

5 . NAFTA と多国籍企業 ～自動車産業を中心に～

(調査研究の目的)

北米自由貿易協定 (North American Free Trade Agreement=NAFTA) は 1994 年に成立してから 5 年が経過した。その前身というべき米加自由貿易協定 (U.S. - Canada Free Trade Agreement = 米加 FTA) は施行されてすでに 11 年目に入っている。

北米大陸の自由貿易 (というより投資を含めたすべての国際取引の自由化) を推進したのは米国に本拠をおく多国籍企業であった。本報告書では、まずこれら企業の戦略と行動を追跡し、3 カ国に所在するトップ企業 1,000 社あまりの分析を行った。これが第 1 章と第 2 章である。また、第 3 章以下では、多国籍企業のなかでも最大級であるビッグスリーと、それが代表する自動車産業に焦点を当てた。すなわち、第 3 章「統合」では、主として米墨間の史的経緯と NAFTA 規定の概要をみた。第 4 章「現状」では、生産に始まって、調達、雇用、賃金、貿易、販売などの事情を述べた。最終の第 5 章「将来」では、GM をはじめとする各社の戦略をみるとともに、日本からの視点をも加えた。

(報告の要旨)

第 1 章：多国籍企業の戦略と行動

NAFTA を形成し推進したのは、米国多国籍企業の集団であった。NAFTA 規定によって政策上のリスクが除かれた結果、彼らは域内での戦略と行動にフリーハンドを得たといえる。カナダとメキシコにある分工場の機能が検討され、ネットワークの再構築がはかられた。投資の方向は、それが市場のアクセスを求めるのか、コスト節減をめざすのか、あるいは本社機能を強化するののかによって変わってくる。

第 2 章：域内トップ企業の分析

NAFTA3 カ国のトップ企業を売上高によって抽出し、国別の比較優位を検証してみる (社数は米 823、加 158 に墨 27)。カナダとメキシコでは、鉱業に資源集約製造業を加えた資源関連が多いのに対し、米国では技術集約製造業のウエイトが大きい。米加を比べると、米国は技術集約製造業のほか、流通業とサービス業に、カナダは資源集約製造業と金融サービス業に優位をもつことが分かる。マキラドーラなどを通じて進行している産業統合の主役を演じているのが米墨のトップ企業であることはいうまでもない。

第 3 章：自動車産業の統合

自動車産業は NAFTA のどの国でも最大のものである。その域内統合度は以前から高かったが、それを決定的にしたのが NAFTA 成立であった。米加間の統合は 1965 年の自動車協定によって促進された。米墨間はそれより遅れたが、86 年以降のメキシコ経済の開放と自動車令に

よる条件緩和をテコに進行した。NAFTA 規定は、2002 年に原産地規定の必要率を 62.5% (乗用車とトラックおよびこれらに装備するエンジンなど)とするもので、きわめて排他的である。

第4章：自動車産業の現状

自動車産業は NAFTA の最大の受益者であり、域内生産は 98 年に 1,540 万台に達した。その内訳は米 1,153 万台 (74.8%)、加 252 万台 (16.4%)、墨 136 万台 (8.8%) である。近年トラック生産が好調で、米国では 98 年についに乗用車を追い越した。ビッグスリーは北米生産全体の 80%弱を占め、日本メーカーが 15%、残り 5%強がその他 (日米合弁と欧メーカー) という配分である。

ビッグスリーの北米生産は 94 年以来、ほぼ 1,200 万台を維持し、2002 年までこの水準を続けると予測される。各国でのシェア (98 年) は米 80.2%、加 83.6%だが、メキシコでは 66.7%にとどまっている。世界最大メーカーである GM は、96 年と 98 年のストで打撃を受けた。その北米生産が 93~98 年に微減となったのに対し、クライスラーは 29.6%、フォードは 8.7%の増加であった。

自動車生産に米国ではミシガン、オハイオ、ミズーリ、ケンタッキーなどの各州、カナダではオンタリオ州に集中している。メキシコでは小型車組み立てに加えて、エンジンなど部品生産で最新鋭の工場が出現しており、GM の Silao、フォードの Hermosillo などの評価が高い。マキラードーラもまた多くの部品生産を手がけている。

自動車産業の雇用は NAFTA 後に順調に増加し、賃金水準も向上している。米墨の賃金格差はペソの下落をうけて、ドルベースでは拡大傾向にある。

北米自動車販売はトラック中心に好調で、98 年に 1,750 万台に達し、2001 年には 1,850 万台をみこまれる。

第5章：自動車産業の将来

ビッグスリー各社は NAFTA の進行に対応して工場再配置などの戦略を遂行してきた。今後の計画にも多様なものがあるが、GM とフォードが傘下の大手部品企業の切り離しを実行すること、GM が部品調達でモデューラー方式を導入することなどが注目される。