

# EU 東方拡大と中・東欧自動車産業の展開動向

細 矢 浩 志

## はじめに

2004年5月、EU はバルト海・地中海諸国を含む中・東欧10ヶ国を新たに正式メンバーとして迎え入れ、25ヶ国で構成される一大勢力圏を築き上げた。EU の「東方拡大」は、単一通貨ユーロの導入を実現した西ヨーロッパ先進資本主義諸国を中心とする統一的な広域市場経済圏に、市場経済に不慣れで経済的に異質な要素を色濃く残す国々が加わるという点のみならず、制度・慣行など社会システムの多方面にわたる様々な調整を新規加盟10ヶ国との間で一気に推し進めているという点においても壮大な実験の試みとして大いに注目されている。EU 東方拡大の影響については、欧州統合の「深化」にかかわる議論をはじめ様々な観点から多くの研究・分析が進められている。

本稿のねらいは、EU 東方拡大がもたらす経済的インパクトの一端を EU 新規加盟国の自動車産業動向の分析をつうじて明らかにしようとする点にある。一般に拡大 EU 域における自動車産業については広く知られていない状況をふまえ、本稿では、主として EU 新規加盟国の自動車産業の展開動向や構造的な特徴を検討することを当面の課題とする。その上で、同自動車産業をめぐる問題を EU 統合進展との関わりでいかなる視角から取り上げるべきかというテーマについて検討を試みる。なお、自動車部門が地域経済に及ぼす影響力の大きさに鑑み、本稿で取り上げる対象国を現時点で EU 未加盟のルーマニア、トルコを含む中・東欧（Central Eastern Europe, CEE と略記）諸国とし、それら諸国の自動車産業を CEE 自動車産業として括ることとする。具体的には、次のような課題を設ける予定である。第一に、EU 東方拡大の経緯を簡単に整理し、EU・CEE 間の経済関係緊密化の実態を確認する。第二に、EU・CEE 間の直接投資や貿易動向を手がかりに CEE 自動車産業の展開動向を一瞥し同産業構造の特徴を簡単に素描する。第三に、CEE 自動車産業分析をめぐる諸問題についてさらに検討すべき論点を明らかにすると同時に、今後の分析作業に一定の方向性と展望を与えてみたい。基本事項の確認を優先するため、分析対象時期は中・東欧諸国が市場経済への体制移行を進める1990年代を中心に据える。

## 1. EU 東方拡大と中・東欧の市場経済化

### (1) 冷戦崩壊と中・東欧の市場経済化

周知のように、1989年のいわゆる「ベルリンの壁」崩壊後、旧社会主義国の「体制転換」という歴史的な変革の幕が切って落とされ、中・東欧諸国（Central Eastern European Countries、以下 CEECs）は市場経済体制への移行を開始した。第二次世界大戦後の国際社会を規定し続けた東西冷戦の崩壊は、EU が CEECs との関係の強化に乗り出す重大な転機となった。

欧州を取り巻く国際社会情勢が激動するなかで、EU は CEECs の体制転換を支援する数々のプロジェクトを提起する。EU の体制移行支援の嚆矢は、1989年に策定されたポーランド・ハンガリー経済再建援助計画（PHARE）であった。PHARE は後に援助額の増大等をともないつつ対象国を2国から漸次拡大し、中・東欧13ヶ国向けの支援プロジェクトに発展していった。一方、CEECs は市場経済システムの導入を推し進めるなかで相次いで EU 加盟の姿勢を鮮明にしていた。そうしたなか、EU は1993年コペンハーゲン欧州理事会で EU への新規加盟に際して満たすべき基準を決定し（「コペンハーゲン基準」）、加盟候補国（Candidate Countries、以下 CC）の加盟交渉に際して基準にかかわる改革項目の進捗度をチェックする体制を整えた。コペンハーゲン基準は加盟のための要件として、加盟申請国が以下の諸条件を満たすことを定めている。

政治的基準：民主主義、法の支配、人権および少数民族の尊重と保護を保証する安定した諸制度を有すること

経済的基準：市場経済が機能しており EU 域内での競争力と市場力に対応するだけの能力を有すること

アキ・コミュノテール（acquis communautaire）の受容<sup>1)</sup>：政治的目標ならびに経済・通貨同盟を含む、加盟国としての義務を負う能力を有すること

コペンハーゲン基準の決定後、CC は EU との加盟交渉を精力的に推進するなかで、法律・社会制度上の EU 基準との整合作業を遂行していった。

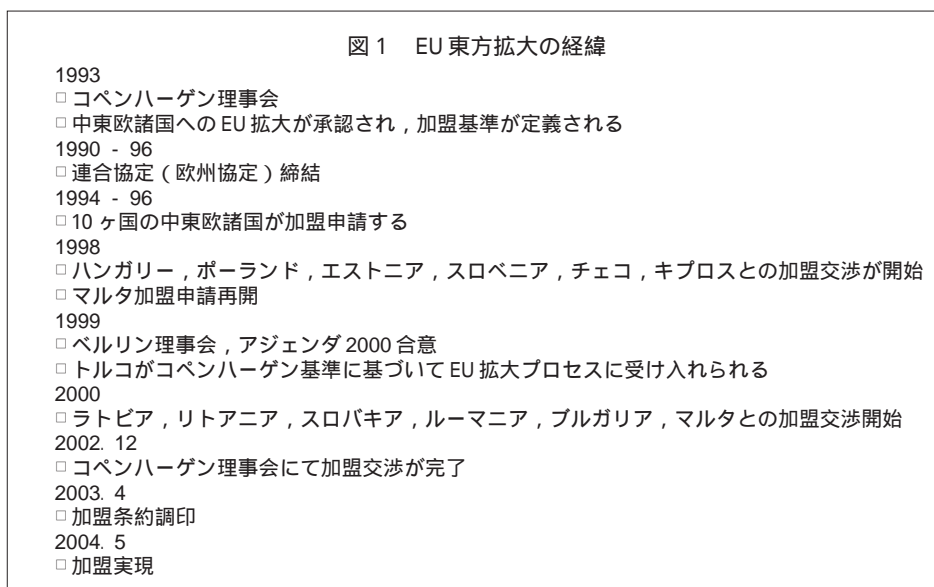
EU は1997年に CC の行政・司法能力強化、アキ・コミュノテール（EU 法体系）の受諾支援という方針を掲げ、PHARE は CEECs の EU 加盟支援という性格を強めていった。90年代半ば以降、EU による CEECs に対する働きかけは、体制移行支援という枠を超え、CEECs の EU 加盟推進という新たな課題への取り組みとリンクすることになったのである<sup>2)</sup>。

1) アキ・コミュノテールは、EU 加盟国が基本条約にもとづいて積み上げてきた法体系の総体を指す。EU に加盟しようとする国は、加盟にあたりこの受け入れが求められる。加盟候補国は、国内法に置き換えられた EU 法が適正な行政・司法機構によって効果的に施行されていくよう、行政改革をつうじて統合に必要な条件を整えることが要求されている。

2) 冷戦崩壊以降の EU と CEECs との経済関係については、さしあたり長部重康「EU と中・東欧諸国」（田中他[15]）参照。

この時期、EU・CEECs 間関係において特徴的なもうひとつの動きは、「欧州協定」の締結推進である。いわゆる欧州協定は、EU・中東欧間関税の段階的引き下げ・撤廃を主な内容とする経済的交流・関係強化の取り決めである<sup>3)</sup>。それはポスト冷戦時代に EU と CEE 各国間で締結されていた通商・協力協定を、加盟交渉と連動させる形で格上げしたものである。こうして CEECs は、欧州協定の締結をつうじて将来的な EU 加盟を前提にした「準加盟国」として扱われることとなり EU との経済的な結びつきを強めていったのである。

市場経済体制への移行を推し進めた CC のうち、10 ヶ国が90年代後半に相次いで EU 加盟交渉を開始し、交渉完了・加盟条約締結を経て2004年5月に EU 正式加盟を実現した（図1）。



出所：駐日欧州委員会代表部広報部『ヨーロッパ（旧月刊 EC）』第232号，3頁他より作成。

## （2）中・東欧経済の構造転換

市場経済体制への移行＝EU 加盟交渉の進展にともなって、CEECs の経済構造は著しい変貌を遂げる。以下、産業構造に絞って若干の特徴を指摘する。

### a) FDI 主導の経済発展

第一の特徴は FDI（海外直接投資）主導の産業再編である。90年代の CEECs 経済発展の牽引力は外国からの資金移転である。とくに民間資金として FDI は、CEECs の「市場経済」化＝コメコン体制の解体において決定的な役割を果たした。

