という。

## 2. 北米 Auto Alley の立地上の役割

GM、フォードおよびクライスラーが Big 3 として米国自動車生産の 90% 以上を支配した時期、デトロイトを拠点にするミシガン州の東南地域は自動車の加工、研究および管理の中心地であった。1950 年代に、Big 3 はミシガン州に 40 万人以上を雇用し、自動車部品サプライヤーの多くも同州に密集していたが、同州の自動車工業の雇用数は年々 6% ずつ減少した。しかし、ミシガン州の衰退にもかかわらず、全国規模では各地に非常に高度な自動車産業クラスターが形成された。

自動車工業の雇用と設備の 4 分の 3 が、米国の土地のわずか 2% のエリア内にあった。そうした自動車産業クラスターは、米国内部の五大湖とメキシコ湾の間に延びる長さ 700 マイル幅 100 マイル未満の狭い回廊沿いにある。その回廊に、2 つの南北に走る州間高速自動車道 I-65 と I-75 があり、それぞれ 100 マイル以内にあり、それに交差する東西の州間高速道路 I-40, I-64 および I-70 を含め、その回廊は一般に「オートアレー (Auto Alley)」と呼ばれる<sup>20</sup>。このように、自動車産業においてはクラスターの局地的拠点とともに、輸送ネットワークとその運送コストが重視されている。

ミシガン州の南 700 マイルにあるアラバマ州は、20 世紀には最も貧しい州の 1 つであった。1 人当たり所得と自家用車保有率は 1950 年のミシガンより 50% 低かった。しかし、イリノイ州とインディアナ州に結ばれたアラバマ州は、2007 年にはミシガン、オ

20 Thomas Klier and James Rubenstein, *Who Really Made Your Car? : Restructuring and Geographic Change in the Auto Industry*, *W E Upjohn Inst for*, 2008, p.203 参照。

ハイオおよびミズーリに続いて自動車組立工場の数で4位までに発展した。米国の「Auto Alley」は、主として運送コストの点で米国自動車工業のホームベースとなった。「ほとんどの自動車製造業者にとって、立地の最適場所は Auto Alley 上にある」と言われているのである。<sup>21</sup>

### 3. メキシコの主要な自動車部品マキラドーラ

一方、21世紀に、米国に隣接するメキシコの工場は、米国で据え付け組立部品の3分の2を生産するようになった。カナダのシェアは21世紀前半の4分の1から3分の1に増加しており、カナダの後塵を拝していたが、エレクトロニクス部品に加えて、座席用部品は長くメキシコで生産されることになった。

メキシコの主要な自動車部品サプライヤーといえば、雇用数でみて、リア（Lear）社が26工場（その内14工場は国境に接したチワワ州）に3万人を雇用していた。米国の電気・電子機器部品の輸入品で最大のシェアはワイヤー製品であるが、その80%はメキシコから輸入された。注目すべきことにそれはマキラドーラの中心製品であり、1980年代に、リア（Lear）社はワイヤーハーネス（自動車用配線・出力システム）の支配的な供給者になった。2003年のメキシコからのワイヤーハーネスを輸入する4大業者はデルファイ、アルコア、日本の矢崎総業（1941年開始）およびリア社であった。いずれも国境地帯に位置する典型的な巨大マキラドーラである。

米国ではラジオ・コンポーネントもメキシコから輸入し、後には中国が台頭した。メキシコと台湾は、照明機器の主要なサプライヤーとして日本に取ってかわった。カナダ、日本およびメキシコは、2007年に米国へ輸入された自動車部品の68%の原産国であった。メキシコは、2002年に輸入品の主要な供給国として初めてカナダを追い抜いた。<sup>22</sup>

オンタリオ州の部品産業は、米国自動車生産のセンターとは1日以内の運転範囲にあり、ウィンザーの工場はデトロイトの組立工場から数分内にあるが、「カナダの有利な近接性は、ミシガンから南方の米国の最終組立工場」によって脅かされた。また、メキシコのサプライヤー、パーツ販売業者にはカナダや日本とは非常に異なる特徴がある。生産の中心は電気機器・内装コンポーネント（2005年の時給は2ドル未満）であり、その主要なサプライヤーは米国等外国投資家所有のマキラドーラ工場であった。マキラドーラが推奨されたメキシコの国境工業化計画（BIP）の初代長官アントニオ J. ベルミュデス（Antonio J. Bermudez）が、シウダフアレスの彼の故郷の経済開発の方法として、その考えを具体化した。RCAは、1968年に同市でマキラ工場を開設した最初の米

