

EU 統合進展下の中東欧自動車産業

—欧州生産ネットワークにおける中東欧の役割—

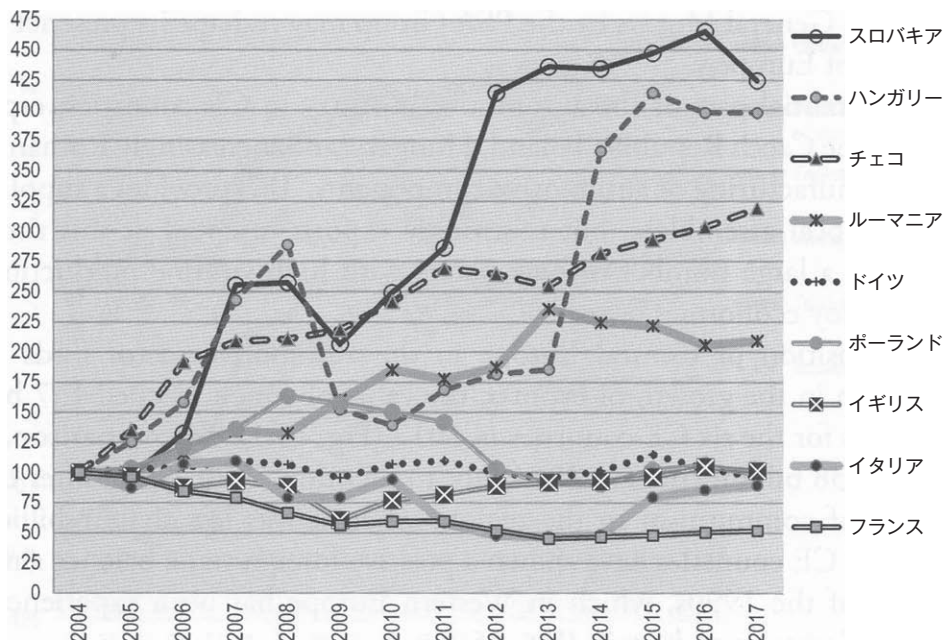
細 矢 浩 志*

はじめに

ポーランドやチェコ、ハンガリーなど中東欧（CEE）¹⁾の旧社会主義諸国では、冷戦崩壊後の市場経済体制への移行と EU 加盟の実現をつうじて経済発展のきっかけを掴むと同時に、基幹産業としての自動車産業が飛躍的な成長を遂げた。とくに中欧（CE）における乗用車生産は、2004年に実現した中東欧諸国などの EU 加盟（いわゆる「EU 東方拡大」）以降、驚異的な成長が観察されている。2004～17年間に、西欧諸国のそれは2009年危機前に微増した後は2004年水準でほぼ横ばいなのに対して、CE 諸国の乗用車生産は2～4倍に増加した（図表1）。人口1,000人当たりの生産台数（2017年）では、スロバキアが174台で世界第一位、次いでチェコ（133台）、ドイツ（68台）と続き²⁾、国内全製造業従事者に占める自動車産業の直接雇用者の比率（2018年）はルーマニアとスロバキアがともに15.7%で欧州トップ、3位以降はスウェーデン（14.4%）、チェコ（13.7%）、ハンガリー（12.8%）、ドイツ（11.3%）と続き、欧州平均（8.6%）を上回る上位6カ国のうち4カ国はCEEである³⁾。自動車産業はCE 経済・製造業においてもっとも重要な部門となっている。自動車・自動車部品の輸出は、CE 諸国の輸出総額に占める割合で2003年にはわずか9.3%だったのに対して、2017年には21.6%を占めた⁴⁾。いまや欧州の乗用車生産のおよそ1/4はCEE 諸国で製造されており、自動車産業は国民経済を支える重要な産業として中東欧各国に定着しつつある。社会主義時代にはほとんど注目されなかった自動車産業がこれほど変貌を遂げたのは何故だろうか。

本稿は、2004年 EU 東方拡大にともなうCEE 自動車産業の発展が欧州の自動車生産システムにどのようなインパクトをもたらしているかという観点から、今日の欧州自動車産業とくにその生産ネットワークの基本構造を確認しながら、CEEにおける自動車産業の特徴を分析し域内自動車産業で生じた構造変化の本質に迫ることを目的としている。はじめにCEE 自動車産業の軌跡を辿り発展過程の基本的な性格を確認する。つづいて同産業の構造的な特徴や欧州域内分業体制の実態と各国の役割などを指摘・整理し、欧州生産システムにおけるCEEの産業・経済的意義について考察する。最後に2020年代現在の相対的な位置を確認し、今後どのような展開が予想できるか展望してみたい⁵⁾。

図表 1 欧州主要国の乗用車生産の変化 (2004年 = 100)



出所：Guzik et al. (2020), p. 381.

I. 中東欧諸国の EU 加盟と自動車産業の再編

1. EU 東方拡大と中東欧の市場経済化

冷戦崩壊後の 1990 年代, CEE では社会・経済体制の転換 = 市場経済の導入が進展した。それは同時に CEE の EU 再生産圏への包摂のプロセスであった。CEE 諸国は, EU による体制移行支援プロジェクト (PHARE 等) を活用しつつ, 社会・法制度上の EU 基準の達成を精力的に推進する一方で (「アキ・コミュニテール」の遵守), 対 EU 関税の段階的引下げ・撤廃を柱とする欧州協定の締結などをつうじて, EU との結びつきを強めていった。

市場経済の経験に乏しい CEE 諸国にとって, 経済発展のカギは外国からの資金・技術の導入と企業経営・管理手法の導入・移転にあった。外国からの直接投資 (foreign direct investment, 以下 FDI), とくに EU (西欧) 諸国からのそれは, 市場経済体制への転換において重要な役割を果たした。欧州の FDI フローは EU/EC 統合の進展動向と強い連関性を示す。市場統合が始動する 1980-90 年代初にはギリシャ, スペイン, ポルトガルで, 90 年代以降は EU と加盟交渉に入った CEE 諸国で急増した。

FDI 流入が集中したのは, ポーランド, チェコ (含旧チェコスロバキア), ハンガリーの CE3 国である。2000 年末までに EU 加盟候補 10 ケ国が受け入れた FDI 総額 (ストック) で見ると三国で全体の 75.2% を占める⁶⁾。一方, 対 CEE 直接投資の主要な担い手は EU 既

加盟国すなわち西欧の先進諸国であった。1995-1999 年にかけて EU 加盟候補国に流入した FDI 総額のうち約 6 割は、EU15（東方拡大前の既加盟 15 ヶ国）から流入した。とくに CE のポーランド、チェコ、ハンガリーでは EU15 からの受入が圧倒的に多い⁷⁾。受入各国の投資国内訳は国によって異なるものの、CEE ほぼ全域で投資国の上位に位置し高いシェアを占めるのはドイツである。産業部門別では、総じて製造業への投資が高く、金融仲介（銀行・証券・保険）、運輸・通信、卸・小売業などが続く。

FDI の浸透を反映して貿易構造も劇的に変化した。CEE 諸国の輸出を牽引したのは外資系企業である。製造業輸出に占める外資系企業シェアは 90 年代に増大し、CEE 貿易の EU 依存度もまた飛躍的に上昇した。

FDI の受入国側も新自由主義的な経済・産業政策をつうじた外資への寛容な措置を供与することで産業再編に重要な役割を演じた。体制移行初期に外資導入に慎重な姿勢を見せた一部の国も、外資系企業との連携による技術移転等のメリットを経験するにつれ、次第に受入に積極的となった。CEE 各国が企業誘致を競い合う様相を呈したことも、産業再編を後押しした。

こうして EU からの FDI は CEE 諸国の工業発展を牽引すると同時に、インフラ整備や産業集積の進展に貢献した。90 年代 CEE 諸国の体制転換 = EU 加盟交渉進展は、CEE 諸国の経済・産業構造の再編と EU 市場経済圏への編入を決定的に主導した⁸⁾。

