

メルコスルにおける自動車産業の立地と分業構造

神戸大学 浜口 伸明

Abstract

Insights of spatial economics tell that the interaction between scale economies and transport cost may generate agglomeration of industries to small number of core locations while leaving the rest as periphery. When this proposition is applied to the case of regional economic integrations such as Mercosur, political factors should be taken more seriously because the marginalized country may break up the integration. Our analysis shows that the automobile industry in Mercosur has sought to maintain production sharing between Argentina and Brazil, even though the market potential of the latter might be bigger. This prevented the Mercosur from potential conflicts. The intra-regional pattern of specialization has evolved showing automakers' high capacity of adaptation to drastically changing macroeconomic environment. We do not support the pessimistic argument for Mercosur based on the declining share of the intra-regional trade, because the rising extra-regional exports of the automobile sector will not dispense the platform of the Mercosur production sharing structure.

I はじめに

メルコスル（南米南部共同市場）の貿易自由化は、1990年代にアルゼンチンとブラジルがともに対ドル・ペッグの為替レート制度を採用し、両国間の相対価格が安定した環境の中で進められた。相次いでインフレ収束を実現させた両国で個人消費が同期的に拡大したこととあいまって域内貿易は順調な成長を遂げ、1994年に19.3%であった域内貿易比率¹は、1998年には25.1%に上昇した（表1）。

しかし、1998年後半に国際収支危機に直面したブラジルが翌年通貨レアルを変動相場制に移行したことによって、拡張基調にあったブラジルの輸入は抑制され、

メルコスル貿易は転換を迎えた。カレンシーボード制を維持したアルゼンチンでは、対ブラジル貿易収支の悪化に起因する対外不均衡は、外貨の純流出が国内通貨供給量を減少させて金利が上昇すればバランス回復に向かうはずだったが、ブラジル危機の影響で金利の内外格差があってもアルゼンチンへの資金流入は起こらず、賃金の下方硬直性により経常収支が劇的に改善することもなかった（西島 2002）。対外不均衡が是正されないまま長期化したアルゼンチン経済の景気後退は政治危機に発展し、混迷を深めた。他方、為替相場制度の変更によって価格競争力を回復したブラジルは輸出を増加させたが、減退したアルゼンチン市場の重要性は相対的に低下し、域内貿易比率は 2002 年までに 11.5% に低下した。

表 1 メルコスルの貿易額

(単位：10 億ドル)

	1994	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	
全輸出	62.1	70.4	75.0	82.3	81.3	74.3	84.7	87.9	88.9	106.1	135.8	
域外	50.2	56	58	62.3	61.0	59.2	67.0	72.7	78.7	93.4	118.1	
域内	12.0	14.4	17.0	20.1	20.4	15.2	17.7	15.2	10.2	12.7	17.7	
アルゼンチン→ブラジル	3.7	5.3	6.6	7.8	7.8	5.6	7.0	6.2	4.8	4.7	5.6	
ブラジル→アルゼンチン	4.1	4.0	5.2	6.8	6.7	5.4	6.2	5.0	2.3	4.6	7.4	
域内比率 (%)	19.3	20.5	22.7	24.4	25.1	20.5	20.9	17.3	11.5	12.0	13.0	
経済成長率 (%)	アルゼンチン	4.4	-4.3	4.1	6.7	2.5	-4.7	-2.1	-5.7	-12.2	7.6	7.8
	ブラジル	4.3	2.7	1.2	1.9	-1.2	-0.5	3.0	0.0	-0.4	-0.9	3.7

注)経済成長率は 1 人当たり実質 GDP で計算したものの。

(出所) IADB, *Integration and Trade in the Americas*, December 2004.

アルゼンチンも 2002 年にカレンシーボード制を放棄し、変動相場制に移行した。これによってペソの過大評価は解消され、2003 年以降のアルゼンチン経済は年率 7% を超える急速な回復を遂げている。それでは、メルコスルはかつてのような活発な貿易関係を回復しただろうか。表 1 で見る限り、域内貿易比率は 2004 年に 13.0% にまで戻ったにすぎず、関税同盟発足以前の 1994 年の水準さえ下回っている。特にアルゼンチンからブラジルへの輸出の伸びは著しく鈍い。

本稿では、かかるメルコスルの域内貿易比率の低下を、数年にわたったアルゼンチンの経済危機がブラジルへの生産能力の移転を促し、産業内貿易を中心に拡大した両国の貿易関係を規定する域内分業に構造的な変化が起こったという観点から論じている。このような視点は、地域市場統合は集積の経済を顕在化することによって地域経済の「核-周辺化」をもたらすという空間経済学の知見に依拠

したものである。このことは、Schiff and Winters (2003) が指摘しているように、市場規模が十分に大きくない南・南型地域統合では、統合による利益が大規模市場圏に偏りやすく、それが政治的紛争を引き起こして貿易自由化を頓挫させるリスクが高いという問題とも関連している。実際に、革靴、白物家電、自動車部品など、いくつかの産業ではすでに業界団体間で自主輸出規制が交渉され、アルゼンチン政府はアスンシオン条約で想定されていない2国間セーフガードの導入を強く求めるようにもなっている。こうした政治的対立の顕在化は、メルコスルの将来性に悲観的な論調をアルゼンチン・ブラジルの双方で喚起している。

このように近年メルコスルの評価は低下しているが、本稿はメルコスル城内貿易で最も比重の大きい²自動車産業の事例を検討することを通じて、その存在意義が失われていないことを論じている。自動車産業に見られる生産配置は、最適な立地選択を行う企業がマクロ経済ショックがもたらした総需要と相対価格の変動に対応しつつ、「核一周辺化」にともなう政治的紛争が統合の枠組みを壊すことを回避する前提を守っていることを示しており、メルコスルが企業の国際競争力にとって引き続き重要な意味を持っているという論点を提示することができよう。