21 *Ibid.*, pp.203-204 参照。

22 *Ibid.*, pp.312-315 参照。

系企業だった。電気機器部品は、初期のマキラドーラ生産を支配した。シートメーカーとしては、リア、JCI、およびマグマ (Lear, JCI, and Magna) が、3大マキラドーラとして急速に拡大した。国境沿いの東方の都市は、「Auto Alley」へ比較的接近しているために、自動車部品マキラドーラを引きつけることとなった。<sup>23</sup>

メキシコマキラ情報センターによれば、2006年の最大マキラドーラ100社のうち24社が自動車サプライヤーであった。2006年でさえ最上位3大マキラは、デルファイ、リアおよび矢崎総業であった。24の自動車関連マキラドーラは、2006年にメキシコで21万6696人の労働者を雇用した。しかし、その地位は1996年以来毎年中国からの輸入品の増加によって脅かされてきた。2006年に、すべての輸入品の5%および米国自動車部品市場の2%が中国からの輸入であり、シャーシーと電気部品がその全輸入品の約3分の2を占めた。<sup>24</sup>

#### IV マキラドーラの復活と内陸マキラドーラの展開

##### 1. マキラドーラ制度の再編成

マキラドーラ制度とは、1965年に制定された当初は、メキシコから最終製品を輸出する企業が、輸出向け製品の組み立てや製造に必要な機械・設備、原材料、部品などを無関税で一時輸入することを認める特別な保税措置であった。しかし、NAFTA発効に伴い2000年後半から原材料の輸入は関税や付加価値税などを支払うことになり（珠江デルタの進料加工に類似）、NAFTA 303条に定められた「輸出を条件とした関税免除の禁止」により、マキラドーラは衰退したと言われた。2003年には、PITEX（輸出のための一時輸入制度）制定により、国内製造業者が輸出用資材を輸入する場合に条件付の無税輸入ができるが、NAFTA域内向け輸出の場合の優遇措置は廃止された。

しかし、優遇税制の恩典が消滅することになるため、2002年に「産業分野別生産促進措置 (PROSEC)」が発表された。「一時輸入、完全輸入に関係なく、特定の製造業者が優遇された関税率（多くの場合、0~5%）を適用できる制度」であり、これにより、マキラドーラ的な保税措置が、自動車・電気機器部品等の特定業種の部品・生産設備の輸入については基本的に維持されたことになったのである。

そのためPROSECは、「NAFTAで定められた北米からの輸入関税5.31%を下回る」ようになり、皮肉にも「NAFTA以外の地域から部品・中間財を一時輸入して米国・カナダに輸出する取引が、関税の面でもっとも優遇されること」になったのである。

この結果、「輸入中間財を少しばかり加工して米国・カナダに輸出するという取引形

23, 24 Ibid., pp.317-320 参照。

態が、もっとも確実な利益を保証」されることになり、多くの国内地場企業による「部品・中間財の製造過程が廃止されて輸入に切り替えられる」ことになった。<sup>25</sup>

こうしたことがマキラドーラの復活、新装再編の契機になったと思われる。

マキラドーラ制度は2006年に新マキラドーラ政令（The New Naquiladora Decree）としてのIMMEX（製造業、マキラドーラおよび輸出サービス産業促進に関する政令）によりマキラドーラとPITEXの統合による新たな優遇税制制度IMMEXとなった。

制度改編のなかで、輸出マキラドーラは、伝統的な工業マキラドーラにくわえ、生産委託する場合もIMMEXを利用することができるようになり、商社や物流業者もIMMEXを利用し、新型のサービスマキラドーラ（商社機能・梱包・検査・切断・修繕等）が普及するようになった。また、2社以上のマキラを統合管理できるマキラ・コントローラー、外国籍企業がメキシコ企業に加工を委託するシェルター型マキラドーラ（Maquiladora de Albergue）に概念が拡張された。これは、マキラドーラの多様化であり、新しい普及形態である。