2. 主要自動車メーカーの中東欧進出

CEE 自動車産業の再編とその後の発展を主導したのも FDI であった。CEE における優秀な技能を持つ勤勉かつ低賃金の労働者の存在やストライキの少なさなど雇用・労働面のメリット、EU 市場に近接する地理的優位性やロジスティクス上のメリット、受入国の投資優遇策（民族資本主導での経済発展を目指す途上国と異なり相対的に外資アレルギーが小さい）、潜在的な市場成長力などさまざまな優位性をもつ CEE は、大手グローバル企業、とりわけ EU の自動車多国籍企業（multinational enterprise, 以下 MNE）にとって魅力的な投資先とうつつた。CEE 自動車産業が冷戦崩壊以前の社会主義体制下で一定の製造経験を積んでいたことも外資の進出を促した。かくして EU の有力メーカーは先を競って CEE での製造拠点の構築に邁進することになる⁹⁾。

最初の進出ラッシュは社会主義政権が相次いで崩壊し市場経済への移行を始める 1990 年前後である。この時期は独仏伊の大手メーカーを中心に、現地資本（旧国営企業）・パートナー企業の買収もしくは合併という形（ブラウンフィールド投資）で CEE 進出が繰り返された。

ポーランドでは、社会主義時代の 1960 年代よりライセンス生産契約の締結等をつうじて現地企業と合併事業を営んできた伊フィアット・アウト（以下フィアット）が、1992 年に

現地企業 FSM を完全買収し社名を FAP (Fiat Auto Poland) と改めた。新たな拠点形成に動いたのはドイツ・フォルクスワーゲン (VW), 欧州 GM, フランス・ルノーである。とくに精力的に拠点構築に取り組んだのが VW グループであった。同グループは隣国チェコ (1991 年シュコダ Skoda 系列化), スロバキア (91 年 BAZ 買収), ポーランド (93 年 VW Poznan 設立), ハンガリー (93 年 Audi Hungaria Motors 設立) に相次いで進出を果たしている。欧州 GM は 1991 年にハンガリー (GM Hungary, 94 年 Opel Hungary に社名変更), ポーランド (GM Poland) に拠点を設け, ルノーは 1989 年にスロベニアで現地工場の操業を開始した。アジア勢ではスズキ, 大宇が拠点作りに着手した。CEE 進出にもっとも意欲的であったスズキがハンガリーで日系企業として初となる合弁工場を設立 (マジヤール・スズキ Magyar Suzuki) するのは 1993 年である。

進出ラッシュ第二波は EU 加盟交渉が本格化する 90 年代後半である。国営企業の買収が一巡するこの時期の特徴は, 先発組の事業再編と後発組の新規参入開始である。

この時期, 先発組の事業展開は明暗を分けた。順調に拠点構築を推進したのは VW である。ポーランドで新たにエンジン事業を立ち上げ (98 年 VW Polska), 欧州各地の完成車製造拠点への供給体制の整備に着手している。また, グループ企業シュコダは生産を飛躍的に拡大し, チェコ国内で販売シェアトップを占める有力メーカーに成長した。その一方で, 欧州 GM は早くも CEE 拠点の再編を余儀なくされている。ハンガリーでは完成車組立事業を中止し (99 年), 2000 年には操業間もない GM・Poland (ワルシャワ工場) を閉鎖した。CEE における完成車製造事業はポーランドのグリウィツェ工場に集約された。

後発組の代表は日・仏メーカーである。ルノーは CEE 現地販売網の整備に着手すると同時に, ルーマニアではダチア Dacia の買収に動き (99 年出資強化), トルコの輸出拠点化にも乗り出した。また, ポーランドではいすゞがエンジン事業を立ち上げ, トヨタも進出表明するなど日本メーカーの参入も相次いだ。

第三波は EU 加盟が正式決定される 2002 年前後に現れた。新規参入本格化と競争の激化がこの時期の特徴である。何より注目されるのはフランス・PSA (プジョー・シトロエングループ) の参入である。それまで CEE に生産拠点を持たなかった PSA は, チェコでトヨタと合弁企業 TPCA (Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech) を立ち上げる一方で, 間髪入れずにスロバキアへの単独進出計画を打ち出したからである (2002 年)。同様に, 新規参入組としては韓国・現代の動きがある。グループ企業・起亜は 2004 年にスロバキアで欧州初の完成車工場 (能力 30 万台) を建設することを表明した。

PSA と共同完成車事業に取り組むことを決めたトヨタは, ポーランドのパワートレイン事業 (エンジン, トランスミッション等駆動系部品生産, 以下 PT 事業と略記) の能力増強に乗り出している (02 年 TMMP 稼働, 05 年 TMIP 稼働)。GM グループでは 2000 年に提携したフィアットとの協力構想が具体化し PT 事業で両社の合弁 (Fiat-GM Powertrain

Polska) が実現した¹⁰⁾。

CEE では、1990 年代以降 EU 自動車大手をはじめ有力企業による製造拠点（完成車、部品）の形成が急速に進展した。当初は、主に独仏伊の欧州勢による現地国営企業等の買収をつうじた拠点形成（ブラウンフィールド投資＝VW によるチェコ・Skoda、ルノーによるルーマニア・Dacia の系列化等）が目立ったが、EU 東方拡大が正式決定される 90 年代後半以降は日韓のアジア勢による新規参入（グリーンフィールド投資＝トヨタ・仏 PSA による合弁 TPCA 設立等）も本格化した。CEE 地域は欧州を代表する自動車産業の集積地帯のひとつになったのである。

中東欧の自動車産業は、冷戦崩壊後の市場経済体制への移行にともなう欧米先進諸国からの FDI によって大きく変貌を遂げた。同産業発展史における最大の特徴である。

II. 欧州自動車生産ネットワークの形成と中東欧自動車産業

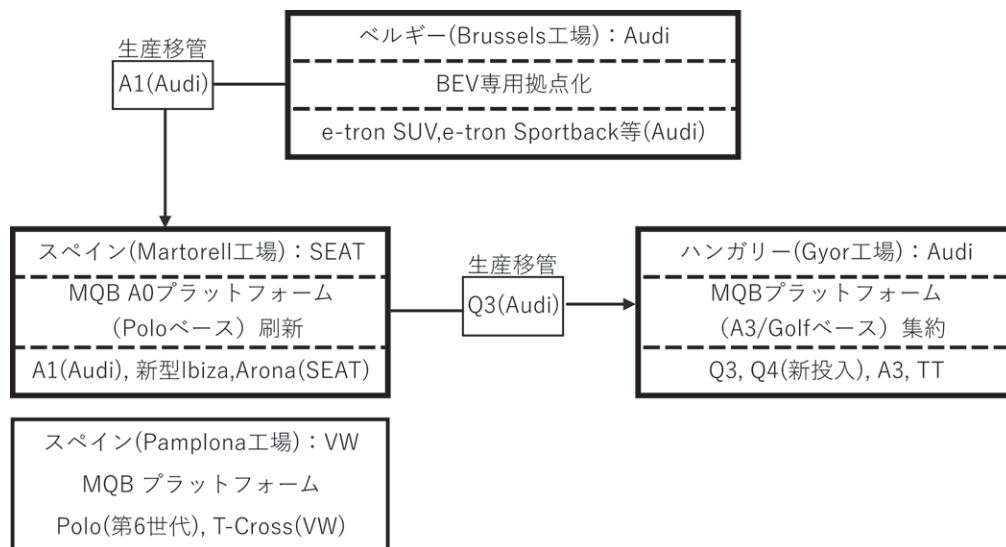
1. 欧州生産ネットワークの形成

FDI 主導による産業再編は、CEE 事業拠点を MNE の国際分業体制の一翼を担う拠点として整備するためであった。CEE 産業発展史の第二の特徴は、欧州規模の生産ネットワークへの編入・統合を軸とする進展である。

EU 単一市場の形成は、欧米 MNE による効果的な拠点配置の追求に道を開き、通貨統合はクロスボーダー投資を促進する。FDI の主体たる MNE は、各国の要素賦存状況と内部化されたバリューチェーンにおける企業特殊な優位性に応じて投資意志決定を行うことで、効率的な事業体制の構築をいっそう推進した。構造転換後の CEE 自動車産業は、大手メーカーの事業戦略にもとづくグローバルな生産分業関係をつうじて西欧の製造拠点と密接に結びつけられ、広域欧州を舞台にした生産ネットワークの一翼として機能することになるのである。