本稿は次のように構成されている。まずII節では、地域経済統合の文脈において、規模の経済と利益の偏在が引き起こす政治的紛争のリスクを考慮して企業がとる最適立地行動を、空間経済学の視点を用いた理論的枠組みから論ずる。続いてIII節で企業レベルの生産・販売データと産業レベルに集計した貿易データを分析することにより、メルコスルにおいて自動車産業がどのように対応してきたのかを検討する。最後にIV節で分析結果をまとめ、今後の研究課題を展望する。

II メルコスル地域統合の理論的考察

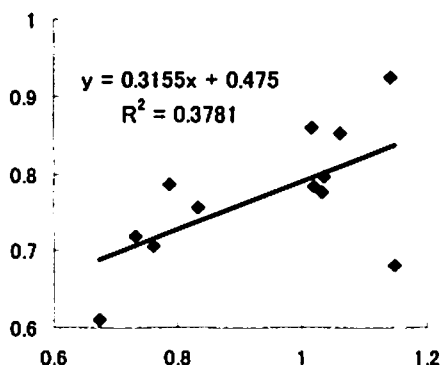
この節では、メルコスルのような地域統合が起こった場合に、生産立地と交易パターンがどのような影響を受けるのかについて、理論的な分析を行い、次節に続く予備的考察を展開してみよう。

吉川(1999)によれば、一物一価が成り立つ場合には、実質為替レート(名目為替レート \times 相手国の物価指数 \div 自国の物価指数)は常に一定で、交易条件変化の影響を受けないが、需要に自国バイアス(自国で生産されたものをより多く消費する傾向)があれば、交易条件(=輸出価格/輸入価格)が改善するときに実質為替レートは増価する³。このことは以下のように説明される。交易条件が改善(ブラジルの自動車の価格が相対的に上昇)するときに、アルゼンチンの消費者のブラ

ジル製自動車への支出割合がブラジルの消費者ほど大きくない（アルゼンチン製自動車を多く消費する自国バイアスがある）とすれば、国内物価の上昇率はブラジルのほうが高くなるので、上の定義による実質為替レートは交易条件改善以前よりも小さくなり、リアルはアルゼンチン・ペソに対して実質的に増価する。すなわち、需要に自国バイアスがある場合に、交易条件の改善は実質為替レートの増価と対応することになる。

以上の理論的根拠に基づいて、図1では横軸に右方向にリアル（アルゼンチン・ペソ）に対する実質増価を表す実質為替レートを、縦軸にはアルゼンチンに対する自動車産業の交易条件（上方向が改善）をとり、2つの変数の関係を1993年から2004年までプロットしたところ、アルゼンチンがもっとも深い通貨危機を経験した2002年の値を示す右下の点を除くと、2変数は明らかに正の相関関係を示すことがわかり、メルコスルの自動車貿易に自国バイアスが存在することが示唆された。

図1 レアルの対ペソ実質為替レートとブラジル自動車貿易交易条件の関係



(出所) 実質為替レートは IMF, *International Financial Statistics* の年平均名目レート (rf 系列) と消費者物価指数 (XZF 系列) から算出した。自動車関連貿易交易条件は図4で用いたデータを用いた。

自国バイアスの存在は、貿易障壁や税関手続きの煩雑さ、あるいは消費習慣や言語・文化の違いなど、様々な要因から説明されるが、McCallum (1995) は文化的に同質性が高く、貿易自由の自由化が進んでいるアメリカとカナダの間でも、国内の交易のほうが相手国との交易よりもはるかに大きいという実証分析結果を提示している。空間経済学 (Fujita, Krugman, and Venables, 1999) の枠組みでは、この現象は輸送費があるために地理的に近い相手とより多く交易が行われるようになる内生的結果として説明される。特に物流が国境を越えるときには、輸送費

用を不連続に高める「国境効果」が存在するとみなされる。

この自国バイアスは規模の経済効果が有効な産業の生産費用を引き下げ、自国市場で多く消費される財に価格競争力を持つようになる「自国市場効果」をもたらす。自国市場効果はメルコスルでアルゼンチンとブラジルの両方に自動車産業が成り立つ根拠となるので、地域規模で見れば産業が分散立地する要因である。一方、地域統合は国境効果を押し下げ、相手国からの輸入を容易にするものである。より大規模な生産を行っているブラジルのような国では、アウトソーシング可能な専門化されたサプライヤー群の形成、研究開発資源の蓄積、製品の多様性などの点でアルゼンチンに対して優位にある。自動車工業生産地間の競争が激しくなるとブラジルの生産が増えアルゼンチンの生産が減ると、ブラジルの優位性がさらに強化されていっそう競争力の格差が広がってしまう「集積の経済」が働いて、特定の生産地に生産が集中し核一周辺化現象が起こる。

規模の経済と輸送費の相互作用が、産業立地の構造を変えてしまう影響力を持つことを、図2の概念図に示した数値例に基づいて示そう。単純化のために、メルコスルはアルゼンチンとブラジルの2国だけからなるものとし、メルコスルの全労働者の1/6が自動車産業に従事すると仮定する。彼らは工場の立地に応じて両国の間を移動することができる。自動車以外の産業に従事する労働者は移動しないものとし、アルゼンチンとブラジルの間で1:5の比率で分配されている。

今、メルコスル全体の自動車市場の規模を360とする。まず、両国で自国需要を満たす分のみが生産され、貿易は行われないう状態を考えよう。自動車産業人口の配分も1:5となることから、図2(A)では、人口比率に従ってブラジルとアルゼンチンでそれぞれ300と60が生産されている。メルコスルの人口サイズを1と基準化すると、ブラジルの自動車産業、ブラジルの自動車以外の産業、アルゼンチンの自動車産業、アルゼンチンの自動車以外の産業の労働者の配分は、それぞれ5/36、25/36、1/36、5/36と決まる。