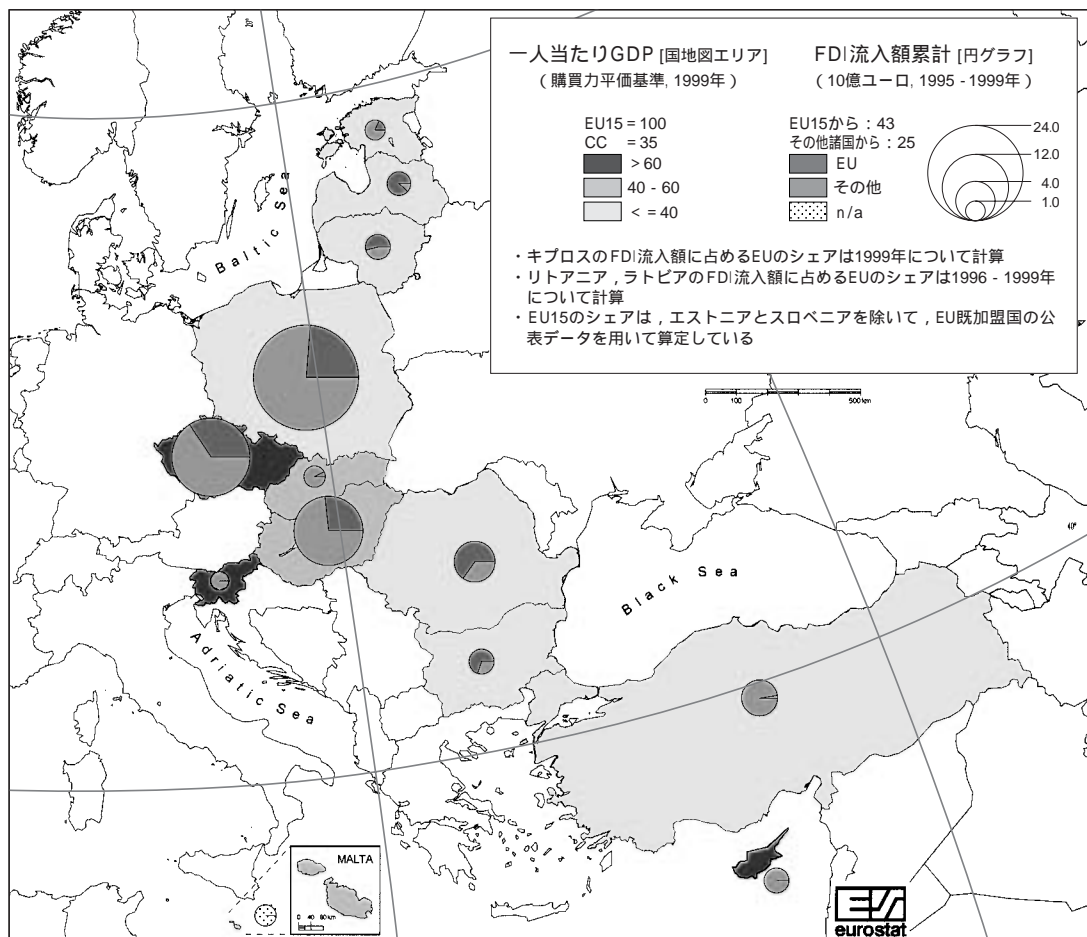
外資の進出は CEE 産業構造に大きな変化をもたらした。とくに「中欧」Central Europe 諸国では、製造業部門への投資比率が相対的に高く（スロバキア43.8%ポーランド41.2%チェコ37.6%ハ

3) EU・CEECs 間の欧州協定については、田中[16]に詳しい。

ンガリー 36.8% スロベニア 36.2% など), 工業生産の発展を牽引した<sup>4)</sup>。製造業部門で FDI 比率が高い産業部門は, 国によって違いはあるが, 全体的に見ると電気・光学機器, 輸送機器などがあり, これら外資浸透比率の高い産業部門が順調な発展を見せている。同部門では労働生産性の上昇も比較的順調である。

対中東欧直接投資の主要な担い手は, EU 既加盟国である。90年代後半の CC 向け FDI (1995 - 1999年, 総額) の63%はEU から流入した(図2)。CEECs の経済成長が EU と強く結びついていることを示している。また, CEECs の FDI 受入額全体の8割近くがポーランド, チェコ, ハンガリーの三国で占められ, いわゆる中欧諸国に集中した(表1)。

図2 CC の GDP と FDI 流入状況



出所: Lovino, I.[et al.], "The Evolution of FDI in candidate countries: data 1995-2000", *Statistics in focus; Economy and Finance, Theme 2-3/2002*, Eurostat, p.3.

4) 田中[17][18], 参照。

表1 中東欧への直接投資（ストック）

（単位：100万ドル）

|        | ポーランド  | ハンガリー  | チェコ    | 3カ国計   | スロバキア | スロベニア | ルーマニア | ブルガリア | エストニア | ラトビア  | リトアニア | 10カ国計  |
|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 2000年末 | 32,000 | 19,863 | 21,095 | 72,958 | 3,700 | 3,000 | 6,519 | 3,309 | 3,258 | 1,960 | 2,307 | 97,011 |
| 構成比    | 33.0%  | 20.5%  | 21.7%  | 75.2%  | 3.8%  | 3.1%  | 6.7%  | 3.4%  | 3.4%  | 2.0%  | 2.4%  | 100.0% |

出所：志牟田剛「ポーランド・ハンガリー・チェコの直接投資受け入れ状況」『ジェトロセンサー』第51巻第612号，日本貿易振興会，2001年11月，40頁。

## b) 貿易構造の変化

FDIの浸透を反映して貿易構造も劇的に変化した。CEECs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のシェアを見ると，93年から98年にかけてチェコ：14.9→47.0%，ポーランド：36.1→52.4%など，中欧三国はいずれもその比率を飛躍的に高めているようすがわかる（表2）。ハンガリーの製造業輸出は1998年時においてその8割以上が外資系企業によって担われている。また，旧コメコン諸国向けのウェイトが圧倒的であった旧来の貿易構造は抜本的に改められ，対EU貿易比率を決定的に高めていった。2002年中東欧貿易のEU依存度は，輸出で約70%，輸入で60%である。2000/01年にかけてEUの対CEECs 10ヶ国向け貿易は，9.0%輸出増，13.2%輸入増であった<sup>5)</sup>。

表2 中欧3ヶ国の製造業輸出に占める外資系企業のシェア（%）

|       | 93年  | 94年  | 95年  | 96年  | 97年  | 98年  | 98/94年 |
|-------|------|------|------|------|------|------|--------|
| チェコ   | 14.9 | 15.9 | -    | -    | 41.9 | 47.0 | 296    |
| ハンガリー | 52.2 | 65.5 | 68.3 | 73.9 | 83.3 | 85.9 | 131    |
| ポーランド | 36.1 | 26.3 | 33.9 | 40.5 | 45.1 | 52.4 | 199    |

出所：田中[17]，14頁。

## (3) 小括

1990年代に進展した中・東欧の「体制転換」=市場経済化の流れは，同時にCEECsのEU加盟交渉が本格化するプロセスであった。EUによる中・東欧支援が，体制移行支援からEU加盟支援へと軸足を移動させる中で，経済的にはEUとの「欧州協定」の締結が産業・経済構造の再編に大きな役割を果たした。「コペンハーゲン基準」の設定を機に進展したCEECsの法律・社会制度上のEU基準との整合作業や，欧州協定にもとづく対EU関税引き下げ・撤廃の進展によるEU-CEECs間貿易の興隆をつうじて，CEECsはEUとの経済関係を緊密化していった。EUからのFDIはCEECs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。それはEU既加盟国をはじめとする先進資本主義諸国にとってCEECsでの事業展開環境の整備を意味する。90年代のCEECs体制転換=EU加盟交渉進展のプロセスは，CEECsの事実上のEU再生産圏化の進行プロセスでもあった<sup>6)</sup>。

5) 日本貿易振興会海外調査部欧州課[11]，5頁。

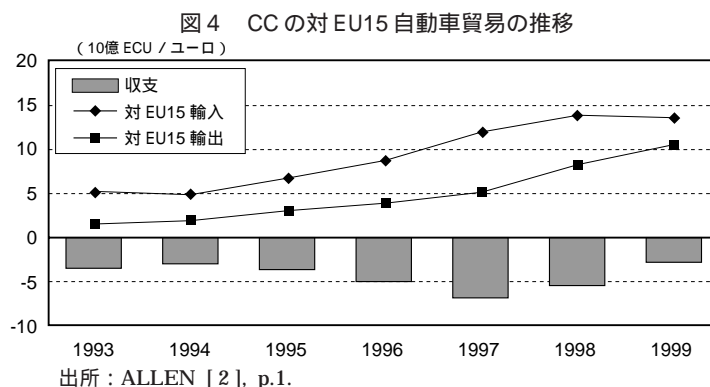
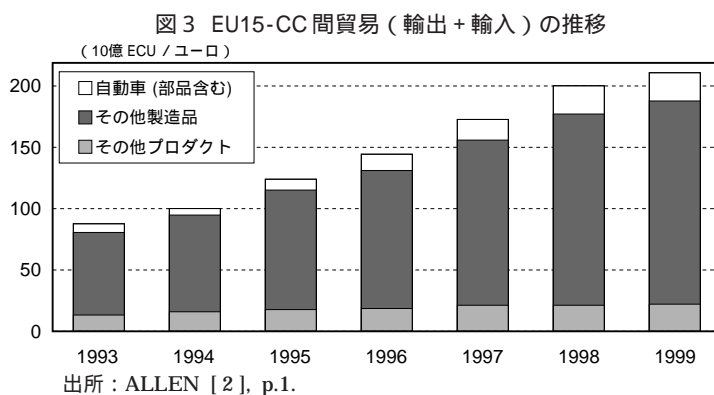
6) 2004年のCC10ヶ国のEU正式加盟実現は，経済的にはEU市場圏の規模拡大を意味するが，その直接的な経済効果は限定的である。中・東欧域はEUへの正式加盟以前にEUとの貿易自由化を実現し事実上EU巨大市場に組み込まれていると考えられるからである。今後新加盟国でのユーロ導入等による経済効果が期待されるとはいえ，2004年を境にCEEを取り巻く社会・経済環境が劇的に変化すると見るべきではない。