西欧からの FDI によって、生産の主役は旧国営企業から外資 MNE に移行し、商用車・トラック部門はほぼ消滅、替わって乗用車生産が製造の中心を占めるようになった。CEE におけるトラック事業の崩壊は、CEE 自動車産業の構造再編が MNE の戦略的意図を反映したものであることを象徴する。再編後の CEE 自動車産業は、乗用車製造を事業の柱として飛躍的に成長を遂げるのである¹¹⁾。さらに、製造車両の大半は海外に輸出された。CEE（とくに CE）諸国の自動車輸出比率は総じて高く、たとえば 2006 年のチェコ、ポーランド、ハンガリーの自動車輸出比率はそれぞれ 91.9%、95.3%、80.2% であり、スロバキアにいたってはほぼ全量が輸出に振り向けられた年もある（2000 年、99.8%）¹²⁾。CEE 自動車製造拠点は、大手自動車 MNE による乗用車の製造・輸出拠点として再編され国際分業の環に組み込まれたのである。

図表 2 VW グループ (VW, Audi, SEAT) 欧州主要拠点の分業体制 (2018 年)



出所：FOURIN (2018), pp. 75, 87-88 から作成。

代表的な企業・独 VW を取り上げてみよう。VW は、スロバキアでの完成車工場建設やポーランドでの PT 系部品製造拠点の設置など、CEE 市場開拓と EU 市場向け輸出拠点化を積極的に推し進めた。完成車組立事業については、CEE 工場ごとに製造モデルの集約を大胆かつ急ピッチに進めた。たとえば 2000 年代初の EU 東方拡大期、ポーランド工場では、シュコダ・ブランドの組立事業をチェコに移管し、代わりに小型商用車組立をスペイン SEAT から移管した。一方で、スロバキア工場で製造されていた Polo 組立を 2004 年にスペインの VW 工場へ移管することを表明した。こうした取組みにより、CEE 各生産拠点はそれぞれポーランド = 小型商用車、チェコ = 中・小型乗用車、スロバキア = 4WD、ハンガリー = アウディ・TT クーペ (小型スポーツ車) といった、特定モデルの製造拠点としての役割を明確にしたのである。製造モデルの工場移管による効率化は継続して追求されている (図表 2)。広域化した欧州における国際分業の推進は VW グループの得意とするところである¹³⁾。

FDI によって生まれ変わった CEE 事業拠点は、グローバル展開をも射程に入れた汎欧州生産ネットワークに組み込まれ、欧州規模の国際的な生産分業の重要かつ不可欠な環として位置づけられたのである。

2. 欧州生産ネットワークの基本構造

新たに CEE を組み入れ広域化した欧州自動車生産ネットワークは、概ね三つの産業集積地によって構成される。①コア地域 = 独仏等の伝統的な産業集積地域、②旧ペリフェリ域 =

EU 東方拡大 (2004 年) 以前の周辺地域 (イベリア半島), そして③新ペリフェリ域 = EU 東方拡大以降, 拠点開設が進んだ中東欧・EU 外縁諸国 (トルコ, 北アフリカ) である。これら主要な地理的空間は MNE の経営戦略によって巧みにコントロールされる。産業集積地は, それぞれの立地環境に応じた事業機能の集約・特化を推し進め, 生産ネットワークの形成をつうじて有機的な連繋の環として結びつけられつつグループ内での相互補完的な役割を演じている¹⁴⁾。西欧コア地域ならびに旧ペリフェリ域のスペインの産業特性を概説したのちに, 新ペリフェリ域・中東欧について詳述しよう。

(a) 西欧コア地域

欧州生産ネットワークを構成する中核地帯は, 早くから自動車産業の発展が国民経済を支えてきたドイツ, フランスなど西欧諸国である。これら西欧の産業集積地では, EU 東方拡大にともなう新たな低賃金拠点の登場により拠点の移転・配置換え等の「産業空洞化」が懸念されたが, 伝統地域の自動車生産は比較的堅調に推移している。西欧コア地域では, 事業上の特殊な機能への特化をつうじて立地上の比較優位性を発揮しようと模索しているからである。東方拡大以降は, 新しいタイプの小型車製造拠点 (トヨタ・仏バランシエンヌ工場 = 都市型セカンドカー・小型車ヤリス, MCC (Micro Car Corporation, のち Smart に社名変更)・ロレーヌ工場 = 都市型ミニカー・Smart) の設置や研究開発機能の集約などの動きが目目される。これら製造拠点では, 設計・製造間連携の強化, 設計局面でのメーカー・サプライヤー間の相互連携の必要性, 最終市場への近接などの強みを生かし, 設計・開発機能, 管理統括機能の集積にもとづく比較優位性を保ち続けていることが特徴である。

(b) 旧ペリフェリ域 (スペイン)

スペインは EU 東方拡大以前の西欧生産ネットワークにおける有力な「ペリフェリ域」であった。CEE 諸国 = 新ペリフェリ域への自動車生産空間の拡張によってその地位が脅かされると考えられてきたイベリア半島 = 旧ペリフェリ域は, 今日でも重要な自動車生産地帯のひとつである。年間生産台数は 2000 年代以降, 漸次減少傾向にあるとはいえ, スペインは欧州でドイツ, フランスに次ぐ第三の自動車生産大国としての地位を保持し続けている。その理由は, 欧州自動車生産ネットワークにおいてスペインが果たす独自の機能に求められる。スペインは現在, 欧州における商用車の第一の生産国 (全欧州産出の約 1/3 を占める) である。ルノー (バリアドリッド Valladolid 工場), PSA (Madrid 工場, Vigo 工場), VW (Pamplona 工場, セアト社 Martorell 工場) など欧州の大手 MNE が, 商用車・ミニバン・オフロード車などの有力な製造拠点を構えている。VW グループのセアト社・Martorell 工場 (バルセロナ) は, EU 東方拡大以降, 車両生産に加えてスポーツカー・ブランド (セアト, Audi) の設計機能が付託されるなど R&D 機能の強化も進み, グループの商用・多目的車事業の重要な拠点へと変貌した。多数のサプライヤーが現地進出した結果, スペイン北東部サンタンデルからバルセロナに至る 500 km 以上に及ぶ一帯は「産業のアーキペラゴ (多

島海)」と称されるスペインを代表する自動車産業集積地帯となっている¹⁵⁾。

EU 東方拡大を契機に、欧州の産業地図は大きく塗り替えられた。自動車産業では、西側 MNE による中東欧の再編と西欧既存拠点との連携を軸にした企業・地域間分業体制の再編が繰り返され、欧州はもとより北アフリカ・トルコを巻き込んだ巨大製造空間を舞台とする一大生産ネットワークが形成されたのである。

3. 生産ネットワークにおける中東欧の役割

新ペリフェリ域・CEE の産業特性は、欧州生産ネットワークにおける分業パターンをみることによって把握できる。CEE 自動車拠点が担うのは、以下の三つの機能・役割である¹⁶⁾。

基本的な分業パターンは、輸出向けの廉価小型乗用車の大量生産である。一般に、MNE のグローバル展開を担う現地子会社として機能する CEE 拠点は、低賃金活用型の「部品輸出基地」「低付加価値品生産基地」として位置づけられることが多い¹⁷⁾。良質で低コストの労働力、一定水準の製造業基盤、西欧への地理的近接という条件の組合せが、激しい競争と低マージンの小型車市場向けのコスト削減戦略にとって理想的である。加えて小型車は CEE ではその所得水準ゆえに最適な販売車両である。したがって CEE における西欧 MNE の典型的な戦略は、彼らが製造活動を展開しその市場シェアを拡大することを目指す国において出来るだけ良好な市場ポジションを確立することにあつた。ポーランドにおけるステラントイス (旧 Fiat, GM, Opel)、ハンガリーにおけるスズキ、チェコにおける VW、そしてルーマニアにおけるルノーは国内・輸出市場向けの小型車生産に照準を合わせている。21 世紀以降に参集した日本 (トヨタ) や韓国 (現代, 起亜) そしてフランス (PSA) の進出動機も同様である。

第二のパターンは、SUV・高級車等の欧米市場向けに輸出される製品の少量生産である。これら非量産車両の多品種生産は、投資規模が標準化された乗用車の大量生産に比べてより費用がかさむため、低労働コストに加えて柔軟な生産体制の確保が求められる。雇用・賃金等にかんする厳しい労働法制や強力な労働組合が存在する西欧社会では困難であった作業の変更や配置転換、時間延長・短縮等の追求を可能にする CEE は、大手 MNE にとって最適立地なのである。ハンガリーやスロバキアで最高級セダンや SUV の生産が手がけられているのは、そのためである。スロバキアの VW・Bratislava 工場の主力製品は高級 SUV や 4WD であり、しかも製品はほぼ全量が輸出されている。同工場は「トップレンジに属する高機能モデルを世界市場向けに組み立てる唯一のプラント」¹⁸⁾ と位置づけられた。ハンガリーのアウディ (AHM)・ジョール Gyor 工場は Audi TT Coupe, Roadster など同社主力スポーツ車の製造・開発拠点として名高い。デルファイによるポーランドでのエンジニアリング・センターの開設や VW による旧東ドイツ・ドレスデン工場での最高級車フェイトン Phaeton と Passat W8 の製造、ボルシェによるライプツヒヒでのオフロード車両の製造