自動車工場の設立には、生産量に関係なく固定費用 F が発生するものとしよう。論点を規模の経済に集中するために、車1台あたりの生産費用は両国間で差が無いと仮定し、以下の2国間の費用比較では要素価格差は考慮しない。

まず図2(A)について見てみると、両方の国で車の生産が行われているので、メルコスル全体で $2 \times F$ の費用が発生している。貿易は行われていないので輸送にかかわる費用は発生していない。しかし、このパターンが維持されるためには、次の条件を満たしていなければならない。

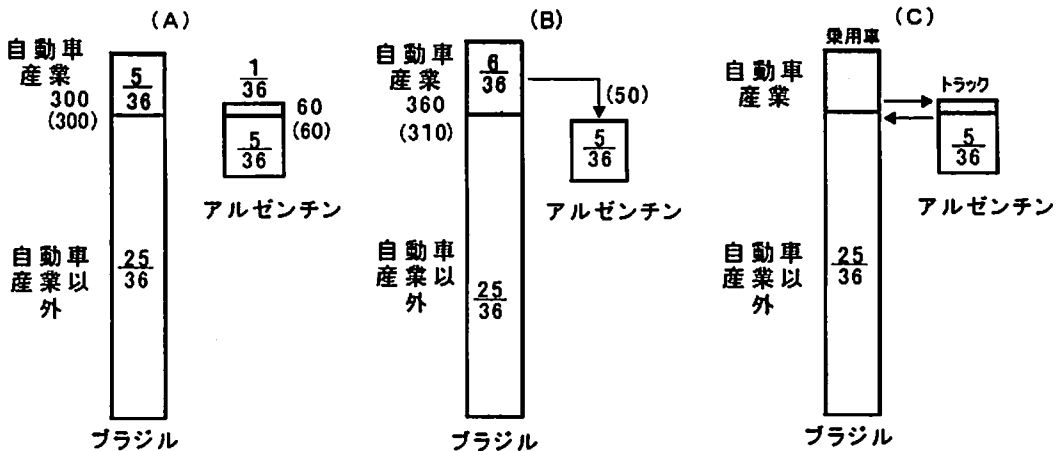
$$t > \frac{F}{60} - \frac{F}{300} = \frac{F}{75} = 0.013333... \times F \quad (1)$$

(1)式の右辺は1単位あたり費用の2国間の差で、輸送費用 t がこれよりも大きくなければ規模の経済のコスト・アドバンテージによりブラジルに生産を集約してアルゼンチンに輸出することが有利になる。また(1)を書き換えると

$$\frac{t}{F} > 0.013333... \quad (1')$$

となり、重要であるのは輸送費と絶対的水準ではなく規模の経済との相対的な関係であることがより明らかになる。

図2 メルコスル自動車生産立地と貿易の概念図



次に、図2(B)では自動車の生産はすべてブラジルに集中し、アルゼンチン市場の需要はブラジルからの輸出によって充足される状況を想定する。自動車産業の労働者はすべてブラジルに存在するので、ブラジルの自動車産業、ブラジルの自動車以外の産業、アルゼンチンの自動車以外の産業への労働者の配分はそれぞれ $6/36$ 、 $25/36$ 、 $5/36$ となる。メルコスル自動車市場の総量 (360) はブラジルで生産されるがこのうちアルゼンチンで消費されるのは $360 \times 5/36 = 50$ となる。ここでは、次の均衡条件が満たされなければならない。

$$t < \frac{F}{50} - \frac{F}{360} = \frac{31F}{1800} = 0.01722... \times F \quad (2)$$

あるいは、

$$\frac{t}{F} < 0.01722... \quad (2')$$

(2)式の右辺は、仮定に反して費用 F を支払って 50 単位をアルゼンチンで生産しようとする場合の単位あたりコストと、仮定しているように 360 すべてをブラジルで生産するときの単位あたりコストの差で、生産を集中させる規模の経済を表している。ただしこの場合にはブラジルからアルゼンチンに製品を輸送する費用が発生するので、輸送費が規模の経済を上回るようであれば、アルゼンチンの消費者にとって国産品のほうが安く購入できるから、(B)の生産パターンをとる経済的合理性がないことを示している。

(1)式と(2)式を比較すると、市場が十分に統合されていなければ両国で車を生産することが合理的であるが、市場統合が進んで両国で自由に財をやり取りできる状況になれば、より市場が大きいブラジルで集中的に車を生産することが合理的となる⁴。経済統合が産業の集積を促し、産業の配置を不均等にする傾向を持つことは、このような単純な例からも理解することができる。ここで強調すべき点は市場が分割されて産業も分散している状態から市場が統合されていくと、ある閾値を境に産業がどちらかに集中したほうが明らかに効率的であるような状況が作り出され、その閾値の水準は、産業にとっての規模の経済（固定費用）の重要性と市場統合度（輸送費）の相対的關係に依存するということである。ただし、地域統合が進められても、地形条件などの理由により物理的輸送費が非常に高ければ(2)式の条件を満たさない場合もあるので、地域統合は必ずしも産業が一国だけに集中するとは限らない⁵。さらに、(1')と(2')の比較から $0.01333... < t/F < 0.01722...$ が示す中間的な輸送費は、(A)、(B)どちらも均衡として存在する複数均衡の領域であることがわかる。このような状態では、歴史的経緯や政策の効果として、ひとたびどちらかのパターンが実現すれば、それが持続的な構造となる。

ところで、(2)式の条件が満たされてブラジルに生産を集中させることが経済的に合理的であるとしても、現実には地域統合の結果自動車産業が自国から消滅してしまい経済的不均衡が生じてしまうことはアルゼンチン政府にとって政治的に受け入れ難いものであろう。その場合、経済統合は実現せず、消費者と企業は経済統合のメリットを享受する機会を逃すことになる。この問題は、企業が皆合理的に行動する結果好ましくない結果を引き起こす、合成の誤謬の一例である。