## 2. EU-CEECs 間自動車貿易・投資の特徴

### (1) EU-CEECs 間自動車貿易・投資動向

市場経済体制への移行を推進する中で EU との関わりを深めた CEECs において、自動車産業部門はどのような展開を見せたのだろうか。本節では、EU-CEECs 間の自動車貿易と自動車産業向け FDI についてその基本的な動向を分析する<sup>7)</sup>。

図3は90年代のEU15-CC間貿易の推移を概括したものである。順調な拡大を示した対EU貿易において最大のシェアを示す品目は「その他製造品」であるが、90年代後半に自動車関連の貿易取引のウェイトが高まっている。部品を含む自動車関連品取引の貿易全体に占める割合は着実に増加しており、対EU経済関係においてCEECs自動車産業の重要性が増しているようすを見てとることが出来る。図4は、EU15-CC13<sup>8)</sup>間貿易の自動車部門取引の推移を示している。90年代CC13の対EU自動車貿易は一貫して赤字であるが、赤字額は1997年以降漸減傾向にある。対EU輸入の伸びが鈍る一方で同輸出は伸びており、CC13自動車産業が発展しつつあることをうかがい知れる。



7) 以下の分析は、主として ALLEN [ 2 ] に依拠した。

8) CC13は2004年加盟の10ヶ国およびブルガリア、ルーマニア、トルコ。



表3はCCの対EU貿易総額（輸出入の合計）において自動車関連品の貿易取引額がどの程度のシェアを有するかを示している。CC13全体で見ると90年代末に対EU貿易全体の1割弱が自動車関連品となっており（1999年時CC13で11.4%）、着実にその比率を増やしている。国別ではポーランド、チェコ、スロバキア、ハンガリー、スロベニアの数値が高く、これら中欧5ヶ国（CEC5）に限るとその割合はCC13より高くなる（13.8%）。とくにスロバキアでは自動車関連品目が貿易全体の1/4近くに達するほどEUとの関係を深めている。CEECsのなかでもCEC5が自動車産業の成長の中心となっていることがわかる。表4はCC13の自動車貿易全体に占める対EU貿易の割合を示している。たとえば1998年時では、キプロスを除くCCはおしなべて自動車貿易の5割以上が対EUとの取引であり、CEECsにとって自動車貿易（部品を含む）の主要相手国はEU諸国であることが読み取れる。CC13の自動車貿易に占めるEU15のシェアは97年には7割近くに達している。CEC5に限れば98年にそのシェアは約8割を占め、とくにスロベニアでは9割、ポーランドでは8割が対EU取引である。

表3 EU15-CC間貿易に占める自動車（部品含む）のシェア（国別）

|      | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|
| CC13 | 7.8  | 6.8  | 7.8  | 8.9  | 9.9  | 11.0 | 11.4 |
| CEC5 | 8.5  | 8.1  | 9.2  | 10.5 | 11.2 | 13.1 | 13.8 |
| SK   | 4.7  | 6.3  | 11.8 | 13.7 | 14.6 | 23.6 | 23.3 |
| SI   | 14.3 | 14.5 | 14.4 | 15.1 | 14.4 | 16.3 | 15.9 |
| CZ   | 7.8  | 7.5  | 8.1  | 10.0 | 11.4 | 13.0 | 14.0 |
| HU   | 7.0  | 7.1  | 7.5  | 7.2  | 8.8  | 11.4 | 13.8 |
| PL   | 8.5  | 7.2  | 8.5  | 10.8 | 11.1 | 10.8 | 10.8 |
| CY   | 3.4  | 4.4  | 5.5  | 5.6  | 6.5  | 8.8  | 8.7  |
| TR   | 8.3  | 4.7  | 6.3  | 7.7  | 9.8  | 8.6  | 8.7  |
| LT   | 7.4  | 7.2  | 6.2  | 6.6  | 8.9  | 8.7  | 4.7  |
| BG   | 5.6  | 5.0  | 6.8  | 4.7  | 3.5  | 4.9  | 4.5  |
| LV   | 6.8  | 5.3  | 5.1  | 4.4  | 6.0  | 6.6  | 4.4  |
| EE   | 7.2  | 6.6  | 5.3  | 5.3  | 6.6  | 5.7  | 4.1  |
| MT   | 1.7  | 2.4  | 2.7  | 3.0  | 3.1  | 3.3  | 3.5  |
| RO   | 4.0  | 2.5  | 2.4  | 2.7  | 2.6  | 4.1  | 3.2  |

略記：BG = ブルガリア，CY = キプロス，CZ = チェコ，EE = エストニア，HU = ハンガリー，  
LT = リトアニア，LV = ラトビア，MT = マルタ，PL = ポーランド，RO = ルーマニア，  
SI = スロベニア，SK = スロバキア，TR = トルコ

出所：ALLEN [2], p.2.

表4 CCの自動車貿易（部品含む）に占めるEU15のシェア（国別）

|      | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
|------|------|------|------|------|------|
| CC13 | ：    | ：    | 68.5 | 68.6 | ：    |
| CEC5 | 68.5 | 71.9 | 71.1 | 72.2 | 77.8 |
| SI   | 87.2 | 87.0 | 87.6 | 88.3 | 88.2 |
| PL   | 87.7 | 87.5 | 82.6 | 78.2 | 78.7 |
| SK   | 37.5 | 43.2 | 53.6 | 61.1 | 77.9 |
| HU   | 53.6 | 54.8 | 61.3 | 64.8 | 74.6 |
| CZ   | 57.6 | 64.5 | 62.0 | 66.2 | 73.9 |
| LV   | 37.7 | 56.4 | 67.2 | 70.8 | 71.6 |
| BU   | ：    | ：    | 66.5 | 68.3 | ：    |
| TR   | 59.8 | 65.9 | 69.7 | 66.6 | 65.8 |
| MT   | 69.6 | 67.3 | 63.9 | 61.8 | 64.5 |
| RO   | 42.3 | 40.4 | 44.9 | 46.8 | 61.8 |
| LT   | 51.9 | 47.6 | 47.1 | 56.3 | 58.8 |
| EE   | ：    | 43.4 | 50.6 | 38.7 | 56.2 |
| CY   | 48.3 | 48.2 | 48.0 | 47.2 | 47.9 |

略記：表3と同じ

出所：ALLEN [2], p.2.

表5はEUの対中東欧10ヶ国（CECs10）<sup>9)</sup>貿易における主要取引品目は資本財と製造品（機械類含む、SITC-Rev. 3）であることを示している。1998年時に中東欧10ヶ国はEU域外からの自動車輸入全体の21%を提供した。EU-CECs10間貿易における最大の取引項目は輸出入ともに自動車であり、貿易全体のなかで自動車品目は約1割を占めている（輸入で11.3%，輸出12.0%）。93～98年にかけてCECs10からの自動車輸入は38.4%増加し、対前年（97年）比では57.5%と上位取引品目中最大の伸び率であった。

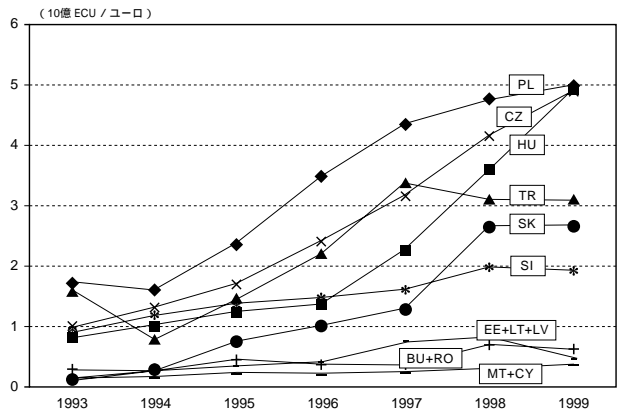
表5 EU-CECs間貿易（品目別）1998

| 取 引 品 目 (SITC-Rev. 3) | 価 額        | 変 動 率 |       | 同品目・EU域外<br>取引全体に占める<br>CECsのシェア (%) | EUの対 CECs 取引全体に占めるシェア |          |
|-----------------------|------------|-------|-------|--------------------------------------|-----------------------|----------|
|                       | (10 億 ECU) | 98/97 | 98/93 |                                      | (%)                   | ( 累 計 %) |
| 輸 入                   |            |       |       |                                      |                       |          |
| 78 道路車両               | 7.72       | 57.5  | 38.4  | 21.0                                 | 11.3                  | 11.3     |
| 84 衣類・装身具             | 7.31       | 14.6  | 12.4  | 17.9                                 | 10.7                  | 22.1     |
| 77 電気機械               | 5.76       | 23.1  | 32.1  | 10.6                                 | 8.5                   | 30.6     |
| 71 発電機                | 3.36       | 44.1  | 48.8  | 14.4                                 | 4.9                   | 35.5     |
| 82 家具・寝具・マットレス        | 3.13       | 18.2  | 18.9  | 43.5                                 | 4.6                   | 40.1     |
| 67 鉄鋼                 | 2.95       | 15.5  | 22.4  | 24.0                                 | 4.3                   | 44.5     |
| 69 金属製品               | 2.89       | 17.2  | 19.7  | 20.6                                 | 4.2                   | 48.7     |
| 76 電気通信, 音響, テレビ, ビデオ | 2.38       | 46.3  | 57.2  | 9.0                                  | 3.5                   | 52.2     |
| 74 一般産業機械             | 2.28       | 28.8  | 31.2  | 11.0                                 | 3.3                   | 55.6     |
| 65 織糸, 布, 関連品         | 2.06       | 19.1  | 18.9  | 12.6                                 | 3.0                   | 58.6     |
| 輸 出                   |            |       |       |                                      |                       |          |
| 78 道路車両               | 10.79      | 22.4  | 24.7  | 15.8                                 | 12.0                  | 12.0     |
| 77 電気機械               | 7.93       | 19.6  | 29.3  | 14.9                                 | 8.8                   | 20.7     |
| 74 一般産業機械             | 6.34       | 17.4  | 20.5  | 13.4                                 | 7.0                   | 27.8     |
| 65 織糸, 布, 関連品         | 5.98       | 12.7  | 15.9  | 29.5                                 | 6.6                   | 34.4     |
| 72 特殊産業用機械            | 4.67       | 11.9  | 15.8  | 10.6                                 | 5.2                   | 39.6     |
| 76 電気通信, 音響, テレビ, ビデオ | 3.77       | 12.7  | 33.5  | 13.5                                 | 4.2                   | 43.7     |
| 89 雑工業品               | 3.54       | 10.8  | 17.3  | 11.8                                 | 3.9                   | 47.7     |
| 69 金属製品               | 3.41       | 16.9  | 24.7  | 17.6                                 | 3.8                   | 51.4     |
| 75 事務機・コンピュータ         | 2.74       | 49.3  | 24.2  | 12.8                                 | 3.0                   | 54.5     |
| 64 紙・板紙・関連品           | 2.49       | 11.2  | 23.0  | 18.5                                 | 2.8                   | 57.2     |

出所：ALLEN [1], p.5.