(VW と共同) 決定なども同様の文脈である¹⁹⁾。新しい生産空間として欧州自動車生産システムに組み込まれた CEE では、一般・汎用(部)品の製造や量販(小型)車の組立など労働集約的な活動に加えて、これまでのペリフェリ域のイメージと異なる事業が展開されている。新ペリフェリ域では、高機能・ニッチ製品の生産に加えて、R&D 活動の強化が模索されることとなる(次章参照)。

第三は、ネットワークに組み込まれた部品生産のパターンである。CEE は欧州各地の製造拠点に主要部品を供給する役割を担う。代表的な事例として、ポーランドにおける PT 系部品製造の集積(Fiat, いすゞ, トヨタ, VW (商用) 各社による部品製造事業の展開), ハンガリーにおける高機能部品製造の集積(アウディ AHM 工場(同社スポーツ車向けエンジン), オペル・Hungary 工場(エンジン, ギアボックス)など)が指摘できる。多くの有力サプライヤーが拠点形成を推進し、生産ネットワークにおける部品供給基地としての役割はさらに重要なものとなった。

今日 CEE 拠点の活動は多彩である。新ペリフェリ域・CEE は単なる低コスト拠点でなく、応能負担と機能進化をともしつつ MNE の重要な戦略的ポジションを獲得したと考えられる²⁰⁾。

Ⅲ. 進化する中東欧自動車産業

1. 2008~09 年世界経済危機

EU 東方拡大を契機に順調な発展軌道を歩むかに見えたその矢先, CEE 自動車産業は一転して危機を迎えた。いわゆる「リーマン・ショック」に起因する 2008~09 年世界経済危機である。本節では同危機のインプリケーションについて検討する²¹⁾。

世界経済危機は自動車産業に深刻な被害をもたらした。世界の自動車生産台数は、前年比で 2008 年に 3.5%, 2009 年には 12.4% 減少した(国際自動車工業連合会 OICA 統計による)²²⁾。同危機の CEE 自動車産業に対する影響は、危機後の回復を含め地理的に非常にばらつきがあったものの、その大きな特徴は、地域全体の生産量の減少と諸外国からの FDI の流入の鈍化, FDI ストックの減少につながった点にある。外資系自動車サプライヤーによる CEE 域内拠点の新規開設件数は経済危機を境に一気に落ち込み、その後も低迷を続けた(図表 3)。経済危機により CEE 産業の発展は大きな転機を迎えたのである。

Pavlinek は、チェコとスロバキアの自動車会社を対象に実施したアンケート調査ならびに企業インタビューをもとに、CEE 自動車産業に対する経済危機の影響について検討している²³⁾。それによると、両国のサプライヤー部門における経済危機の影響は、全般的な生産の落ち込みや雇用の減少をもたらしたものの、当初考えられていたほど劇的ではなかったと評している。その最大の理由として挙げられるのが、グローバルな生産ネットワーク

図表 3 CEE での外資系サプライヤー工場の新設件数 (1997-2015)



出所：Pavlínek (2017a), p. 10.

(Global Production Network, 以下 GPN) への統合である。国外で組織された GPN が、CEE 経済に危機が伝わる主要な伝達経路の一つであったことを示唆する。言い換えれば、CEE の生産者が GPN に組み込まれたことで、CEE の経済危機に対する脆弱性は緩和されたのである。

二国の調査から Pavlínek が注目するのは次のような点である。第一に、経済危機が CEE に与えた負のダメージは地域によって不均一なものであった。欧州近隣のロシア、トルコ、ウクライナなど比較的規模の大きい自動車生産国で激しい落ち込みを記録しているのに対して、ハンガリー、スロバキアはわずかに減少したものの、CEE 中核のチェコ、ポーランド、ルーマニア、スロベニア²⁴) ではむしろ生産は増大した (図表 4)。こうした違いもまた、ネットワークへの編入による波及的連鎖に加えて、CEE 拠点が同ネットワークにおいて果たす役割の違いから生じるものと考えることが出来る。危機による生産の落ち込みが比較的軽微なものにとどまったチェコ、ポーランドは、総じて相対的に重要な環として機能していることを示唆する。

第二に、チェコやスロバキアの主要な自動車部品メーカーがより低い生産コストの国・地域に移転することはなかった。閉鎖・移転の少なさは、現地の自動車企業がチェコやスロバキアの経済に深く根を下ろし定着している embedded ことを示唆する。企業レベルの分析では、経済危機前の生産動向は両国で大きく異なっていたにもかかわらず、経済危機の影響は類似していた。その原因は、チェコとスロバキアの自動車産業はいずれも、輸出向けの小型乗用車の組立と自動車部品の生産に特化していることによると考えられる。

図表 4 経済危機時の車両生産増減

	生産		増減率 (%)				
	2007 年	2009 年	全車両	乗用車	商用車	トラック	バス
ロシア	1,660,120	725,012	-56.3	-53.5	-69.2	-61.2	-57.8
トルコ	1,099,413	869,605	-20.9	-19.5	-17.4	-76.1	-47.4
チェコ	937,648	983,243	4.9	5.6	-57.5	-65.6	-3.6
ポーランド	792,703	878,998	10.9	17.8	-45.6	134.4	35.7
スロバキア	571,071	461,340	-19.2	-19.2	N.A.	N.A.	N.A.
ウクライナ	402,591	117,900	-70.7	-82.7	-79.8	-90.0	-84.8
ハンガリー	292,027	214,749	-26.5	-26.1	N.A.	-53.2	-79.1
ルーマニア	241,712	296,498	22.7	19.3	128.2	21.0	-100.0
スロベニア	198,402	212,749	7.2	16.3	-57.9	N.A.	N.A.
ベラルーシ	27,708	11,520	-58.4	N.A.	N.A.	-59.0	-51.4
セルビア	9,903	16,738	69.0	98.4	-100.0	-28.6	-32.2
計	6,233,298	4,788,352	-23.2	-20.3	-37.4	-61.7	-50.3

出所：Pavlínek (2017b), p. 57.

第三に、経済危機による雇用への影響は非常に重要であった。さまざまな努力にもかかわらず、チェコ企業の5分の4以上、スロバキア企業の3分の2以上が正社員を解雇したとされる。チェコでは外国企業よりも国内（地場）企業の方が経済危機の影響を強く受けた。この結果は、自動車バリューチェーンにおける地場企業の立場がより脆弱であることを反映している。なぜなら地場企業は外国企業に比べて事業規模が小さく、Tier3およびTier2のサプライヤーに集中しているため、より単純で低付加価値の部品生産に依存していたからである²⁵⁾。

2008～09年世界経済危機は、1990年代の外国貿易・FDIへのCEEの開放とEU東方拡大に関連したCEE自動車産業の急速な拡大期の終焉を告げる機会となった。ペリフェリ域の経済的落ち込みは、総じてコア地域より深刻であったとはいえ、そのダメージは不均一で、危機の最中で事業規模を拡大した地域もあった。とりわけ拠点の撤退や国外移転などの劇的な変化はほとんどなかったことは注目に値する。このことは、①進出企業がCEE地域経済に着実な足場を築き国民経済を支える基軸産業としての地位を確立しつつあること、②自動車MNE側から見ればCEE拠点を生産ネットワークの有機的な環として組み込んだこと、を意味すると見てよい。欧州の生産システムへのCEE自動車産業の高度な統合と輸出への圧倒的な依存は、CEE経済がグローバル経済危機の影響をこれまでになく深刻に受ける事態を招いたが、そのことがまた危機を克服し新たな飛躍をもたらすきっかけにもなった。大