メルコスルでは、自動車の生産を行う企業は先進国の多国籍企業である。したがって、日米貿易摩擦に見られたような2国の企業間での対立は存在しない。彼

らにとって、地域経済統合が進むことによって一国単位では行い得ない効率的な経営を行えることが重要であり、政治的対立が地域統合を中断してしまうことを最悪のシナリオと考えて、これを回避するために協力するインセンティブをもつ。それは、両国に生産と雇用を維持しつつ規模の経済を実現できるような貿易・分業体制を構築することに他ならない。

したがって、企業側が提示しうる解決策として、アルゼンチンとブラジルの間で自動車産業を分割してそれぞれを異なる事業に特化させ、相互に貿易を行うような状況を考察してみよう。ここでは自動車産業をトラックと乗用車に分ける場合を考える⁶。乗用車の市場はトラックの市場の数倍大きいので、乗用車を市場が大きいブラジルで生産し、トラックをアルゼンチンで生産する分業が行われるとする。したがって、図2(C)に描かれているように、乗用車はブラジルからアルゼンチンに輸出され、アルゼンチンはブラジルにトラックを輸出する。さらに、自動車産業の固定費 F は乗用車 F_p とトラック F_c に分割可能 ($F_p + F_c = F$) であり、トラックと乗用車の輸送費は等しく t であると仮定する。そのうえで、トラックの需要が乗用車の需要の(1)1/3、(2) 1/5、(3)1/6 の3つのシナリオを検討し、計算結果を表2に示した。

(2)のシナリオでは、360の自動車市場の1/5にあたる72はトラックで残りの288が乗用車である。2つの市場が分割されてともに自給自足にある状況では、人口比率を1:5としているので、72の1/6にあたる12のトラックと288の1/6にあたる38の乗用車がアルゼンチンで生産・消費される。このとき両方の国で固定費用 F が発生するので、メルコスル全体のコストは $2F$ となる。ブラジルにトラックと乗用車の生産が集中させるならば固定費用 F とアルゼンチンに乗用車40とトラック10を輸出するための費用 $50t$ が発生する。

今、72単位のトラック生産はアルゼンチンに集約し、ブラジルは288単位の乗用車生産に特化すると仮定する。メルコスル全体の労働人口サイズを1とすると、最初の例と同じく自動車以外の部門の労働人口はブラジルとアルゼンチンの間で $25/36$ と $5/36$ に配分され、自動車部門の人口 $6/36 (= 1/6)$ は、自動車とトラックの生産台数の比が1:4であるから、トラックに特化するアルゼンチンに $1/6 \times 1/5 = 1/30$ 、乗用車に特化するブラジルには $1/6 \times 4/5 = 2/15$ の組み合わせで配分される。したがって、アルゼンチンとブラジルの労働人口比は $5/36 + 1/30 : 25/36 + 2/15 = 31 : 149$ と表すことができる。 $31 + 149 = 180$ であるから、 $72 \times 31 / 180 = 12.4$ のトラックがアルゼンチンで消費され、残った 59.6 がブラジルに輸出される。逆に $288 \times 149 / 180 = 238.4$ の乗用車はブラジル国内消費向けで、残る 49.6 がアルゼンチンに輸出される。乗

用車とトラックを合わせて $59.6+49.6=109.2$ の自動車貿易が起こるが、そのときに発生する輸送費は $109.2t$ と求められる。メルコスル全体で発生する固定費は $F_c+F_p=F$ であるから、このパターンをとる場合の総費用は $F+109.2t$ である。今、両国が自給自足である場合の総費用 $2F$ と比較すると、 $F>109.2t$ であればより効率的となる。ただし、上の計算結果によりトラックと乗用車両方の生産をブラジルに集中させる場合の総費用が $F+50t$ なので、市場統合が進んで t が十分に引き下げられた状況では分業化はよりコスト高でセカンド・ベストな方法となるが、その差を示す $(109.2-50)t=59.2t$ がブラジルに生産が集中することによって予想される政治的コストを下回るならば、多国籍企業は自発的に分業体制を作りあげるであろう。

表2 シミュレーション結果

トラック需要の比率			市場分割		ブラジルに集中		特化・分業	
			乗用車	トラック	乗用車	トラック	乗用車	トラック
(1) 3分の1	アルゼンチン	供給	40	20	0	0	0	120
		需要	40	20	$33+1/3$	$16+2/3$	$43+1/3$	$21+2/3$
	ブラジル	供給	200	100	240	120	240	0
		需要	200	100	$206+2/3$	$103+1/3$	$196+2/3$	$98+1/3$
コスト		$2F$		$F+50t$		$F+(141+2/3)t$		
(2) 5分の1	アルゼンチン	供給	48	12	0	0	0	72
		需要	48	12	40	10	49.6	12.4
	ブラジル	供給	240	60	288	72	288	0
		需要	240	60	248	62	238.4	59.6
コスト		$2F$		$F+50t$		$F+109.2t$		
(3) 6分の1	アルゼンチン	供給	50	10	0	0	0	60
		需要	50	10	$41+2/3$	$8+1/3$	50	10
	ブラジル	供給	250	50	300	60	300	0
		需要	250	50	$258+1/3$	$51+2/3$	250	50
コスト		$2F$		$F+50t$		$F+100t$		

(出所)筆者作成

表2は、他の2つのシナリオについて同様に行った計算結果も示している。この分析ではシナリオ(3)の分業体制のコストがもっとも小さく現れているうえに、双方向の貿易量が同じなので貿易収支の均衡にも配慮する必要があるがもっとも釣り合いが取れている。これら結果は様々な計算の前提となっている仮定に依存したものであるが、地域統合参加国の市場サイズの差や需要の構造を考慮することによって、政治的に摩擦が少なく経済的にも効率性が高いセカンド・ベストな