次に自動車貿易の CEECs, EU それぞれの主要な担い手について確認しよう。図5はEU15-CC13間自動車貿易（総額＝輸出入の合計額）の推移を国別に眺めている。貿易の増大著しいのはCEC5とトルコであり、これら6ヶ国がEUとの自動車貿易関係を深めているようすがわかる。なかでもポーランド、チェコ、ハンガリーの中欧三国が90年代後半から著しい伸びを見せている点も注目に値する。EU側の担い手については表6

図5 EU15-CC13間自動車貿易（金額）（輸出＋輸入）



略記：表3と同じ

出所：ALLEN [2], p.3.

9) 同表の10ヶ国はブルガリア，チェコ，エストニア，ハンガリー，ラトビア，リトアニア，ポーランド，ルーマニア，スロバキア，スロベニア。



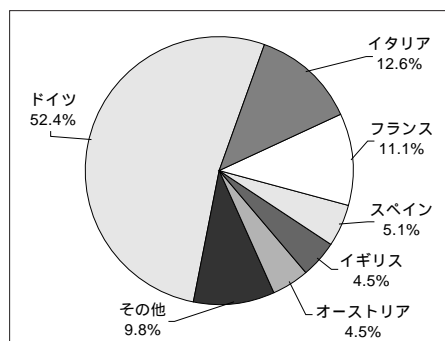
ならびに図6で一瞥できる。表6は、EU15の対CC13自動車貿易全体に占めるEU既加盟各国のウェイトを示している。国内に有力自動車製造メーカーを抱えるドイツ、フランス、イタリアが主要な担い手であり、これら三国で対CC13自動車貿易の3/4を占めることがわかる。なかでもドイツは1999年時点での対CC13貿易全体の52.4%を占める最大の取引国である(図6)。ドイツのウェイトは90年代を通して高く、93~99年の対CC13取引伸び率で見るとフランス、イタリアがおおよそ2倍であるのに対してドイツのそれは4倍であった。

表6 対CC13自動車貿易に占めるEU既加盟国のウェイト

|              | 1993           | 1994  | 1995  | 1996   | 1997   | 1998   | 1999   |
|--------------|----------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
|              | (10億ECU / ユーロ) |       |       |        |        |        |        |
| EU-15        | 6,828          | 6,934 | 9,819 | 12,875 | 17,299 | 22,009 | 24,035 |
| ベルギー・ルクセンブルグ | 317            | 370   | 445   | 542    | 681    | 775    | 864    |
| デンマーク        | 52             | 63    | 70    | 113    | 130    | 147    | 145    |
| ドイツ          | 2,974          | 2,934 | 4,376 | 5,888  | 8,475  | 11,342 | 12,572 |
| ギリシャ         | 43             | 49    | 62    | 75     | 95     | 84     | 96     |
| スペイン         | 176            | 241   | 331   | 535    | 850    | 1,052  | 1,215  |
| フランス         | 1,156          | 1,205 | 1,243 | 1,668  | 1,766  | 2,399  | 2,670  |
| アイルランド       | 2              | 3     | 7     | 17     | 21     | 24     | 44     |
| イタリア         | 1,157          | 1,015 | 1,691 | 2,005  | 2,420  | 2,733  | 3,011  |
| オランダ         | 184            | 227   | 261   | 335    | 473    | 642    | 590    |
| ポルトガル        | 9              | 14    | 21    | 26     | 53     | 70     | 76     |
| オーストリア       | 226            | 216   | 456   | 528    | 633    | 913    | 1,086  |
| フィンランド       | 48             | 67    | 69    | 88     | 134    | 157    | 146    |
| スウェーデン       | 140            | 153   | 231   | 242    | 424    | 547    | 432    |
| イギリス         | 344            | 377   | 556   | 814    | 1,145  | 1,123  | 1,089  |

出所：ALLEN [2], p.4.

図6 1999年時のウェイト



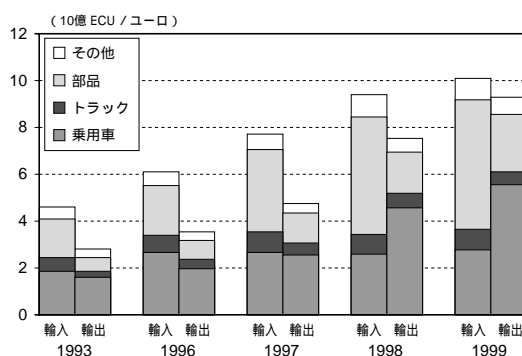
出所：ALLEN [2], p.4.

EU・CEECs間自動車貿易動向を一瞥して確認できるのは、自動車貿易は90年代のEU・CEECs間貿易の主要な取引品目として順調に発展してきた、自動車貿易のCCサイドの中心的な担い手は、CEC5(ポーランド、チェコ、ハンガリー、スロバキア、スロベニア)とトルコである、EUサイドでは基幹部門として自動車産業を擁するドイツ、フランス、イタリアが自動車貿易の中心的担い手であり、とくにドイツのウェイトが高い、等の点である。

以上をふまえ、次にCEC5に焦点を絞りつつ自動車取引の内訳についてより立ち入った検討に入ることにしよう。

図7はCEC5の対EU自動車輸出入の取引品目別推移を示している。一瞥してわかるのは、90年代後半にCEC5の対EU自動車貿易は一貫して入超を記録するが、赤字幅は近年減少傾向にある点である。赤字解消に貢献した最大品目は、「自動車(乗用車)<sup>10)</sup>」の対EU向け輸出である。CEC5の対EU輸入については以下のような点が指摘で

図7 CEC5の対EU自動車貿易(取引品目別)



出所：ALLEN [2], p.6.

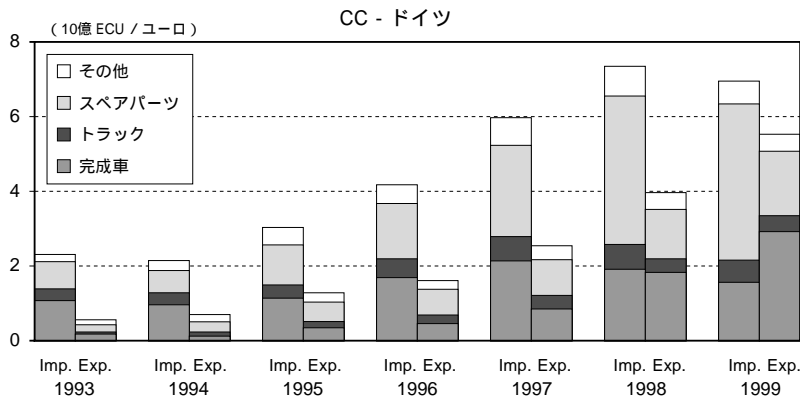
10) 図中の項目はCarsであるが、分類項目としてTrucksを挙げていることを勘案し、前者を「乗用車」(の輸出入)、後者を「トラック」(の輸出入)と括ることとする。