新マキラドーラ優遇税制によって、従来のマキラドーラには国内販売が許され、国内企業が輸出する際には輸出マキラドーラとして優遇税制を受けることが可能になり、多様な形態をとることとなった。2007年には、メキシコの製造業のおよそ半数にあたる2800社以上の企業がこのマキラドーラ制度を活用し、マキラ企業はおよそ970億ドルを輸出し、120万人の労働者を雇用するようになった。<sup>26</sup>

今日、マキラドーラは、外国投資家によって完全出資か部分出資によって所有されたメキシコの製造企業のことを意味し、完成品が輸出される原材料やコンポーネントを製造・組立・包装・加工する企業とされる。外国企業がマキラドーラを設立するには2つの方法がある。第1に、メキシコ子会社（自社のマキラドーラ）を設立することである。第2に、メキシコのシェルター会社との契約によって設立されたマキラドーラが、増加している。マキラドーラ・プログラムでは、米国からあるいは他の国々からコンポーネントを輸入し、別のマキラドーラあるいは輸出業者にそれらを販売することにより、間接的にマキラドーラが外国からほとんどの機械類を輸入することも可能にしている<sup>27</sup>のである。

25 安原毅「メキシコの経済と貿易自由化-NAFTAと中国のはざままで-」小池康弘編『現代中米・カリブを読む-政治・経済・国際関係-』山川出版社、2008年、104-108ページ。

26 Thomas Klier and James Rubenstein, *op. cit.*, pp.317-320, メキシコ大使館メキシコ経済省 メキシコ日本経済連携協定オフィス, Mexico-Japan Economic Partnership Agreement メキシコ日本経済連携協定発行, 2007年1・2月号参照。

27 <http://www.estradayasociados.com.mx/about-maquiladoras/what-is-a-maquiladora> (2015年3月26日閲覧) 参照。

## 2. メキシコ地場産業活性化への期待

こうして、「一時輸入制度 (マキラドーラ, PITEX, IMMEX)」として一本化された制度により、認定されれば一般国内企業もマキラドーラのような一時輸入制度を適用することが可能になったのである。<sup>28</sup>

新マキラドーラ政令 (IMMEX) は、「メキシコの中・小規模の企業が輸出企業のサプライヤーになることを容易にし、ひいてはメキシコの各地域における副次的な産業の発展を促す目的で、アウトソーシングとサブコントラクトを推進」と定められた。カルデロン元大統領は「地場企業を繁栄させるような競争力のある経済を築き、より多くの雇用を生み出すべく国内投資を活発化させるよう指示」した。とくにメキシコ政府は、自動車だけでなくエレクトロニクス産業を発展させるため、「メキシコはリエンジニアリング、ソフトウェア開発、ビジネス・プロセス・アウトソーシング (データ処理、コールセンター、会計サービスなど) といった情報技術 (IT) 関連の高付加価値サービスにおける世界有数のプロバイダーとなる」ことを目的にした (メキシコ経済省駐日代表部)。メキシコのエレクトロニクス産業は 700 以上のメーカーからなり、製造業部門の総雇用者数の 8% を構成している。こうして、IMMEX (新マキラドーラ政令)、RuleEight, PROSECS (産業分野別促進措置) などの特別課税優遇制度により、多数の国内企業にもマキラドーラ特典が拡散されたことから、「メキシコ全土のマキラドーラ化」が進行していると言われている。

すでに見たように、典型的な工業都市モンテレイでは、平常の市民生活には十分な製品を生産する民族系企業の大工場が都市周辺の工場団地に位置するとともに、自動車部品や電気機器部品などを中心に、米国等外資系マキラドーラとメキシカン・マキラドーラが混在しているのはそうした事情からであろう。また、内陸部グアナフアト州シラオ (SILAO) の工業団地調査で、工業団地型で立地する工場群の多くをマキラドーラと呼んでいることも、マキラドーラを多様化させた制度変更がその一因と思われる。