分業構造を見出すことが可能であることを示唆している。

III メルコスルの自動車貿易と生産立地

この節では前節で理論的見地から妥当と認められたメルコスルの枠組みの中におけるアルゼンチンとブラジルの間の分業体制が、実際にはどのように形成され、それが両国の貿易関係に影響を与えてきたのかをデータに基づいて検証する。

まず簡単にメルコスルの自動車政策の変遷を簡単に確認しておこう。メルコスル以前にはアルゼンチンとブラジルはそれぞれ独自に保護主義的な自動車産業政策を実施してきた。アルゼンチン市場がルノー、フィアットといった欧州車を中心に発展してきたのに対して (Miozzo 2000)、ブラジルではフォルクスワーゲン、GM、フォードが市場を形成し、主力メーカーの構成は両国で大きく異なっていた。ブラジルでは低価格の小型大衆車 (Carro Popular) の生産に特に手厚い税恩典が与えられた (Sarti 2002)。

メルコスル発足時には自動車は即時貿易自由化の対象に含まなかったが、アルゼンチンとブラジルは 1991 年に締結した経済補完協定 (ACE No.14) において、1 万台の無税輸入枠を供与しあい、その後数量枠を拡大していった。GATT ウルグアイ・ラウンド交渉の結果、投資インセンティブの廃止やローカルコンテンツ規制の撤廃を求める貿易関連投資措置 (TRIMs) によって保護的な産業政策を撤廃するデッドラインが 2000 年に定められたことを受けて、メルコスルは 2000 年までに自動車産業の域内自由貿易と域内・対外制度の共通化、各国インセンティブ措置の廃止を含む共通自動車政策 (Regimen Automotor Comunあるいは Politica Automotoriz del Mercosur - PAM) に移行する計画に取り掛かった (O'Keef and Haar, 2001)。2000 年までの経過措置として、1995 年にアルゼンチンとブラジルは自由貿易枠を数量規制から外貨バランス規制へと柔軟化し、既存のインセンティブ措置の基準となる国内調達率算定に相手国製の自動車部品を組み入れることを承認するようになった。

ところが、デッドラインが目前に迫った 1990 年代末になるとブラジルでは州政府レベルで企業誘致のためにさまざまな恩典を供与する事例が多発するようになり、企業がアルゼンチンからブラジルに生産を移転する事例が見られた⁷。アルゼンチン政府はこれに対抗して、アルゼンチン国内で最低 30% 部品調達を行わなければ国産品と認定しない措置を追加された。対立が高まる中、2000 年に予定されていた PAM への移行は棚上げにされ、域内貿易自由化を前提として生産体制

を構築していた自動車メーカーは、失効する経過措置を代替する枠組みがなければ関税支払いの義務が生じる可能性に直面した。

PAM 交渉は 2000 年 12 月によく合意に達し、対外共通関税（完成車 35%、自動車部品 14～18%）、1 ドルの輸入に対して無税で輸出可能な輸出額の上限を定めるモニター付きの自由貿易、域内調達率 60%、あらたに国・地方政府の投資や輸出へのインセンティブを受けた製品の域内品認定除外、などを含むメルコスル通商委員会決議 70/00 号が 2001 年 2 月 1 日に発効した。同時に、2006 年 2 月から自動車部門の域内貿易を完全自由化することも謳われている。

メルコスルの自動車産業の枠組みはこのような変遷をたどっており、基本的にアルゼンチンとブラジルの間で著しい貿易不均衡が生じることが認められてこなかった。その中でいくつかの注目すべき変化があった。第 1 にアルゼンチンを基盤としていた欧州メーカーがブラジルに本格参入し、ブラジル市場の主要 3 社もアルゼンチン工場を強化するなど各社がメルコスルにおけるツイン・プラント体制を確立した。第 2 に日系メーカーなどの新規参入が相次ぎ、中にはトヨタのように当初からツイン・プラント体制を構想するものもあった。前節で考察したように、こうした戦略は外貨バランスを保たなければならないメルコスルの制度的要求を満たしつつ、地域市場を活用しようとする企業にとって合理的である。

表 3 1995 年ごろのメルコスル自動車生産立地の状況

フィアット	アルゼンチンで 4 ドアセダン (Uno) と 2000cc エンジン、車体、シャフトなど部品をブラジル工場に供給する。ブラジルでは、大衆車と輸出用のグローバル・モデルを生産する。
GM	ピックアップ・トラックの生産ラインをアルゼンチンに移管し、ブラジルでは大衆車 Corsa の生産に特化。
オートラティエナ (フォードとフォルクスワーゲンの経営統合体)	ブラジルから 4 ドアセダン Verona, Pointer, Logus をアルゼンチン工場に移管。ブラジルでは小型車の Fiesta を生産する。ブラジルのトラック工場を強化し、アルゼンチンからエンジン、ギアボックス等の供給を受ける。
スカニア	バス生産をブラジルに集約。アルゼンチンでは中型トラック工場。
トヨタ	アルゼンチンでピックアップ・トラックを生産。エンジンをブラジルから供給する。
ルノー	ブラジルに工場設立。