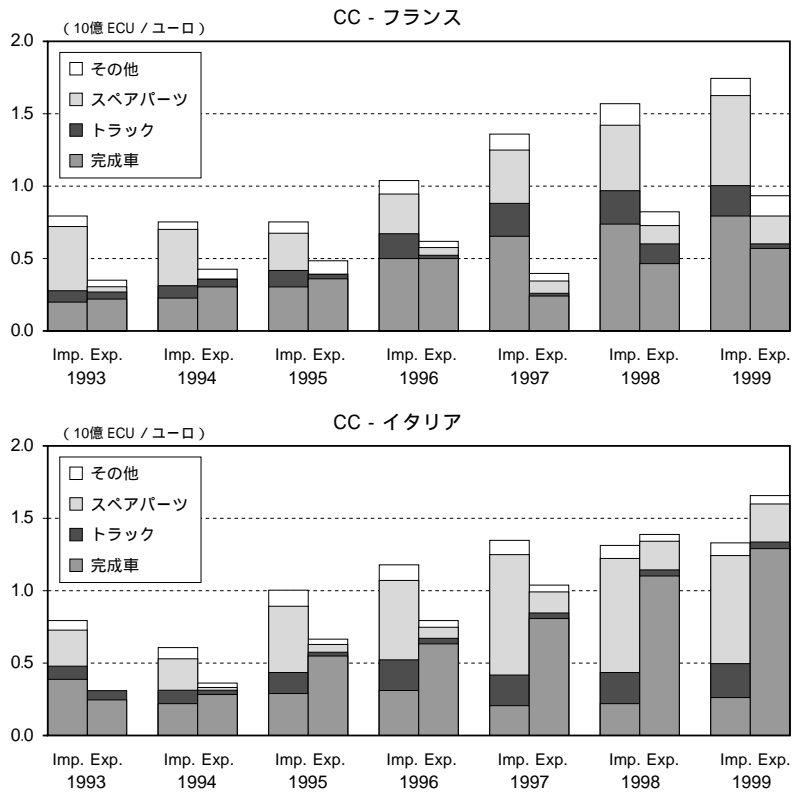
きる。「乗用車」・「トラック」ともに輸入は微増でほとんど伸びていない，対照的に「部品」輸入は急増し95～99年の5年間で約3倍に増えた。対EU輸出については，「乗用車」・「トラック」ともに増大しているが，乗用車輸出の伸びが顕著である，「部品」輸出も増大したが，その伸び率は乗用車輸入とほぼ同じ割合で微増にとどまる。輸出入トータルで見ると，「部品」取引ではコンスタントに対EU赤字を計上しており近年赤字幅は拡大しつつある，対EU「乗用車」輸出は98年に黒字化し翌年には黒字幅を拡大している，ことがわかる。これらの事実は，CEC5自動車産業部門がEUから部品を輸入しEUへ完成車両を輸出するという貿易パターンのもとで，90年代後半にかけて自動車生産分業拠点として重要な役割を担いつつあることを示唆している。

続いてCC13の対ドイツ，フランス，イタリア貿易の品目別内訳とその推移を見よう。これらEU三国（以下EU3）との自動車貿易パターンは，部品（SITC784）輸入・完成車（SITC781）輸出という貿易パターンで共通するが，国によりそれぞれ個性があらわれている（図8）。対ドイツ，対フランス貿易は一貫して赤字であるのに対して，対イタリア貿易は完成車輸出の急増により98年から黒字化している点が興味深い。部品輸入については対ドイツ，対イタリア貿易で顕著であるが，対フランス貿易では完成車輸入のウェイトの高さが目立っている。完成車輸出については対フランス，対イタリア貿易においてウェイトが高く，とくに対イタリアではその比率は8割近い。全期間とおして見ると，CC13はイタリアとドイツからますます多くの部品を輸入しフランスからは完成車を輸入するようになっていく。

さらに詳細なデータは表7である。表7は，自動車貿易の多いCC6（CEC5＋トルコ）について，それぞれドイツ・フランス・イタリアとの自動車関連品目の輸出入額の推移を示したものである。CC6-EU3間自動車貿易は1996年以降顕著な伸びを見せていることがわかる。とくにドイツはこれら6ヶ国にとってますます重要なパートナーとなりつつある。ポーランド，ハンガリー，チェコ，スロバキアでは，99年時に対ドイツ輸出・輸入のいずれかで取引額は10億ユーロを超えるまでになった。とくにハンガリー，チェコ，スロバキアではその存在感は仏伊との取引に較べて圧倒的である。

図8 CCの対EU3自動車貿易





Imp.: ドイツ, フランスまたはイタリアからの輸入 / Exp.: ドイツ, フランスまたはイタリア向け輸出  
 出所: ALLEN [ 2 ], p.5.

表 7 CC6-EU3 間自動車貿易の主な流れ (金額ベース)

(百万 ECU / ユーロ)

|      | 輸 出  |      |      |      |      |       |       | 輸 入  |      |      |       |       |       |       |
|------|------|------|------|------|------|-------|-------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|
|      | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998  | 1999  | 1993 | 1994 | 1995 | 1996  | 1997  | 1998  | 1999  |
| PL-F | 31   | 24   | 31   | 82   | 30   | 61    | 77    | 109  | 90   | 158  | 318   | 332   | 443   | 435   |
| PL-I | 261  | 227  | 314  | 373  | 541  | 605   | 604   | 265  | 226  | 352  | 468   | 585   | 526   | 571   |
| PL-D | 170  | 203  | 317  | 356  | 522  | 594   | 759   | 472  | 416  | 632  | 1,132 | 1,334 | 1,414 | 1,343 |
| SI-F | 268  | 355  | 370  | 387  | 187  | 494   | 237   | 251  | 318  | 228  | 279   | 324   | 374   | 365   |
| SI-I | 29   | 69   | 138  | 138  | 227  | 231   | 205   | 146  | 100  | 143  | 98    | 100   | 112   | 151   |
| SI-D | 53   | 51   | 56   | 104  | 272  | 223   | 395   | 121  | 160  | 232  | 233   | 239   | 275   | 286   |
| HU-F | 1    | 2    | 7    | 17   | 17   | 21    | 22    | 24   | 52   | 59   | 50    | 85    | 114   | 138   |
| HU-I | 7    | 9    | 11   | 23   | 28   | 57    | 148   | 72   | 79   | 75   | 77    | 86    | 129   | 146   |
| HU-D | 82   | 127  | 257  | 277  | 358  | 629   | 1,323 | 361  | 429  | 392  | 427   | 981   | 1,753 | 2,183 |
| CZ-F | 30   | 30   | 49   | 68   | 110  | 171   | 254   | 34   | 76   | 98   | 163   | 183   | 159   | 203   |
| CZ-I | 22   | 29   | 37   | 57   | 156  | 223   | 167   | 57   | 47   | 83   | 196   | 149   | 127   | 140   |
| CZ-D | 222  | 224  | 364  | 475  | 716  | 1,135 | 1,577 | 345  | 476  | 598  | 777   | 935   | 1,054 | 1,148 |
| SK-F | 1    | 2    | 7    | 27   | 15   | 6     | 6     | 8    | 10   | 20   | 39    | 44    | 51    | 41    |
| SK-I | 1    | 34   | 56   | 37   | 39   | 214   | 352   | 18   | 16   | 17   | 28    | 29    | 22    | 20    |
| SK-D | 34   | 57   | 205  | 316  | 492  | 1,185 | 1,152 | 49   | 105  | 284  | 360   | 454   | 819   | 675   |
| TR-F | 18   | 21   | 15   | 34   | 40   | 65    | 328   | 317  | 161  | 119  | 132   | 310   | 320   | 439   |
| TR-I | 8    | 12   | 131  | 174  | 61   | 70    | 181   | 225  | 115  | 276  | 264   | 338   | 304   | 213   |
| TR-D | 37   | 45   | 59   | 69   | 93   | 115   | 285   | 706  | 289  | 485  | 872   | 1,405 | 1,243 | 803   |

輸出: ドイツ, フランスまたはイタリア向け輸出    輸入: ドイツ, フランスまたはイタリアからの輸入  
 F: フランス, I: イタリア, D: ドイツ, その他は表 3 と同じ

出所: ALLEN [ 2 ], p.6.

ポーランドでは対イタリア貿易のウェイトが高く99年時において輸出が輸入を上回っている。これは先に見た図8のデータを補強する形になっている。

表8はCC6-EU3間自動車貿易の品目別内訳を詳述している。同表は1999年時において誰がどの相手とどの品目を取引したのかを把握するのに便利である<sup>11)</sup>。この表より読み取れるのは以下の点である。

チェコ、ハンガリー、スロバキアについては完成車・部品ともにほとんどがドイツとの貿易によって占められている(8-9割)。とくにハンガリー、スロバキアの二国についてその部品供給先はほぼドイツに特化している(97%)。

ポーランド、スロベニア、トルコでもドイツが第一位の貿易相手国であるが、一方でフランス、イタリアも同様に重要なパートナーであることがわかる。事実、これら三国の対仏伊完成車貿易はドイツと同じように重要なものである。たとえばポーランドは対EU3向け完成車輸出全体の77%をイタリアに輸出している。

フランスは、一方でポーランド向けに相当量の完成車両を輸出し(34%)、他方でスロベニア、トルコ向けに多くの部品を輸出している(両国ではフランスからの部品輸入がトップである)。