きな試練を乗り越えた CEE 自動車産業はその後さらなる発展を模索することとなる。

2. 新展開

世界経済危機以降、CEE 自動車産業の展開は新たな局面を迎える。欧州自動車メーカーによる生産分業体制がほぼ確立するなか、CE（ポーランド、チェコ、ハンガリー）の自動車生産は着実に増伸するとともに、労働集約的・低付加価値部品を中心に CEE 域のより低コストの国・地域（セルビア、ブルガリア等）に生産を移管する動きが現れる（いっそうの東方シフト）一方で、ルーマニア、セルビア等で自動車組立事業が始動し部品メーカーも現地進出を加速するなど、欧州生産ネットワークに新たな製造拠点が加わった。ここでは台頭著しいスロバキアとルーマニアの動向について触れてみたい²⁶⁾。

スロバキアでは、2000 年代前半に西欧大手 MNE による大規模な車両製造工場の設立が相次いだ。独 VW による製造工場の稼働（1992 年）に続いて、仏 PSA、韓国起亜（ともに 2006 年）、英ジャガー・ランドローバー JRL（2018 年）が現地に進出した。年産能力 10 万台クラスの現地工場の創設ラッシュは、スロバキアを世界でも有数の自動車大国に押し上げた²⁷⁾。また、先に指摘したように、スロバキア自動車産業の特徴は主要な製造車種に非量産モデルが加えられている点である。仏 PSA と韓国起亜の主力製造モデルは小型大衆車であるが、VW・スロバキア工場（中・大型 SUV のトゥアレグ Touareg 等）、JRL・ニトラ工場（オフロード型 4WD・ディフェンダー等）では「高級車」が製造され、その大半は欧米市場向けに輸出されている。スロバキア工場は VW グループの SUV 一大輸出拠点と化している。近年は VW の高級乗用車カイエンの車体製造事業やグループ SUV のデザイン・設計等の R&D 事業の一部が移設されるなど、VW グループの SUV 事業の一大拠点となりつつある。

2010 年代の特徴として注目されるのはルーマニアの躍進である。ルーマニアは、西欧とトルコを結ぶ輸送ルートの中継地としても重要な位置にあることから、自動車産業が近年目覚ましい発展を遂げている。その特徴は、①仏ルノーによる子会社ダチア Dacia の製造・開発拠点化の推進（世界戦略車ロガン Logan の輸出、新型モデルの開発）、②フォードの小型商用車生産計画の公表、③部品生産事業の発展（ワイヤーハーネス等労働集約部品、変速機（ダイムラー）、電子制御部品（ボッシュ Bosch）等）にある。

ルーマニアではルノーが現地子会社ダチアをグローバル戦略の重要拠点と位置づけ、自動車産業の発展を牽引している。ピテシュティ市郊外のミオベニ工場で製造される廉価小型車ロガンは世界（新興国）戦略モデルと位置づけられ、BRICS 等新興国市場向けに輸出されている。ルノーはロシア現地資本 AvtoVAZ への出資に成功し（2008 年）、成長市場のインドでもロガンベースの廉価小型車の開発に着手するなど有望市場での事業拡大に向け着実に地歩を築いている。こうしたグローバル展開において重要な位置を占めるのがルーマニアで

ある。ロシアやイランでは現地市場向けにロガンのノックダウン生産が始動しているが、ノックダウン用生産キットはルーマニアで生産され世界各地に供給されているからである。生産の増大にともない組立工場周辺では部品メーカーの進出が加速するなど部品製造基盤の充実も進んでいる。さらにルノーはエンジニアリング、デザイン、テストの各研究センターを設立するなどグループの R&D 一大拠点としての活用も推進している。ダチアに設けられた研究開発拠点 RTR（ルノー・テクノロジー・ルーマニア）は、ルーマニア国内に 3 カ所の拠点を持ち、雇用規模は約 2,300 人、ルノーにとってはフランス国外最大の研究開発拠点である。自動車産業の集積が加速するなか、欧州フォードの現地生産が始動し（2012 年）、またルノー/日産・ダイムラー間で事業提携が実現したのを受けて RTR からダイムラー向けに小型車用エンジンの供給（900cc、Smart に搭載予定）が実現する²⁸⁾ など、ルノー以外のアSEMBラーの動きも活発になっている。

3. 高度化

CE4（ポーランド、チェコ、ハンガリー、スロバキア）では、車両組立工場の新（増）設が継続するとともに R&D 拠点の設立が相次ぐ（チェコ）など事業活動に変化が現れている。2010 年代のもうひとつの特徴は、産業の「高度化」の進展である。Pavlínek（2012）によれば、CE 自動車産業における高度化は以下の三つのパターンに分類される。すなわち、①プロセス高度化（Process Upgrade）＝より効率的な生産方法や技術の導入、②製品高度化（Product Upgrade）＝付加価値の高い製品の生産へのシフト、③機能高度化（Functional Upgrade）＝高い事業収益をもたらす戦略的機能の獲得である²⁹⁾。

CEE 自動車産業の「高度化」は、自動車関連財の貿易構造の変化をつうじて観察されていた。すでにチェコとポーランドは、2006 年に欧州ではドイツに次ぐ自動車関連財貿易の黒字国となり、輸出品目として高付加価値部品の比重が高いことが注目されていた³⁰⁾ が、EU 東方拡大以降「高度化」はますます加速する。顕著なのは R&D 活動の強化である。2006 年時の調査によると CE4 で自動車部品の設計・開発に取り組む事業所（テクニカルセンター、以下 TC）数は 40、そのうち 26 拠点は 50 名以上の R&D 員を擁し、半数以上は 2004 年以降に設立された拠点であった³¹⁾。同活動は、それ以降も一貫して大手メーカーによる現地組立工場、大手サプライヤーの現地事業双方において進展している。たとえばチェコでは国内最大のアSEMBラー・シュコダ Skoda が R&D 事業を急ピッチで推進しているばかりでなく、有力なグローバル・サプライヤー数社が部品事業を大規模に展開している。ヴァレオ Valeo はチェコ・プラハに大規模な R&D センターを、デルファイ Delphi もまたポーランドに大規模な TC を設立している。

しかしながら、CEE 自動車産業の「高度化」には大きな壁が立ち塞がるように見える。R&D 事業の発展は、各国の条件に応じて多様な展開を見せているが、全体として脆弱で大

EU 統合進展下の中東欧自動車産業

部分の自動車関連 R&D 活動は EU コア諸国に集中したままである。チェコでは R&D 事業の興隆など一定の高度化が進展するものの、その活動は製造ラインの革新や生産技術支援が中心である。CE の自動車関連 R&D 拠点の 2/3 は製造プラントに併設されたものであり、R&D 成果の製品化が一定進展した領域の R&D、つまり実際の部品製造に関わりの深い R&D 事業を展開していることが多い。CEE 子会社には、それぞれ全社向けの特定部品の設計・製造を委託される傾向がある。基礎的かつ高度な R&D 機能は通常、MNE 本社の位置する中核的 R&D センターが担う傾向があるのに対して、ルーティン（定型）化された R&D 機能は中欧に配置される傾向を持つという MNE の戦略を反映したものと考えられる³²⁾。

IV. 中東欧自動車産業のゆくえ

1. 欧州自動車生産ネットワークにおける CEE の相対的位置

CEE 経済の中核的な産業として発展を遂げてきた自動車産業はいま、欧州ネットワークにおいてどのように位置づけられるのだろうか。MNE によるネットワーク編入が CEE に相応しい役割・機能を付与することを意味するならば、産業の発展（ネットワークの進化）にともない戦略上の位置づけも変わるはずである。ネットワーク編入からおよそ 20 年を経て CEE の地位はどう変化したのか。Pavlínek の議論を手がかりに検討しよう。

Pavlínek (2021) はグローバルバリューチェーン GVC と GPN の視点ならびに空間的分業の理論的枠組みを用いて 2003 年から 2017 年にかけて欧州自動車産業の国際分業における中核（コア）・周縁（ペリフェリ）構造を解析し、自動車産業にかかわる欧州諸国の相対的位置とその変化について考察している。相対的位置を判定するために導入する概念は「自動車産業パワー」Automotive Industry Power (AIP) である。空間的分業における国・地域の位置による階層的な関係を規定する要因として重視するのは、貿易関係、所有にもとづく支配力、イノベーションの 3 つである。したがって AIP は、ポジションの力 positional power, 所有と支配の力 ownership and control power, そしてイノベーション力 innovation power についてそれぞれ規定する諸変数を織り込んだ数式モデルによって計測されることになる。Pavlínek は、この API を非階層型クラスター分析のアルゴリズム (K 平均法) に応用し、その計測値によってコア・ペリフェリ構造における各国のポジションとその経年変化を評価する手法を採用している。分析によれば、「コア」域に特徴的な行動プロセスには、(a) 非コア国との支配的な貿易関係は進出先子会社の優越的な影響力に反映する、(b) コア国 MNE は非コア国の生産施設などを直接所有・支配することで、支配効果やペリフェリからのコア国への価値移転が生じる、(c) イノベーション能力が高い、という特徴がある。「ペリフェリ」域の行動プロセスの特徴は、(a) コア国との依存的な貿易関係は