(出所) BNDES (1995) をもとに筆者作成

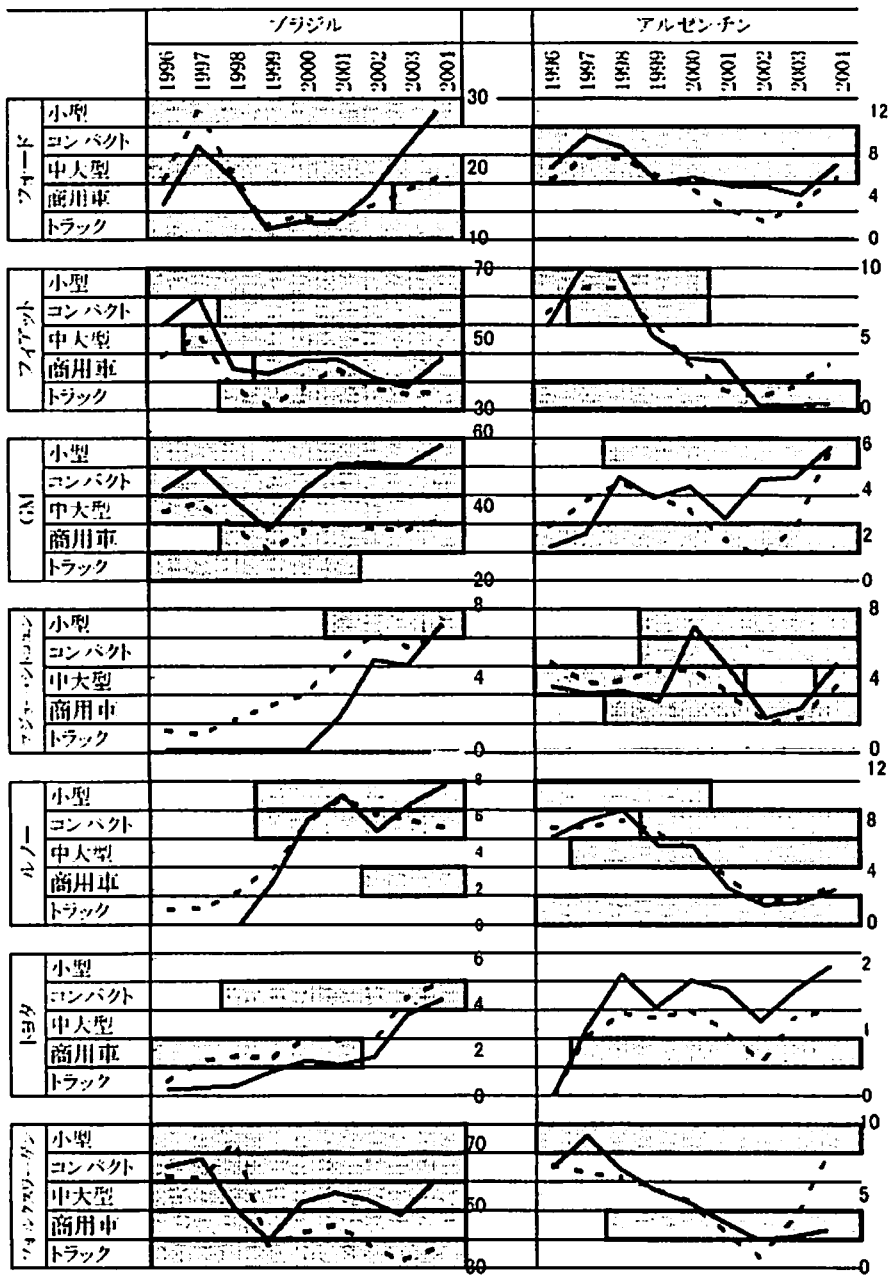
BNDES (1995) によれば、メルコスル発足当初、主要な自動車メーカーは、車

種別にアルゼンチンとブラジルの間で生産を分ける戦略を持っていた。その概略を示すと、表3のようになる。この表では、ブラジルに小型車生産が集中していることが特徴的であり、大衆車計画によって生まれたブラジル市場のバイアスを反映している (Di Serio 2001)。アルゼンチンでは4ドアセダンやピックアップ・トラックが生産されていた。

図3は主要メーカーについて、1996年以降の生産・販売台数と、生産された車種の推移を表している。図の網掛け部分は相当する車種が当該年に生産されていることを表す。また、折れ線グラフの実線は生産、点線は輸入を含む国内販売台数(右側縦軸に記した単位は万台)をあらわす。販売台数は輸入を含んでおり、生産台数との差はネットの輸出台数を表すと考える。

まず、生産規模が大きいフォルクスワーゲン、フィアット、GMの3社について見ると、いずれもブラジルでの生産はすべての車種にわたり、アルゼンチンでの乗用車生産は一部の車種に限定されている。フィアットの場合はすでにアルゼンチンでの乗用車の組み立てを停止してブラジルからの輸入による供給に切り替えており、エンジンや部品の供給で相殺するための外貨を稼いでいる。フォルクスワーゲンは、アルゼンチン工場で行っていたブラジル市場向け小型車Golの生産を止め、工場をエンジン・部品の生産に切り替えている。この2社では、ペソ切り下げ後、アルゼンチン工場で生産されるエンジンや部品は、ブラジルのみならず世界各地の自社工場にも向けて供給する体制をとっており、コスト・センターとして見直されつつある。フォルクスワーゲンとGMはブラジルに主な生産拠点を置き、アルゼンチンの生産能力はその10分の1程度である。ブラジルにおいては生産と販売が大きな差を示しており、活発な輸出が行われていることを表している。GMがアルゼンチンで生産しているのはブラジルで生産しているのと同系のCorsaであり、アルゼンチン経済危機のときの国内市場の落ち込みをブラジルへの輸出によってカバーしてきたことが見てとれる。フォードは、ブラジルで小型車を生産し、アルゼンチンではコンパクト車とピックアップ・トラックを生産する車種別分業を維持しているが、両方の工場国内販売を上回る生産を行い、余剰を輸出に回すことで、規模の経済を発揮している。元来アルゼンチンに主力工場を持っていたブジョーとルノーは、小型車・コンパクト車を中心にブラジルの生産能力を急速に拡大しており、アルゼンチン工場は中大型セダンおよびピックアップ・トラックの生産に特化して、両国の組立工場を共存させている。メルコスルにおいては新興勢力であるトヨタもブラジルで乗用車を生産し、アルゼンチンをピックアップ・トラックの輸出拠点としている。