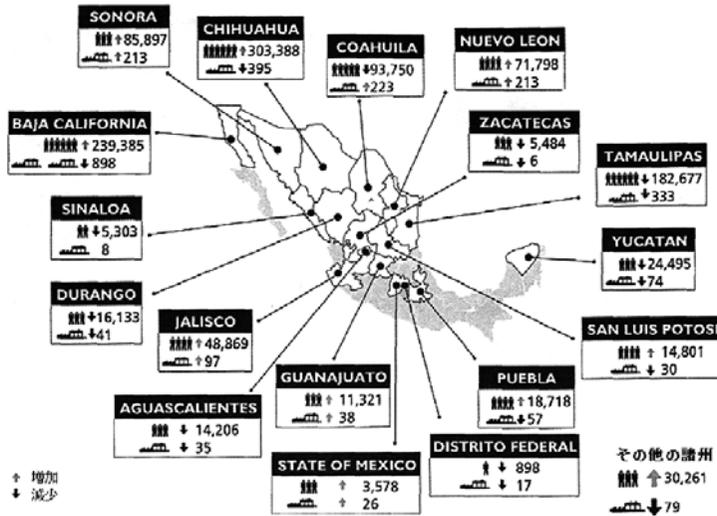
## 3. マキラドーラの復活とメキシコのマキラドーラ化

メキシコにおいては、現在、マキラドーラブームにより、「内陸マキラドーラ (interior maquiladora)」が国境以南のメキシコ内陸部に拡張している。マキラドーラ全体の工場数と従業員数において、内陸型はすでに、1988 年の約 20% から、1992 年には約 27% を占めるほど急増していた。2006 年の状況については、第 3 図を参照されたい。

さらに現在、「メキシコのマキラドーラ産業は、数十年ぶりに初めて中国および他の

28 大場良「メキシコの一時的輸入制度」JBS Japan Business Services『情報センサー』73号, 2012年7月号, 16-17ページ参照。

第3図 マキラドーラ州別従業員数と工場数－2005年と2006年の比較－



註：上段が従業員数，下段が工場数を示す。

出所：Mexico's Maquila & pitex Online Directry 2008 より抜粋。

アジア諸国との競争に打ち勝った」と言われほどになった<sup>29</sup>。アジアでは、自動車および電気機器の生産コストだけではなく、2003年以降、米国市場への輸送コストが上昇しており、米国市場に隣接し低コストのメキシコの立地上の優位性が増しているのである。それは、ニアショアリング（nearshoring）とも呼ばれるように、米国市場に接近するために、多国籍企業は、新たにメキシコ、カナダおよび他の近くの国々に生産を移動させている。

したがって、メキシコ内陸部だけでなく米国の国境に位置する諸州では、航空宇宙産業等の活況をもたらし、ニューメキシコ州南部など米国では「進行中の巨大なり・ショアリング(re-shoring)」として、マキラドーラ産業の復活・成長を望む声が高まっている。

その結果、「自動車と自動車部品から航空技術、医療機器および家庭用機器までのすべてのグローバルな生産者は、米国の市場に接近するためにメキシコでマキラドーラを設立している」のが現状である。多国籍企業にとっては、それは運送費を縮小するだけでなく、経営効率を増進させるジャストインタイム生産配送方式の採用を考慮に入れた「新興のリ・ショアリング戦略」である。そのすべてがメキシコに巨大な競争上の優位を提供している、との声が高まっている。2009年から2012年まで、メキシコへの海外投資は50%伸びて74億ドルに増加し、雇用はさらに25%増して200万人以上になった。メキシコ全国統計研究所によれば、マキラドーラへの海外直接投資は、2012年の70億ドルから上昇して、2014年にはほぼ130億ドルの最高水準に達した。現地では、こ

29 “Mexico’s maquila boom extends across the border”, *Albuquerque Journal*, April 19th, 2014 (<http://www.mexicorepresentation.com/?p=1204>, 2015年4月19日閲覧) 参照。

の2012年が、中国よりメキシコで多くの製品を作ることがより安くなる「分岐点」に達した年となり、多くの米国企業がメキシコの立地に注目するかすでに移動しているという。