表8 CC6の対EU3自動車貿易に占めるシェア内訳(1999年)

|    | Road vehicles (SITC 78) |     |     |     | Motor cars (SITC 781) |     |     |     | Car parts (SITC 784) |     |     |     |
|----|-------------------------|-----|-----|-----|-----------------------|-----|-----|-----|----------------------|-----|-----|-----|
|    | 輸 出                     |     | 輸 入 |     | 輸 出                   |     | 輸 入 |     | 輸 出                  |     | 輸 入 |     |
|    | 出向国                     | シェア | 出生国 | シェア | 出向国                   | シェア | 出生国 | シェア | 出向国                  | シェア | 出生国 | シェア |
| CZ | D                       | 79  | D   | 77  | D                     | 75  | D   | 63  | D                    | 87  | D   | 88  |
|    | F                       | 13  | F   | 14  | I                     | 14  | F   | 24  | F                    | 11  | F   | 8   |
|    | I                       | 8   | I   | 9   | F                     | 11  | I   | 14  | I                    | 2   | I   | 4   |
| HU | D                       | 89  | D   | 88  | D                     | 87  | D   | 63  | D                    | 92  | D   | 97  |
|    | I                       | 10  | I   | 6   | I                     | 12  | F   | 23  | I                    | 5   | I   | 2   |
|    | F                       | 1   | F   | 6   | F                     | 1   | I   | 15  | F                    | 3   | F   | 1   |
| PL | D                       | 53  | D   | 57  | I                     | 77  | D   | 46  | D                    | 62  | D   | 60  |
|    | I                       | 42  | I   | 24  | D                     | 18  | F   | 45  | I                    | 32  | I   | 35  |
|    | F                       | 5   | F   | 19  | F                     | 5   | I   | 9   | F                    | 7   | F   | 5   |
| SI | D                       | 47  | D   | 45  | D                     | 44  | D   | 44  | D                    | 58  | F   | 73  |
|    | F                       | 28  | D   | 36  | F                     | 28  | F   | 34  | F                    | 35  | D   | 14  |
|    | I                       | 24  | I   | 19  | I                     | 28  | I   | 21  | I                    | 8   | I   | 13  |
| SK | D                       | 76  | D   | 92  | D                     | 72  | D   | 65  | D                    | 97  | D   | 97  |
|    | I                       | 23  | F   | 6   | I                     | 28  | F   | 35  | F                    | 2   | F   | 2   |
|    | F                       | 0   | I   | 3   | F                     | 0   | I   | 0   | I                    | 1   | I   | 1   |
| TR | F                       | 41  | D   | 55  | F                     | 53  | D   | 73  | D                    | 48  | F   | 40  |
|    | D                       | 36  | F   | 30  | D                     | 27  | F   | 21  | I                    | 34  | D   | 37  |
|    | I                       | 23  | I   | 15  | I                     | 19  | I   | 6   | F                    | 18  | I   | 24  |

略記：表3，表7と同じ

出所：ALLEN [2], p.7.

11) 表8によれば、たとえばチェコの対EU3向け道路車両road vehicles (SITC78)輸出全体の79%はドイツへの輸出であった。

こうした EU3-CC6 間の緊密な貿易関係は、EU3 有力自動車メーカーによる CC6 への FDI が浸透した結果である。世界大手自動車メーカーによる CEE 自動車産業（ロシアを含む）に対する FDI プロジェクトを示した表 9 に見られるように、CEE 体制転換以降、EU3 有力自動車メーカーはこぞって大型投資を推し進め、CEE での製造拠点構築に邁進した。上述した対ドイツ自動車貿易の大きさは、対チェコ大型投資をはじめとする積極的な投資を展開したフォルクスワーゲン（VW）や、ドイツに主要製造拠点を持つ米系フォード、GM の動きを反映したものと考えられる。同様に、フィアットによる対ポーランド投資、ルノーによる対スロベニア投資は、それぞれポーランドの対イタリア貿易、スロベニアの対フランス貿易の重要性を物語っている。

表 9 中・東欧自動車産業（乗用車）に対する FDI（1989-2001 年）

| 投資企業       | 投資先                             | 国     | 現地資本・パートナー                      | 投資額10億ドル | 年      | 備考                     |
|------------|---------------------------------|-------|---------------------------------|----------|--------|------------------------|
| BMW        | Leipzig                         | 旧東独   |                                 | 0.453    | 2001   |                        |
| BMW        | Kaliningrad                     | ロシア   | Avtotor                         | 0.050    | * 1999 |                        |
| 大宇         | Warsaw (Zeran)                  | ポーランド | FSO                             | 0.800    | * 1995 |                        |
| 大宇         | Craiova                         | ルーマニア | Automobile Craiova SA           | 0.900    | 1994   |                        |
| 大宇         | Zaporizhyya                     | ウクライナ | Avtozaz                         | 1.300    | 1997   |                        |
| Fiat       | Bielsko Biala, Tychy            | ポーランド | FSM                             | 1.800    | * 1992 |                        |
| Fiat       | Nizhny Novgorod                 | ロシア   | GAZ                             | 0.850    | 2000   |                        |
| フォード       | Szekesfehervar                  | ハンガリー |                                 | 0.182    | * 1990 | 部品のみ                   |
| フォード       | Vsevolozhsk (Leningrad Oblast)  | ロシア   | Ford-Vsevolozhsk Ltd.           | 0.150    | 1999   |                        |
| フォード       | Obchak (Minsk 近郊)               | ベラルーシ |                                 | 0.010    | * 1997 | 組立、2000 年閉鎖            |
| GM         | Gliwice                         | ポーランド | Opel Polska                     | 0.549    | * 1995 |                        |
| GM         | Szengotthard                    | ハンガリー | Raba                            | 0.951    | * 1991 |                        |
| GM         | Eisenach                        | 旧東独   | Automobiwerke                   | 1.000    | 1990   |                        |
| GM         | Elabuga                         | ロシア   | ELAZ                            | 0.270    | 1996   | JV、98 年生産停止            |
| GM         | Togliatte                       | ロシア   | AvtoVaz                         | 0.100    | 2001   |                        |
| いすゞ        | Tychy                           | ポーランド |                                 | 0.364    | 1997   | エンジンのみ                 |
| 起亜         | Kaliningrad                     | ロシア   | AvtoVaz                         | 1.000    | 1997   |                        |
| ボルシェ       | Leipzig                         | 旧東独   |                                 | 0.045    | 2000   |                        |
| ルノー        | Novo Mesto                      | スロベニア | Industry of Motor Vehicles      | 0.054    | * 1993 |                        |
| ルノー        | Colibasi-Pitesti                | ルーマニア | SC Automobile Dacia SA Colibasi | 0.100    | 1999   |                        |
| ルノー        | Moscow                          | ロシア   | Avtoframos                      | 0.300    | 1999   |                        |
| ローバー       | Varna                           | ブルガリア | Daru                            | 0.120    | * 1993 | 1996 年 Rover は JV から撤退 |
| スズキ        | Esztergom                       | ハンガリー | Autokonszern                    | 0.406    | * 1990 |                        |
| トヨタ / プジョー | Kolin                           | チェコ   |                                 | 1.350    | 2001   |                        |
| VW         | Mosel                           | 旧東独   |                                 | 1.360    | * 1990 |                        |
| VW         | Mlada Boleslav Vrchlabi Kvasiny | チェコ   | Skoda                           | 2.000    | * 1991 |                        |
| VW         | Gyor                            | ハンガリー | Audi Hungaria                   | 0.923    | * 1994 |                        |
| VW         | Bratislava                      | スロバキア | BAZ                             | 0.680    | * 1991 |                        |
| VW         | Poznan                          | ポーランド | Tarpan                          | 0.241    | * 1993 |                        |

\* は、JV 形成または新規投資開始以降に実現した投資の総計額を示す。その他の数値は、投資見込額。

「年」の欄は、計画で盛り込まれた投資が開始された年もしくは投資契約が成立した年。「投資額」の欄は、概数。

出所：Pavlinek [ 7 ], p.1691.

## (2) 小括

以上、EU-CEECs間の貿易・投資動向より明らかになる諸点をまとめると以下ようになる。

CCの対EU製造業製品貿易は1990年代以降顕著な増大を見せた。それは主にCEECsの自動車産業における貿易の急速な発展によるところが大きい。

CC13-EU15間自動車貿易の太宗は、EU3（ドイツ、フランス、イタリア）とCC6（チェコ、ポーランド、ハンガリー、スロバキア、スロベニア、トルコ）との間での取引にある。

CC6では、EUからの完成車両輸入がEU向けの同輸出を上回る。しかし全体としてCEECs自動車貿易の赤字は、同地における自動車産業の興隆により1997年以降減少傾向にある。

こうした発展とEU3の大手自動車メーカーによるCEE向けFDIとは強い関係性が指摘できる。

CC6の主要な貿易取引相手国はEU3である。

ドイツは、チェコ、スロバキア、ハンガリー三国でそれぞれの完成車・部品取引の大半を占める。

ポーランド、スロベニア、トルコは、フランス・イタリアと緊密な貿易関係にあり、それは後者の大手自動車メーカーによる前者へのFDIに起因する。

こうした貿易・投資動向の特徴から、90年代以降形成されてきたCEE自動車産業の構造的な特徴として以下のような諸点を読み取ることが可能である。

第一に、CEE自動車産業は、EUから自動車部品を受け取り、現地で加工・組立を経たのち完成車両または完成部品としてEUに送り返す形の分業パターンを基本に成長・発展している。

第二に、とりわけCEC5はEU自動車産業にとって重要な部品・付属品のサプライヤーとなりつつある。

第三に、自動車部品製造業の発展は自動車アSEMBラー（EU大手自動車メーカー）の展開動向に規定されるが、1990年代以降アSEMBラーは激しい価格競争下でたいていの部品製造の外注を迫られており、高品質の部品を効率的に調達するために近接するCEE域への投資を推進し生産拠点間の分業体制の構築に取り組んでいると考えられる。

第四に、こうした関係は1996年頃からますます強まる傾向にある。CCにとって第一の自動車取引相手国であるドイツは、地理的に近接する中欧三国との関わりを深めている（97～99年にかけてハンガリー、スロバキア、チェコは輸出入ともドイツとの貿易を著しく伸ばしている）。他方でイタリア、フランスはそれぞれポーランド、トルコとの貿易関係を相対的に強めている（イタリアの対ポーランド貿易総額、フランスの対トルコ貿易総額はともに93～99年にかけて二倍以上に増大した）。フランスはまた、スロベニアと緊密な貿易関係を築いている。

第五に、こうした地理的なリンクは、90年代初以降のCEE向けFDIの決定と結びついている<sup>12)</sup>。

12) 特定国間の結びつきの強さは一方で当該国間の歴史的な関係の深さによって説明も可能である。たとえばフィアットは1960年代にポーランド事業を本格化し、欧州GMもまたハンガリーでの事業展開は30年以上になる。ルノーは1972年からスロベニアの現地メーカーと協力関係を結んでいる。