図3 メルコスル主要自動車メーカーの生産車種と台数の変化（1996-2004年）

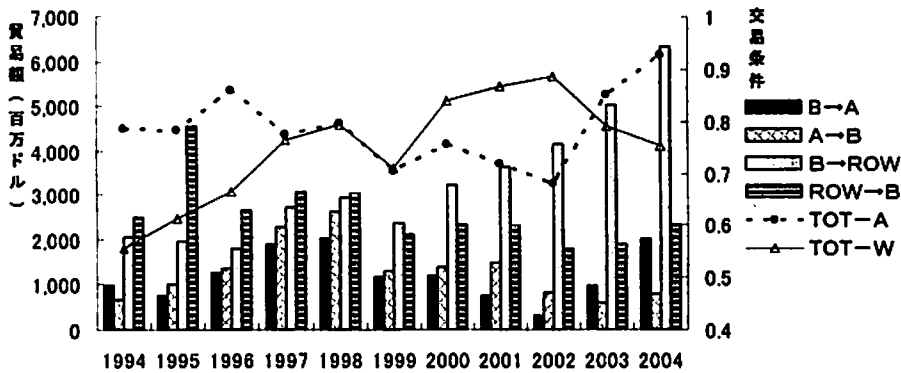


(注)商用車はピックアップ・トラック、ライトバン、ジープを含む。

(出所) アルゼンチン自動車工業会 (ADEFA) とブラジル自動車工業界 (ANFAVEA) ホームページに掲載されている生産・販売統計にもとづいて作成。

図4で棒グラフは、ブラジル(B)の自動車関連貿易額⁸を対アルゼンチン(A)と対その他世界(ROW)に分けて表したものである。アルゼンチンとの間の貿易関係は、表1で確認した貿易総額の推移と同じ傾向を示しており、1998年まで輸出入ともに伸びた後、1999年以降の経済危機の影響による低迷が見られる。ただし2003~04年にブラジルからアルゼンチンへの輸出が急回復した反面、アルゼンチンからブラジルへの輸出が伸び悩む非対称な傾向が現れて、輸出入収支はブラジル側出超に転じている。アルゼンチンを除く対世界自動車関連貿易では、1999年以降めざましい輸出の拡大が続いている。

図4 ブラジルの対アルゼンチンおよび対その他世界自動車貿易額と交易条件



(注)Aはアルゼンチン、Bはブラジル、ROWはその他世界を指し、矢印は貿易の方向を意味する。TOT-A、TOT-Wはそれぞれ、ブラジルの自動車産業のアルゼンチンとその他世界に対する交易条件である。

(出所) ブラジル貿易開発省貿易データベース

(<http://alicesweb.desenvolvimento.gov.br>)

貿易額の推移だけではブラジルの対アルゼンチン自動車関連貿易の特殊性はあまり明らかでない。そこで図4の線グラフで表した交易条件を見ると、対アルゼンチン交易条件は2002年まで悪化傾向にあったのがその後改善に転じ、これに対してその他世界との貿易の交易条件はそれとは対称的に推移している。この差異を説明するためには、図3が参考になる。対アルゼンチン交易条件は、アルゼンチンから中型セダンを輸出しブラジルからより安価な小型・コンパクト車を輸出する車種別分業をおこなう関係が支配的であったのが、主要メーカーがアルゼンチンから部品を供給し、ブラジルからの完成車を輸出する関係に切り替えつつ

あることを反映している。一方、その他世界とは完成車の輸入が減り輸出が増える傾向が続いて交易条件が改善した後、2003～04年の輸出拡大には、世界中の生産工場に向けてブラジル工場から供給される部品およびエンジンの輸出が大きく貢献したため、交易条件の悪化となって現れている。

メルコスル域内で車種別分業体制をとるモデルは依然として有効であるが、アルゼンチンを部品基地として活用するあらたな分業体制が現れていることに加え、域内の閉じた分業体制にとらわれず、メルコスルが域外から部品を調達し域外へ製品や部品を輸出する国際的な生産拠点としての役割も持つようになるなど⁹、新たな展開が見られる。先進国との賃金格差や近接性で絶対的優位性を持っていないメルコスルにとって、地域市場の形成が可能にする規模の経済は競争力の重要な源泉となっている。したがって、域外輸出の増加によって域内貿易比率が相対的に低下したとしても、それはメルコスルの存在意義が失われたことを意味しないであろう。

IV まとめと残された課題

空間経済学の理論によれば、規模の経済と輸送費用の相互作用が働くときに、十分に輸送費用が引き下げられれば、産業集積が起こり、空間経済構造の不均一性が強まると考えられる。この議論は国際的地域経済統合にもあてはまるものであるが、国際間では不均衡問題が政治的紛争に発展しやすく、地域経済統合そのものを頓挫させるリスクを含んでいる。この問題を回避するために、セカンド・ベストではあっても、適切に分業体制をとることによって政治的にも実現可能な地域統合のメリットを享受することが可能になる。

メルコスルの自動車産業は、地域全体を一体的な市場としてすべく、変化する経済環境に適応させながら、分業体制を維持してきた。当初は車種別分業で完成車の交換を行っていたのが、近年メルコスルで活動する多国籍企業はアルゼンチンでのアセンブリを大幅に縮小して部品生産や一部の輸出向け車種に集中するようになり、ブラジルにフルラインの生産ラインを取り揃えてメルコスル市場に乗用車を供給する傾向にある。アルゼンチン・ブラジル両国の新聞等の報道では、多くの産業でアルゼンチンの空洞化が起こって経済不均衡が拡大していることを懸念する見方が強まっているが、本研究を通じて、自動車産業については柔軟にそうした事態を回避する対応が進んでいる実態を確認することができた。