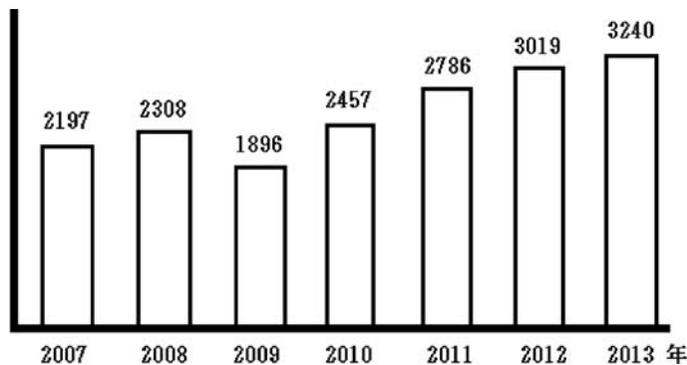
そのため、マキラドーラは、サービス・マキラを含めて、近年、はるかに複雑化し多様化している。壁掛けTVと冷凍庫付冷蔵庫では世界一の輸出者になり、世界5位の自動車部品生産国となった。今日、メキシコは米国への自動車輸出高で日本を抜いて2位となり、まもなくカナダを抜くであろう、と推測されている。こうした「メキシコのマキラ産業の成長および多様化、JIT化」が進行するという著しい変化に注目したい。

世界的不況とその余波は多国籍企業に在来のマキラドーラによるサプライチェーンを再評価させる機会となったといえよう。中国で、石油価格の上昇と賃金上昇に直面した多数の多国籍企業が、エレクトロニクス産業含めてメキシコでの製造を検討している。

ブルッキングズ研究所の報告書によれば、メキシコは2010年以来少なくとも10万件的自動車関連の仕事を獲得した。米日欧自動車多国籍企業はプエブラからアグアスカリエンテスへの400マイルの米国向けメキシコ回廊に100億ドル投資する計画が発表されている。

現在、自動車産業の活況により、メキシコ中部高原（バヒオ地区）は「すでにデトロイトを越えた」とさえ言われている<sup>30</sup>。北米のすべての自動車工業のジョブの約40%はメキシコにある。2000年にその比率は27%（中西部は約30%）であった。本稿で指摘したように、その成長が特にメキシコ中部高原のグアナファトで加速している。GMシラオ工場は、トラック生産を強化し、GMは2008年以来60%以上雇用を増加させてきた。近くのフォルクスワーゲン（VW）工場は5億5000万ドルのエンジン製作所を開

第4図 メキシコのマキラドーラ輸出額の推移（2007-2013年）  
単位：億ドル



原典：Mexico's national statistics institute, Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía

出所：Mexico's maquila boom extends across the border, *Albuquerque Journal*, ABQ Journal com, April 19th, 2014 (<http://www.mexicorepresentation.com>, 2015年3月30日閲覧)。

30 *Ibid.* 参照。

設し、前述したようにトヨタも工場設置・設備増強計画を発表した。

国境に近い州で米国の市況に左右され、増加する麻薬関連の治安悪化に苦しんだ企業は、メキシコ内陸部へ機敏に立地上の焦点を移している。事実ここ4年ほどで、グアナフアトとアグアスカリエンテス、さらにはケレタロおよびサンルイスポトシを結ぶ中部高原地域の産業は、自動車とエレクトロニクスだけでなく、航空宇宙産業にまでマキラドーラが活用されているのである。メキシコの航空宇宙会社の約80%は、外国メーカーがサービス・プロバイダーとして、メキシコ側に生産を委託し、外国企業が100%管理することを認めたいわゆる「シェルター型マキラドーラ」を利用している。現在メキシコのおよそ270の航空宇宙会社のうち79%は加工事業にあり、メンテナンスが11%、そして開発とエンジニアリングで10%<sup>31</sup>を担っている。

こうした先端技術産業の新動向にたいして、メキシコのかつての支配的な繊維工業の重要性は著しく衰退した。こうした繊維産業の委託生産は、カリブ海マキラドーラなどにシフトしているように、マキラドーラの再編成は、こんにちきわめてダイナミックに展開していると言えよう。