進出企業のポジション・パワーの低さを反映する、(b) コア国 MNE をつうじた高度な対外支配がコア国への価値移転をもたらす、(c) 自動車産業のイノベーション能力はコア国に比べて低い、である。さらにコア・ペリフェリの中に「半ペリフェリ」と呼ばれるクラスター域を措定する。すなわち半ペリフェリ域とは、コアとペリフェリの両プロセスが混在し、そのどちらも優位でない中間的なクラスターである。理論的にはコア・ペリフェリ構造のなかで、コア域に対してペリフェラルなプロセスを、ペリフェラルに対してはコア的なプロセスをそれぞれ想定することが可能になる。

図表 5 は、2003 年から 2017 年の AIP 平均値の自然対数にもとづくクラスター分析によって計測された欧州各国のポジション分類とランクの変化を示している。実証分析の結果が示すのは、コア・ペリフェリどちらも同じエリアに属する諸国のポジションは、当初のランク付けからほとんど変化がないということである。「安定したコア国」stable core としての地位をドイツが獲得し続ける一方で、スウェーデンと英国はコア・半ペリフェリの境界に位置する「不安定なコア国」unstable core と分類されるなど、いくつかの国は安定していない境界線上の位置に分類された。「安定した半ペリフェリ国」stable semi-periphery は、ポジションの力は独仏より劣るが外資の支配とイノベーション活動の強さが特徴で、欧州第 2 位の自動車生産国スペインなどが分類された。「不安定な半ペリフェリ国」に分類される CEE はチェコ、スロベニアである。両国ともに大手 MNE が有力な現地拠点を配するが、高度な外資支配とイノベーション指数の悪化がネックである。ほとんどの CEE 諸国は、「ペリフェリ域」に区分される。ポーランド、ルーマニアは「安定」に区分されるが、大手 MNE の量産拠点を持つスロバキア、近年外資進出が相次ぐハンガリーとともに「不安定」と評価されるのは衝撃的といえよう。外資の支配力が強く貿易関係における高い依存度、イノベーション指標の高い従属度が主な理由である。

Pavlínek の分析は 2003 年から 2017 年の間にかけて欧州自動車産業のコア・ペリフェリ構造における欧州諸国の相対的位置は、EU 東方拡大前後から約 20 年間にわたりほとんど変化なく安定していたことを示している。1990 年代以降、産業が急成長し「高度化」が進展したにもかかわらず、CEE はペリフェリ域にとどまり続けている。欧州自動車産業の生産ネットワークのコア・半ペリフェリ・ペリフェリ構造はきわめて安定的である。

2. 截頭的発展 Truncated Development

CEE が「ペリフェリ」から脱する可能性は低いとみる Pavlínek の議論に対して、コア域と同レベルの能力構築の可能性があると見る見解もある。Dománski らはポーランドにおける R&D 機能の充実を引き合いに、CEE におけるさらなる高度化の可能性を期待する (Dománski et al. (2008) (2009))。CEE = ペリフェリ域での組織能力構築は可能であり雇用・作業組織にかんする柔軟なモデルは今後も発展する可能性があると、高度化による

図表 5 AIP 自然対数を用いたクラスター分析による欧州自動車産業システムにおける各国の空間ゾーンの分類

2003-2017			2008-2012			2013-2017		
クラスター	距離(非類似度)	分類	クラスター	距離(非類似度)	分類	クラスター	距離(非類似度)	分類
1 ドイツ	0.000	HC	1 ドイツ	0.000	HC	1 ドイツ	0.000	HC
2 フランス	.331	LC	2 フランス	.583	LC	2 フランス	.845	LC
3 イタリア	.135	LC	3 イタリア	.054	LC	3 イタリア	.292	LC
4 スウェーデン	.162	LC	4 スウェーデン	.529	LC	4 スウェーデン	.391	LC
5 イギリス	.305	LC	5 イギリス	.802	SP	5 イギリス	.746	SP
6 オーストリア	.296	SP	6 オーストリア	.005	SP	6 オーストリア	.698	SP
7 オランダ	.275	SP	7 オランダ	.202	SP	7 オーストリア	.458	SP
8 ベルギー	.096	SP	8 フィンランド	.639	SP	8 スベイン	.179	SP
9 スベイン	.089	SP	9 スベイン	.275	SP	9 ベルギー	.124	SP
10 フィンランド	.054	SP	10 フィンランド	.085	SP	10 フィンランド	.050	SP
11 スロベニア	.255	SP	11 チェコ	.020	P	11 スロベニア	.234	P
12 チェコ	.265	SP	12 エストニア	.970	P	12 デンマーク	.448	P
13 デンマーク	.290	SP	13 デンマーク	.382	P	13 チェコ	.726	P
14 リトアニア	.341	P	14 リトアニア	.446	P	14 リトアニア	.735	P
15 ポーランド	.261	P	15 スロベニア	.047	P	15 ポルトガル	.096	P
16 ハンガリー	.130	P	16 ルーマニア	.577	P	16 ハンガリー	.084	P
17 エストニア	.117	P	17 ポーランド	.508	P	17 ポーランド	.050	P
18 ルーマニア	.021	P	18 ラトビア	.455	LP	18 ルーマニア	.163	LP
19 ポルトガル	.003	P	19 ハンガリー	.604	LP	19 ポルトガル	.292	LP
20 ラトビア	.019	P	20 ポルトガル	.252	P	20 エストニア	.411	P
21 スロバキア	.286	P	21 アイルランド	.433	P	21 スロバキア	.162	P
22 アイルランド	.568	P	22 スロバキア	.149	LP	22 アイルランド	.162	LP
23 アルバニア	0.000	LP	23 アルバニア			23 アルバニア	.314	LP

空間カテゴリー分類：クラスター1=高位コア HC (Higher-order Core) クラスター2=低位コア LC (Lower-order Core) クラスター3=ペリフェリ SP (Semiperiphery) クラスター4=ペリフェリ P (periphery) クラスター5=ペリフェリ LP (lower-order periphery)

出所：Pavlinek (2021), p.11.

自立したローカル戦略策定の可能性を指摘するのは Winter (2010) である。

このように、CEE の将来については見方が分かれるが、総じて悲観的な見解を示す Pavlínek の主張は分析の視点・方法などの点で説得的である。彼によれば CEE の高度化は MNE 戦略に規定されるためその発展も限定的で、せいぜい「半ペリフェリ的」地位への改善を促すにとどまるとみる。「安定したペリフェリ域」については、域内自動車産業の成長鈍化、余剰労働力の枯渇、その結果としての賃金上昇などにより、今後もその地位を継続できるとは考えにくい。相対的位置を向上させるにはイノベーション活動の強化や高付加価値生産へのシフトに取り組む必要があるが、そうした事業活動の方向性を決めるのはコア域の MNE 本社である。CEE 自動車産業は圧倒的に外国人の所有・支配下にあるため、イノベーション活動では西欧の後塵を押し続ける可能性が高い。CEE が相対的な地位を向上させるのは困難な道のりであり、今後もペリフェリ的位置（あるいは半ペリフェリ的狀態）にとどまると評価する³³⁾。

Pavlínek は、こうしたさまざまな制約を受けた産業発展のありようを「截頭的発展」truncated development と規定する³⁴⁾。自動車産業向け FDI は、CEE 諸国の経済成長、雇用創出、輸出競争力改善などに強く貢献したが、その一方で、外資による所有と支配が高まることにより、MNE の GVC 戦略をつうじた国内付加価値のコア地域への価値移転、高付加価値機能の抑制が助長され、長期的には、生産縮小や企業 R&D の海外移転など、多くの潜在的な負の効果をもたらす可能性がある。事実、その兆候は、定型的な組立作業への集中、R&D 活動の戦略的機能の弱体化、外資系企業から地場企業への限定的な技術移転の進展などによって確認可能であった。CEE 諸国が地場企業を犠牲にして外国人投資家に利益をもたらす可能性のある産業誘致政策を展開したことも、自動車産業の潜在的な経済的利益を制限する。大規模な財政支出につながる FDI 誘因（インセンティブ付与）政策は国内の経済・社会・教育政策への支出を犠牲にするなど、CEE 国家政策の均整の取れた展開に否定的な影響を与える恐れも指摘されている。さまざまな分野・領域での制約とバランスの欠如を余儀なくされた「截頭的発展」は、ペリフェリ域の経済・社会に深刻な負の影響を及ぼすため、コア域とのギャップを埋めることはますます困難になる。CEE 自動車産業の発展過程は、自動車 GPN における従属的なポジションと限定的な高度化として特徴づけられるのである。