### 3. 中・東欧自動車産業の構造的特徴

#### (1) 中・東欧自動車産業の伝統<sup>13)</sup>

CEE 自動車産業の起源は古くは20世紀初頭にたどり着く。旧チェコスロバキア、ハンガリーではそれぞれ1905、1903年から自動車生産を始めており、ポーランドもまた20年代にイタリア・フィアット Fiat との合併を経験している。第二次世界大戦まで東欧諸国の自動車製造技術は主に西側からの一方的な導入によるものではあったが、旧チェコスロバキアのシュコダ社 Skoda は伝統的な工業基盤を活用し自主開発モデルを生産するなど、独自のデザイン能力を有する企業として注目されていた<sup>14)</sup>。

第二次世界大戦後、自動車生産を手がけていた中欧三国は、コメコン体制のもとで東側社会主義諸国内部での厳格な分業体制下に組み込まれ、それぞれが独自の役割を与えられた。旧チェコスロバキアの Skoda 車は、コメコン諸国で人気のある大衆車のひとつに位置づけられた。ポーランドではイタリア Fiat とのライセンス契約により Fiat モデルが生産された。一方でハンガリーの自動車産業は、コメコン諸国向けのバス製造に特化した。とはいえ東欧製自動車は、計画経済体制下で国内市場独占が続くなか次第に魅力を失い、西側先進国との競争力格差は開く一方であった。西側諸国との厳格な輸出入統制、計画経済による資源の集中管理や競争制限は、技術革新へのインセンティブを削ぎ、総じて CEE 自動車産業発展の道は閉ざされていた。

#### (2) 外資進出の動機

特殊な事情とはいえ、社会主義時代を含む90年代以前の自動車製造の経験は、外資進出を促すのに役立った。多くの自動車関連企業の地域的な集積などをもたらしたからである。一定の工業生産基盤の存在は現地進出を目指す外資にとって魅力的な事業環境であった。

一般に、EU 新規加盟国への外資進出の動機として、優秀な技能を持つ勤勉かつ低賃金の労働者の存在、少ないストライキなど雇用・労働面のメリット、産業集積・ロジスティクス上のメリット、受入国の投資優遇策、社会制度の安定性、潜在的な市場成長力などの魅力が指摘されている(図9)。

図9 新加盟国の欧州市場向け生産地としての魅力

- |                                      |
|--------------------------------------|
| 西欧と比較した際の相対的メリット                     |
| ・ 賃金が安い                              |
| ・ 外資の投資に対する優遇が厚い(税率・優遇措置)            |
| ・ ドイツなどと比べてストライキが少ない                 |
| EU加盟によるメリット                          |
| ・ 物流にかかる時間短縮・コスト削減が出来る               |
| ・ 中長期的に安定的な経済成長が見込まれる                |
| ・ 法律や社会制度の安定が見込まれる                   |
| ・ 将来的にユーロ導入により域内の為替リスクがなくなる          |
| 欧州圏であることのメリット                        |
| ・ 世界最大級のマーケットが対象市場である                |
| ・ カントリーリスクが低い(疫病・環境問題等)              |
| ・ 西欧を対象市場とした場合、生産から販売までのリードタイムが短くて良い |
| ・ 技術レベルの高い資材が西欧と同レベルの価格で調達可能         |
| ・ 文化の理解が中国と比べ相対的に容易                  |

出所:「拡大する欧州市場の現状と今後」Navigator, Vol.11, Aug. 2004, Roland Berger, p.2.

<sup>13)</sup> この部分は主に HAVAS [ 5 ] pp.234-238に依拠した。

<sup>14)</sup> 第二次世界大戦前の東欧自動車工業動向については、ソ連東欧貿易会[ 14 ]に詳しい。

以下、経済面での動機にかかわって若干の点を補足しよう。

#### a) 労働コスト

低コスト環境は産業インフラ基盤とならば重要な外資進出条件のひとつである<sup>15)</sup>。一般に、新加盟国の賃金水準は EU 既加盟国の 1/5 ~ 1/3 といわれている。ある調査によれば、2004年1月時の「法定最低賃金」statutory national monthly minimum wages は、イギリス1083 (ユーロ、以下同じ)、フランス1173、オランダ1265に対して、チェコ207、ハンガリー 191、ポーランド177、ルーマニア69である<sup>16)</sup>。

#### b) 受入国の投資優遇政策

一般に中東欧新加盟国はおおむね外資の進出に好意的で<sup>17)</sup>、政府は積極的に外資を優遇する経済政策を推し進めた。それは、経済特別区の設定、現地投資企業に対する法人税の減免を柱とする税制上の優遇措置<sup>18)</sup>、雇用創出補助金や労働者再訓練費用補助金等の支給、工業用地取得支援措置など幅広い。また、新加盟国の法人税率は平均すると EU 既加盟国のそれを相対的に下回り、近年は法定法人税率そのものが引き下げられる傾向にある<sup>19)</sup>。

#### c) 潜在的市場成長力

経済発展めざましい CEECs は、国民所得の増大にともない今後自動車販売市場の拡大が期待されている。図10は EU 新加盟 (候補) 国の自動車普及状況を示したものである (左側図: 1000人当たりの乗用車保有台数, 右側図: 新車登録台数)。人口比で見た場合、EU15と同じ (またはそれを上回る) 水準の一部例外国はあるが、総じて新加盟国の自動車保有率は低い。また中欧諸国で保有率が比較的高い国も、新車登録比率 (右側図) で見ると EU 既加盟国平均との開きが大きいことがわかる。これは保有車両の多くが車齢の高い「古いクルマ」で占められていることを意味する。自動車に対する潜在的な需要の成長の余地が大いにあるといえる。

15) ただし中東欧の場合、労働力の質の高さを併せ持つ点が魅力とされることに注意したい。低コストの優秀な労働力については、単位労働コスト当たりの産出高比較など生産性の高さを検討する必要がある。

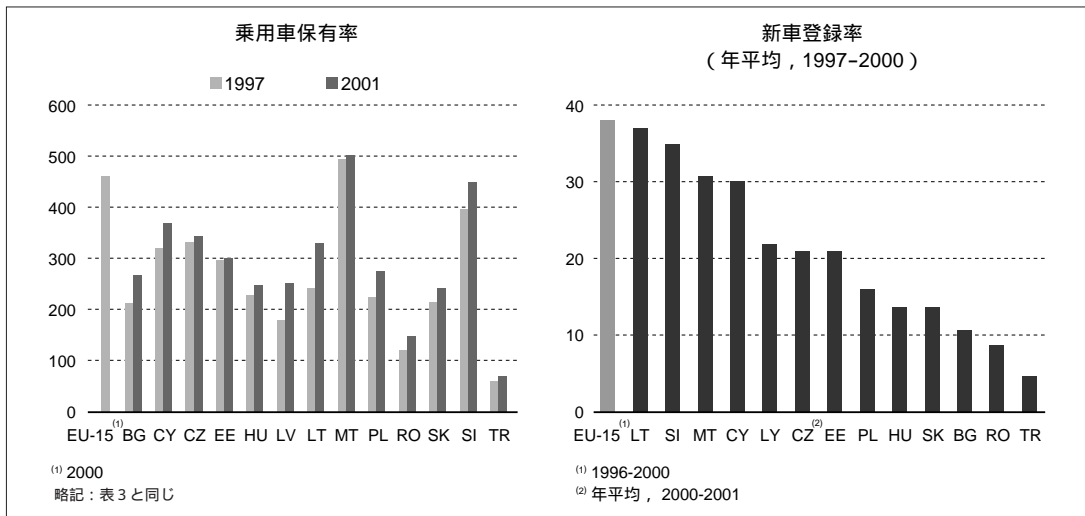
16) "Minimum Wages EU Member States, Candidate Countries and the US 2004", *Statistics in focus: Population and Social Conditions*, 10/2004, Eurostat, p.2.

17) 2002年秋に JETRO 現地事務所の協力の下におこなった中欧三国 (ポーランド、チェコ、ハンガリー) 現地調査での筆者の印象による。

18) たとえば2001年前にポーランドは経済特別区投資企業に対し、条件を満たせば投資後10年間の法人税と財産税の全額免除、11~20年目は法人税50%減税を認めていた (その後 EU 法体系との調整により一部改定されている)。FOURIN『海外自動車調査月報』199号 (2002年3月)、50頁。

19) ある調査によると、優遇税制効果を含まないベースで計算された実効法人税率は、新加盟国平均21.3% (2003年1月時点)、EU 既加盟国平均29.4%である。みずほ総合研究所経済調査部「2004年5月の EU 拡大 新・既加盟国とも拡大後の構造改革が課題に」『みずほ欧州インサイド』2004年5月7日

図10 自動車の普及状況（1000人当たり）



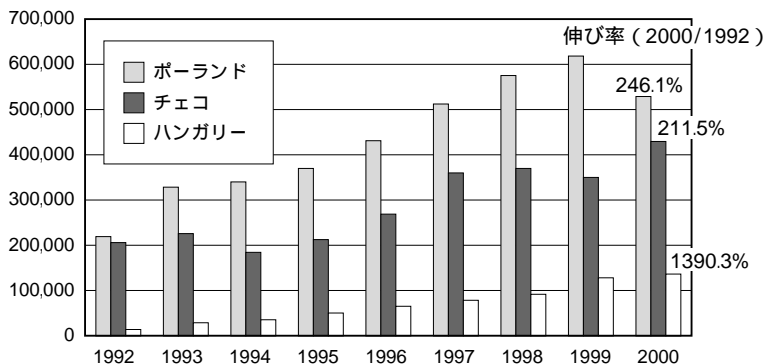
出所：EUROPEAN COMMISSION, *Statistical yearbook on candidate countries Data 1997-2001*, 2003, p.154.