## おわりに

本稿で考察したように、いまメキシコでは、メキシコシティやモンテレイ、グアダハラなどで、民族系大企業が国内市場はもとより南北アメリカ大陸を中心に展開しつつ一部は多国籍企業化している。消費市場も都市経済圏を中心に発展し、歴史的な景観も整備され、観光ビジネスも活発である。米欧系多国籍企業もメキシコの立地優位性に注目し、全土に進出あるいは設備の増強をはかっているが、近年は日系自動車企業の進出により、中部高原（バヒオ地区）を走る州際高速自動車道45号線（NAFTAスーパーハイウェイ45号線）沿いに、新興自動車クラスターが、グアナフアトを中心に形成されることになった。

そうした多国籍企業にとって、北米サプライチェーン＝企業内国際分業としての資本循環をいかに構築するかは緊要の課題である。マキラドーラ等の輸出加工事業は、メキシコの貿易の4～5割を占めてきたが、マキラドーラ消滅論に反して、いまや同国GDPの約20%を占めるほどであり、その割合は上昇している。

しかし、問題点としては、マキラドーラ（原材料、部品およびサービスを含む）の中で使用される部品原材料のわずか約10%しかメキシコで実際に生産されていないことである。今後も、米墨両国による「プロダクション・シェアリング（生産分担制）（すなわち垂直的特化）」の名のもとに、米墨間の輸出加工事業の重要性は増していくもの

31 *Ibid.*, [www.maquilaportal.com](http://www.maquilaportal.com)（2015年4月30日閲覧）参照。

と思われるが、アメリカのメキシコからの輸入品の40%は米国原産の原材料を含み、600万人以上の米国の雇用がメキシコの生産に関連しているのである。金属、プラスチック、ガラス、木材および段ボール梱包材料には、米国のサプライヤーのための重要な潜在成長力があると考えられている。

メキシコのマキラドーラは、中国だけではなく、こうした米国等のサプライヤーとの競争にも直面しているのである。

1965年に制度化されたマキラドーラは、国境マキラドーラとして、米墨国境を挟んだ典型的な双子工場（ツインプラント、twin plant）として発足し、普及した。その後、国境地帯の賃金等コスト上昇と治安問題等により、また、都市に近い経済圏の利便性、南部農村からの低賃金労働力の流入可能性等により、マキラドーラの内陸部展開が顕著になった。くわえて、マキラドーラ制度改正は、新種のサービスマキラや、2社以上のマキラを統合管理できるマキラ・コントローラー、外国籍企業がメキシコ企業に加工を委託するシェルター型マキラドーラ（Maquiladora de Albergue）など多様化して普及している。また、IMMEXライセンスを保有する現地企業と提携するケースもあり、従来メキシコでは忌避されてきた合弁事業形態も、内陸部のマキラドーラとして、広がっていることを示していると思われる。

こうしたマキラドーラの多様性は、2001年保税制度廃止のパラドックスである。2001年の米国向け保税制度の廃止によるマキラドーラ衰退・消滅論に反して、新装再編マキラドーラがむしろ拡大し多様化し、国境だけでなく内陸地域まで復活・拡大している。

しかし、輸出財産業では、輸入半製品への依存が高まったため、地場系・民族系の部品・中間財製造企業は不利な立場に追い込まれ、「メキシコ製造業全体が組立加工工場と化すことになった<sup>32</sup>」。また、研究開発（R&D）費の低迷にみられる技術革新は今後の課題であり、頻繁な税制改革はマキラドーラ経営に不安定な影響を及ぼすという懸念もある。認可・登録手続きの煩雑さから税制特典も失いかねない問題点も指摘されている<sup>33</sup>。

多様化したマキラドーラの発展がメキシコの地場産業、自立的な経済発展に如何に貢献できるか。メキシコへの進出をすすめる日本の自動車多国籍企業・部品メーカーにおいても、進出先地域の発展にどのような貢献をしようのか。「NAFTAのもとで忍び寄るメキシコのマキラドーラ化（The creeping “maquilization of Mexico” under NAFTA）」への各方面からの対応がいま問われているのである<sup>34</sup>。

32 安原毅，前掲論文，104-108 ページ参照。

33 なお、メキシコの投資環境について具体的な問題点については、日本機械輸出組合（JMC）貿易・投資円滑化ビジネス協議会「メキシコにおける問題点と要望 2014 年版」（<http://www.jmcti.org/mondai/pdf/p351.pdf>，2015年3月10日閲覧）が詳しい。

34 Leslie Sklair, *op. cit.*, p.244 参照。