さらに進んで、メルコスルの自動車産業は、域内市場に対応した分業体制を模

索する戦略を越えて、米州市場および環大西洋市場の生産拠点として、小型・コンパクト車やエンジンなどの分野への特化を強めながら発展を遂げている。米州自由貿易圏交渉やヨーロッパ連合との自由貿易交渉が進展するなかで、こうした方向が域内の分業体制にどのような影響を与えるかを考えることは、本研究との関連で再検討すべき課題である。

また本研究ではデータの制約から部品企業を明示的に分析の対象とすることができなかった。部品産業とアSEMBリー・メーカーの取引費用も産業集積と地域構造に影響を与える重要な要素であり、この点についても次の課題としたい。

謝辞：匿名の2名の査読者から大変有益なコメントをいただいたことに、深甚なる感謝を申し上げます。残された誤りはもちろん筆者に帰するものです。なお、本論文は文部科学省科学研究費補助金基盤研究（C）（課題番号 17530208）の助成を受けた研究成果の一部です。

注

¹ 加盟国の輸出額の合計に占める域内輸出の割合。

² 完成車と自動車部品・エンジンを含むアルゼンチン・ブラジル2国間の自動車関連貿易は1996年に30億ドルであったのがピーク時の1998年には約50億ドルに達し、貿易取引額全体に占める比率も25%から33%に上昇した。その後貿易額は2002年に12億ドルに落ち込み、シェアも17%となったが、2004年には28億ドル・22%に回復している（データ出所はブラジル開発産業貿易省貿易データベース<http://aliceweb.mdic.gov.br>）。

³ これに対して交易条件と名目為替レートは2つの異なる内生変数であるので、常に対称的な変動をすることは限らない。例えば自国が輸出する財への支出性向が増大するとき、輸出が増えて輸入が減るので名目為替レートは増価し、輸出財は輸入財に対して相対的に価格が上昇するので、交易条件は改善する。他方、輸出財の生産性が上昇する場合、その財の価格が低下するので交易条件は悪化するが、外国の需要が価格弾力的であれば輸出が増加して名目為替レートは増価する。

⁴ アルゼンチンに生産を集中しても、固定は同様に2FからFに節約されるが、ブラジルに供給するために250tの輸送費が発生するためにブラジルに集中するよりも大きな費用が発生する。すなわちブラジルに集中させるほうが有利となるのは自国市場効果によるものである。

⁵ 本稿改訂の段階で本誌査読者のひとりからこの点についての指摘をいただいたことに謝意を表したい。

⁶ これはひとつの例であって、後の事例で見ると、部品とアSEMBリー、小型車と中型セダン、というような両国の需要の特性に合った分け方が可能である。

⁷ バイア州政府がフォード社の新工場に2010年までの所得税免税措置を与えたのがもっとも有名な例とされている。

⁸ データはブラジル貿易開発省が公開している貿易データベースALICEWEBから、輸送機器とその部品（2桁コードが87のもの）からトラクター・農業機器に関連するものを除いたもの

と、内燃機関とその部品（2桁コードが84のもの）から乗用車・トラック用のものを抽出した。交易条件は輸出入額（ドル）を重量（kg）で割って単位当たり価格とし、輸出価格を輸入価格で割って算出した。高付加価値で単位重量あたり価格が高い乗用車や商用車の比率が相対的に輸出（輸入）において増えれば交易条件が改善（悪化）すると解釈できるからである。

⁹ ブラジルは1999年にメキシコとの間で調印した自動車貿易協定の関税譲許率と数量枠を2002年に大幅に拡大し、2006年に完全自由化する。アルゼンチンもメキシコと同様の協定を結んでいる。2003～04年のブラジルからメキシコへの乗用車輸出は年間10億ドルを超えており、アルゼンチンからも自動車関連輸出の総額は4～5億ドルとなっている。

参考文献

西島章次「アルゼンチンの通貨危機」西島章次・細野昭雄編著『ラテンアメリカにおける政策改革の研究』神戸大学経済経営研究所、2002年 pp.161-181

吉川洋「均衡為替レート」『ファイナンシャル・レビュー』第48号（1999年1月号）pp.1-12

Anderson, James and Eric van Wincoop, "Trade Costs," *Journal of Economic Literature* XLII, 2004: 691-751.

BNDES, Brasil e Argentina: Estratégias de Integração – Setor Automotivo, 1995.

Di Serio, Luiz Carlos, Tecnologia e Competitividade: O Caso Volkswagen do Brasil, mimeo, EAESP-FGV, São Paulo

(http://www.fgvsp.br/academico/professores/Di_Serio/VW.doc)

Fujita, Masahisa, Paul Krugman, Anthony Venables, *The Spatial Economy*, MIT Press, Cambridge, 1999.

McCallum, John "National Borders Matter: Canada-U.S. Regional Trade Patterns," *American Economic Review* 1995: 615-623.

Miozzo, Marcela, "Transnational Corporations, Industrial Policy and the 'War of Incentives': The Case of Argentine Automobile Industry," *Development and Change* 31, 2000: 651-680.

O'Keef, Thomas and Jerry Haar, "The Impact of Mercosur on the Automobile Industry," *The North South Agenda Papers* 50, North-South Center - University of Miami, September 2001.

Sarti, Fernando, "Cadeia Automobilística," *Estudo da Competitividade de Cadeias Integradas no Brasil: Impacto das Zonas de Livre Comércio*. IE-UNICAMP/MDIC, 2002.

Schiff, Maurice and Alan Winters, *Regional Integration and Development*, World Bank and Oxford University Press, Washington, D.C., 2003.