EU 主導下で統一的な市場システムの整備が進む欧州では、自動車生産ネットワークの展開は、地域間の経済的な結びつきを深めつつ、より広範囲の地理的空間を射程に収めた機能的な生産分業体制が進化・発展することを意味する。ペリフェリ域の自動車産業は、広域欧州生産ネットワークの一翼を担うことによるのみ発展の展望が拓かれる。したがって、CEE で「高度化」が進展しネットワーク展開において不可欠な環として MNE 戦略の重要なポジションを獲得することになればなるほど、CEE の産業発展は自立の可能性を膨らま

せ、それはまたこれまでの MNE 戦略展開にとっての桎梏の増大を意味する。CEE 産業発展は、MNE 戦略と CEE の高度化その相克のなかで展開されることに注意する必要がある。

むすびにかえて

EU 統合進展下の中東欧自動車産業の展開プロセスと構造的特徴は次のとおりである。第一に、中東欧の自動車産業は欧州メーカーをはじめとする大手自動車多国籍企業の生産分業体制の一翼を担う有力な製造拠点として整備され、広域欧州をカバーする生産分業ネットワークに組み込まれることによって発展を遂げてきた。欧米先進諸国の有力多国籍企業は受入国の経済事情や産業振興政策等を考慮した再編を主導したために、産業発展は選択的かつ「不均衡なプロセス」であった。中東欧の産業発展は、EU 統合の進展、西側外資による生産ネットワークへの編入、そして受入国の産業政策の連携の産物である。第二に、中東欧は欧州自動車生産システムのコア・ペリフェリ構造におけるペリフェリ域と位置づけられ、多国籍企業のグローバル戦略に相応しい役割を担いつつ機能を進化させている。第三に、ネットワーク編入後に一部の国で産業高度化が進展するものの、その実状は制約された限定的な機能にとどまる。したがって欧州生産システムにおける中東欧の相対的位置は、ネットワーク編入以来ほとんど変化していない。高付加価値部品の生産や地域特性を活かした R&D 展開などの高度化が観察できるとはいえ、外資依存と地場企業の脆弱性は中東欧の弱点である。高度な製造能力と脆弱な設計能力という組合せは、彼らの生産性を制約しその結果として彼らの投資と製品開発能力を弱体化させるという一種の悪循環に陥る危険性を孕んでいる。地場企業が半ペリフェリ状態を脱しグローバル・サプライヤーとして成長するための障壁は以前より高くなっているとの指摘もある³⁵⁾。中東欧自動車産業の発展を「截頭的」と規定する Pavlínek の主張は、支配や従属という制約条件がもたらす不均衡・不健全な状況を（乗用車製造事業への特化や R&D 機能の欠如などという形で）具体的に形容・素描できる点で、「従属的」と形容されることの多い従来の理解を前進させるものであり、傾聴に値する。

今後を展望する上で留意すべき点として地域レベルでの分析の重要性を指摘して結びとしよう。量産拠点が集まる中欧 4 国とドイツ東部域で示される版図は、欧州を代表する自動車産業の集積地帯へと変貌した。したがって中東欧の自動車産業を国民経済という枠組みで捉えることは、産業特性の正確な理解において限定的な意味しか持たなくなっている。たとえば、韓国・現代グループはチェコでノショヴィツェ工場（現代）、スロバキアでジリナ工場（起亜）を展開し、両工場はおよそ 85 km の至近距離に位置する。現代は、両国が加盟するシェンゲン協定で認められている国境検査なしでの物流体制を活用し、国境をまたいだ部品取引を大規模に繰り広げている。ポーランド南西部・チェコ（全域）・スロバキア西部・ハンガリー西部そしてオーストリア東部での部品取引はほぼ国内流通に等しい状況にあるとみ

てよい。中東欧の自動車産業は広域産業集積地帯として展開されており、地域レベルでの分析が欠かせない状況になっているのである。

世界の自動車産業は「100年に一度」の変革の時代を迎えている。欧州もまた例外でなく、むしろEU主導の「グリーンディール」政策により「脱炭素」戦略の構築・推進がどこよりも求められている。今後数十年の間に、欧州自動車産業は、電気自動車（EV）生産への移行、自動化・ロボット化・デジタル化（インダストリー4.0）、自動運転、新しい所有形態（サブスクリプション）などの影響を受け大きく変貌する。現時点では正確な予測は困難だが、この地殻変動はコア域、ペリフェリ域でそれぞれ異なるインパクトとスピードで進行するだろう。コア域（さらに半ペリフェリ域）では、すでにこうした地殻変動の影響が現れている。グローバル化と「脱炭素」対応が加速する現在、ペリフェリ域としての展開が宿命づけられた中東欧自動車産業は待ち受ける試練にどう立ち向かいどう乗り越えていくのだろうか。今後の動向を注視したい。

（謝辞）本研究は科学研究費補助金（JSPS 科研費 17K03915）の助成を受けたものです。

注

* 弘前大学人文社会科学部教授

- 1) 本稿では、中東欧 Central and Eastern Europe を CEE と略記する。また、CEE のなかでとくに自動車産業の成長がめざましい中欧 Central Europe は CE と略記する。本稿で CE とはポーランド、チェコ、ハンガリー、スロバキア、スロベニアの5ヶ国である。
- 2) Guzik et al. (2020), pp. 377-378.
- 3) ACEA (2021) The Automobile Industry Pocket Guide 2021/2022 (<https://www.acea.auto/publication/automobile-industry-pocket-guide-2021-2022/>), p. 10.
- 4) Guzik et al. (2020), p. 378.
- 5) 本稿は、CEE 自動車産業に関してこれまで公表してきた拙稿に依拠しつつ、現状についての新たな分析・考察を加え取りまとめたもので、研究の到達点を確認し今後の方向性を探ることを企図した CEE 自動車産業研究の中間総括として起草したものである。
- 6) UNCTAD, FDI On-line (<http://stats.unctad.org/fdi/>) より計算。
- 7) WIIW (2007), p. 478.
- 8) 本節について詳細は拙稿（2005）を参照。
- 9) 詳細は拙稿（2006a）を参照されたい。
- 10) GM とフィアットの資本提携は 2005 年に解消されるが、同工場では折半出資が継続された。
- 11) Pavlinek (2007), pp. 24-25.
- 12) FOURIN (2002), 311 頁；FOURIN (2007), 8-9 頁。
- 13) その他 MNE の CEE 戦略と展開動向については、拙稿（2006a）（2006b）を参照されたい。
- 14) 欧州自動車生産ネットワークの基本構造については、拙稿（2006b）（2012）を参照。
- 15) スペインの動向については、Layan et al. (2004), Lung (2004) などを参照した。

EU 統合進展下の中東欧自動車産業

- 16) 分業パターンについては, Havas (2000), Pavlínek (2008) を参照。
- 17) 安価小型車の大量生産には経路依存性も大きく作用している。よく知られているように, CEE 諸国は社会主義時代に同タイプの乗用車製造に専念・特化した経験を持つからである。
- 18) Havas (2000), p. 249.
- 19) Lung (2004), p. 151.
- 20) CEE と並び欧州自動車生産ネットワークの「新ペリフェリ域」に位置づけられるのはトルコである。トルコの自動車産業は, 1996 年の EU との関税同盟の締結をきっかけに欧州向け輸出車両の生産拠点へと変貌していった。自動車生産は EU 東方拡大を前後して飛躍的に増大し, 2007 年には年産 100 万台を突破するまでに成長した。完成車の輸出もまた顕著に伸び, 2000 年に 2 割台であった車両輸出比率は翌年一気に 7 割を越え, それ以降も高い数字 (6-7 割) を維持し続け今日に至る。トルコ自動車産業の史的発展と輸出動向については, 拙稿 (2009b) を参照。
- 21) 本節は主として Pavlínek et al. (2017a), Pavlínek (2017b) に依拠している。
- 22) ただしその影響は地域によって大きく異なる。欧米諸国の大幅な落ち込みに対して中国は前年比 48.3% 増を記録した (OICA 統計)。
- 23) Pavlínek (2017b), chap. 2.
- 24) スロベニアには仏ルノーが製造拠点を持つ。
- 25) Pavlínek (2017b), pp. 69-70.
- 26) 本稿で触れなかった CE 諸国 (ポーランド, チェコ, ハンガリー) の動向については, 拙稿 (2014) を参照。
- 27) スロバキア政府による自国投資環境の説明資料 (最新版) は, 自動車産業の生産実績 (2016 年) として「住民 1000 人当たり 192 台」という数字を記載している。スロバキア投資・貿易開発庁 (2018), 5 頁。
- 28) 「JETRO 通商弘報」2013 年 5 月 7 日 (ビジネス短信 51820d279c018)。
- 29) Pavlínek (2012)。
- 30) Pavlínek et al. (2009), p. 49.
- 31) Pavlínek et al. (2009), p. 51.
- 32) 「高度化」については, 拙稿 (2018) を参照。
- 33) Pavlínek (2021), pp. 19-20.
- 34) Pavlínek et al. (2017a) Part 1 のタイトルは Truncated development in Eastern Europe である。
- 35) Guzik et al. (2020), p.394.

[参考文献]

- Dománski, B., R.Guzik and K.Gwosdz (2008) “The new international division of labour and the changing role of the Periphery: the case of the Polish Automotive Industry”, in Tamásy, C. et al., *Globalizing Worlds and New Economic Configurations*, Ashgate
- Dománski, B., and K.Gwosdz (2009) “Toward a More Embedded Production System? Automotive Supply Networks and Localized Capabilities in Poland”, *Growth and Change*, 40 (3)

- Guzik, R., B.Dománski and K.Gwosdz (2020) “Automotive Industry Dynamics in Central Europe”, in Alex Covarrubias V. and Sigfrido M. Ramirez Perez (eds.), *New Frontiers of the Automotive Industry: Exploring Geographies, Technology, and Institutional Challenges*, Palgrave macmillan
- Havas, A. (2000) “Changing patterns of Inter- and Intra- Regional Division of Labour: Central Europe’s Long and Winding Road”, in Humphery, J., et al., *Global Strategies and Local Realities: the auto industry in emerging markets*, Macmillan/St. Martin’s Press
- Jurgens, U. et al. (2008) “Relocation and East-West competition: the case of the European automotive industry”, *International Journal of Automotive Technology and Management*, 8 (2)
- Kamp, B. (2007) *Location behaviour and relationship stability in international business network*, Routhledge
- Kureková,L.M. (2018) “The automotive industry in Central Europe: A Success?”, *IZA World of Labor*, 448
- Layan, J.-B. and Y.Lung (2004) “The Dynamics of regional integration in the European car industry”, in J.Carillo, Y.Lung and R. v. Tulder (eds.), *Cars: carriers of regionalism?*, Palgrave macmillan
- Lung, Y. (2004) “The Changing geography of the European automobile system”, *International Journal of Automotive Technology and Management*, 4 (2/3)
- Pavlínek, P. (2008) *A Successful Transformation? : Restructuring of the Czech Autotmobile Industry*, Physica-Verlag
- Pavlínek, P., B.Dománski and R.Guzik (2009), “Industrial Upgrading through Foreign Direct Investment in Central European Automotive Manufacturing”, *European Urban and Regional Studies*, 16 (1)
- Pavlínek, P. and J.Ženka (2011) “Upgrading in the automotive industry: firm level evidence from Central Europe”, *Journal of Economic Geography*, 10 (11)
- Pavlínek, P. (2012) “The Internationalization of Corporate R&D and the Automotive Industry R&D of East-Central Europe”, *Journal of Economic Geography*, 88 (3)
- Pavlínek, P., Ricardo Aláez-Aller, Carlos Gil-Canaleta, Miren Ullibarri-Arce (2017a) *Foreign Direct Investment and the development of the automotive industry in Eastern and Southern Europe*, European Trade Union Institute Working Paper 2017
- Pavlínek, P. (2017b) *Dependent Growth: Foreign Investment and the Development of the Automotive Industry in East-Central Europe*, Springer
- Pavlínek, P. (2018) “Global Production Network, Foreign Direct Investment, and Supplier Linkages in the Integrated Peripheries of the Automotive Industry”, *Economic Geography*, 94 (2)
- Pavlínek, P. (2020) “Restructuring and internationalization of the European automotive industry”, *Journal of Economic Geography*, 20 (2)
- Pavlínek, P. (2021) “Relative positions of countries in the core-periphery structure of the European automotive industry”, *European Urban and Regional Studies*, 26 (1)
- Tulder, R.V. (2004) “Peripheral regionalism: the consequences of integrating Central and East-

EU 統合進展下の中東欧自動車産業

- ern Europe in the European Automobile Space”, in J.Carrillo, Y.Lung and R.v. Tulder (eds.), *Cars, carriers of regionalism?*, Palgrave macmillan
- WIIW (Wiener Institut Für Internationale Wirtschaftsvergleiche) (2007) *WIIW Handbook of Statistics: Central, East and Southeast Europe 2007*, Vienna: The Vienna Institute for International Economic Studies
- Winter, J. (2010) “Upgrading of TNC subsidiaries: the case of the Polish automotive industry”, in *International Journal of Automotive Technology and Management*, 10 (2/3)
- FOURIN (2002) 『世界自動車統計白書 2002』(株フォーイン)
- FOURIN (2007) 『ロシア・中東欧自動車産業 2007』(株フォーイン)
- FOURIN (2011) 『欧州自動車産業 2011』(株フォーイン)
- FOURIN (2013) 『ロシア トルコ 中東欧自動車・部品産業 2013』(株フォーイン)
- FOURIN (2018) 『ドイツ自動車産業の新世界戦略』(株フォーイン)
- FOURIN 『海外自動車調査月報』(『世界自動車調査月報』) 各号, (株フォーイン)
- スロバキア投資・貿易開発庁 (2018) 「スロバキアの投資環境」(<https://www.sario.sk/sites/default/files/data/sario-why-slovakia-2018-01-26-JPN.pdf>)
- 日本貿易振興機構 (2010) 「ジェトロ世界貿易投資報告 2010 年版」 [<http://www.jetro.go.jp/world/gtir/2010/pdf/2010-pl.pdf>]
- 日刊自動車新聞社, 日本自動車会議所 『自動車年鑑 (各年版)』 日刊自動車新聞社
- 日本貿易振興機構 (2011) 『2011 年在欧州・トルコ日系企業経営実態調査の結果報告』 日本貿易振興機構
- 拙稿 (2005) 「EU 東方拡大と中・東欧自動車産業の展開動向」『人文社会論叢 (社会科学篇)』(弘前大学) 第 13 号
- 拙稿 (2006a) 「EU 東方拡大期における大手自動車多国籍企業の中・東欧戦略」『人文社会論叢 (社会科学篇)』(弘前大学) 第 15 号
- 拙稿 (2006b) 「EU 東方拡大と欧州自動車産業の生産分業ネットワーク形成」『日本 EU 学会年報』第 26 号
- 拙稿 (2009a) 「変貌する中東欧自動車産業」『ロシア・ユーラシア経済—研究と資料—』(ユーラシア研究所) 2009 年 2 月号 (No. 919)
- 拙稿 (2009b) 「拡大 EU ベリフェリ域自動車産業の新展開」『人文社会論叢 (社会科学篇)』(弘前大学) 第 21 号
- 拙稿 (2010) 「グローバル競争の激化と欧州自動車産業の新展開」田中素香編 『世界経済・金融危機とヨーロッパ』 勁草書房
- 拙稿 (2012) 「欧州自動車産業の生産ネットワークの形成と進化」『産業学会研究年報』 第 27 号
- 拙稿 (2014) 「欧州自動車産業の生産ネットワークの進化とグローバル競争力の構築」池本修一・田中宏編 『欧州新興市場国への日系企業の進出: 中欧・ロシアの現場から』 文真堂
- 拙稿 (2018) 「中東欧自動車産業の『高度化』と欧州生産ネットワークの行方」『産業学会研究年報』 第 33 号