### (3) CEE 自動車産業・市場の構造転換

90年代以降、外資の積極的な進出により中東欧の自動車産業は大きく変容する。その特徴を列記すれば次のようになる。

第一に、自動車関連の旧国営企業は消滅し、EU をはじめとする自動車多国籍メーカーが現地生産の主役を担うようになった。第二に、自動車産業部門は飛躍的に成長を遂げ（図11）、中東欧経済において重要な位置を占めるようになった。たとえば2002年チェコ自動車部門は、国内製造業産出高の20%、輸出の21%を占める基幹産業のひとつに成長した。事業の中核を占めるのは乗用車の生産である。ハンガリーでは、それまで製造の中心を占めたトラック部門はほぼ解体され、代わって乗用車生産が驚異的に躍進した。

図11 中欧3国の乗用車生産推移



出所：日刊自動車新聞社・(株)日本自動車会議所『自動車年鑑ハンドブック2001-02年版』他より作成。

第三に、90年代をつうじて CEECs は一気に輸出拠点として整備されていった。中欧三国では、国内で生産される完成車両の 8 割以上が輸出されている（表10）。

一方、国内市場については、輸入車販売が大半を占めている。潜在的な市場としての期待は大きい、現地で製造される EU（外国）ブランドの「国産車」が広く浸透するほど市場は成熟していない。

こうした特徴は、構造転換後の CEE 自動車産業が、中東欧進出を競った大手自動車多国籍企業による「乗用車」の「製造拠点」かつ「輸出拠点」として機能しつつあることを示している。部品貿易に見てとれるように、CEECs の製造拠点は、有機的な分業関係をつうじて西欧の製造拠点と密接に結びついている。CEE 自動車産業の再編は自動車多国籍企業によるグローバルな生産ネットワークへの統合を軸に進められてきたのである。

表10 中東欧自動車産業の概要（生産・販売台数）

|       |    |         | 1997    | 1998    | 1999    | 2000    | 2001    |
|-------|----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| ポーランド | 生産 | 乗用車     | 520,208 | 592,355 | 660,000 | 535,592 | 373,368 |
|       |    | 小型商用車   | 57,254  | 63,300  | 50,800  | 59,499  | 43,750  |
|       |    | 自動車生産合計 | 577,462 | 655,655 | 710,800 | 595,091 | 417,118 |
|       | 販売 | 乗用車     | 337,467 | 380,896 | 474,926 | 290,926 | 140,389 |
|       |    |         |         |         |         |         |         |
|       |    | 小型商用車   | 43,086  | 34,856  | 30,768  | 18,587  | 7,833   |
|       |    |         |         |         |         |         |         |
|       |    | 自動車販売合計 | 380,553 | 415,752 | 505,694 | 309,513 | 148,222 |
|       |    |         |         |         |         |         |         |
|       |    | 販 売 計   | 533,263 | 565,262 | 682,961 | 511,775 | 349,654 |
|       | 生産 | 乗用車     | 321,077 | 368,527 | 348,490 | 428,224 | 456,949 |
|       |    | 商用車     | 48,741  | 44,419  | 28,877  | 28,577  | 28,717  |
|       |    | 自動車生産合計 | 369,818 | 412,946 | 377,367 | 456,801 | 485,666 |
| チェコ   | 輸出 | 乗用車     | 211,714 | 257,583 | 288,710 | 336,649 | 375,862 |
|       |    | 輸出比率（％） | 65.9    | 69.9    | 82.8    | 78.6    | 82.3    |
|       |    | 商用車     | 30,719  | 29,588  | 24,677  | 21,618  | 7,578   |
|       |    | 輸出比率（％） | 63.0    | 66.6    | 85.5    | 75.6    | 26.4    |
|       |    | 輸出合計    | 242,433 | 287,171 | 313,387 | 358,267 | 383,440 |
|       |    | 輸出比率（％） | 65.6    | 69.5    | 83.0    | 78.4    | 79.0    |
|       | 販売 | 乗用車     | 95,605  | 77,440  | 72,516  | 78,203  | 79,970  |
|       |    |         |         |         |         |         |         |
|       |    | 商用車     | 13,896  | 10,928  | 8,920   | 7,705   | 6,370   |
|       |    |         |         |         |         |         |         |
|       |    | 自動車販売合計 | 109,501 | 88,368  | 81,436  | 85,908  | 86,340  |
|       |    |         |         |         |         |         |         |
|       |    | 計       | 203,647 | 166,471 | 170,337 | 173,460 | 176,716 |
| スロバキア | 生産 | 乗用車     | 40,885  | 125,089 | 126,503 | 181,312 | 181,644 |
|       |    | 商用車     | 1,802   | 1,060   | 531     | 466     | 359     |
|       |    | 自動車生産合計 | 42,687  | 126,149 | 127,034 | 181,778 | 182,003 |
|       | 輸出 | 乗用車     | 40,662  | 124,929 | 126,333 | 181,312 | n.a.    |
|       |    | 輸出比率（％） | 99.5    | 99.9    | 99.9    | 100.0   | -       |
|       |    | 商用車     | 869     | 434     | 227     | 141     | n.a.    |
|       |    | 輸出比率（％） | 48.2    | 40.9    | 42.7    | 30.3    | -       |
|       |    | 輸出合計    | 41,531  | 125,363 | 126,560 | 181,453 | n.a.    |
|       |    | 輸出比率（％） | 97.3    | 99.4    | 99.6    | 99.8    | -       |
|       | 販売 | 乗用車     | 62,080  | 68,949  | 56,416  | 54,718  | 69,655  |
|       |    | 商用車     | 8,831   | 8,844   | 6,875   | 7,536   | 9,059   |
|       |    | 自動車販売合計 | 70,911  | 77,793  | 63,291  | 62,254  | 78,714  |
| ハンガリー | 生産 | 乗用車     | 76,648  | 89,862  | 124,692 | 134,029 | 140,401 |
|       |    | 商用車     | 2,537   | 1,937   | 1,097   | 1,939   | 2,562   |
|       |    | 自動車生産合計 | 79,185  | 91,799  | 125,789 | 135,968 | 142,963 |
|       | 輸出 | 乗用車     | 48,468  | 56,271  | 92,898  | 106,275 | 111,416 |
|       |    | 輸出比率（％） | 63.2    | 62.6    | 74.5    | 79.3    | 79.4    |
|       |    | 商用車     | 1,989   | 1,293   | 731     | 1,400   | 2,115   |
|       |    | 輸出比率（％） | 78.4    | 66.8    | 66.6    | 72.2    | 82.6    |
|       |    | 輸出合計    | 50,457  | 57,564  | 93,629  | 107,675 | 113,531 |
|       |    | 輸出比率（％） | 63.7    | 62.7    | 74.4    | 79.2    | 79.4    |
|       | 販売 | 乗用車     | 79,827  | 104,055 | 129,852 | 133,236 | 148,402 |
|       |    | 商用車     | 18,686  | 27,787  | 29,991  | 30,123  | 29,847  |
|       |    | 自動車販売合計 | 98,513  | 131,842 | 159,843 | 163,359 | 178,249 |

出所：FOURIN [ 8 ] より作成。

#### (4) 各国事情

以下、2000年時の動向を中心に中欧三国の自動車産業の概要について補足する。

##### a) ポーランド<sup>20)</sup>

ポーランド国民経済において自動車産業は重要な役割を担っている。2000年の数字で見ると乗用車生産は53万台弱、鉱工業生産全体に占める自動車産業部門のウェイトは規模（産出高）で6.5%、雇用で3.4%を占めている。

国内の主要アSEMBラー（組立メーカー）は外資である。90年代に入り社会主義時代の二大メーカーのFSM、FSOがそれぞれ伊フィアット、韓国・大宇によって買収されたのをきっかけに、西側メーカーによる国内企業の吸収・再編が進展した。主なアSEMBラーは以下のとおりである（2000年時）。

フィアット・オート・ポーランド（FAP）～1992年にフィアットによるFSM買収により設立されたポーランド・トップメーカー、初の外資系企業

大宇FSO～1996年韓国・大宇のFSQ（中型車ポロネーズ生産）買収により設立されるも、2000年11月の大宇本体の経営破綻により2001年1月に破産宣告、その後GMが事業継承に乗り出す意向を示すが再建交渉が難航し現在売却先を模索中

オベル・ボルスカ～旧国営企業との合併で設立、96年同国初のグリーンフィールド投資による工場新設でオベルブランドの車両と部品の生産を開始、欧州GMの東欧生産拠点として能力増強に取り組んでいる

VW・ポズナン～1993年生産開始、車両組立・エンジン部品製造に取り組んでいたが、2003年に乗用車生産の中止と商用バン製造への特化を表明した<sup>21)</sup>

2000年のポーランド自動車貿易は総額（輸出＋輸入）88.6億ドルで、貿易全体の12%を占める。輸出は全体の13.1%、輸入は9.6%である。部門全体の収支は赤字超過（5.8億ドル、2000年時）だが、貿易品目別では部品の輸入超過（輸出7.5億ドル、輸入11.8億ドル）、ディーゼルエンジンの輸出超過（輸出10.9億ドル、輸入2.2億ドル）となっている。乗用車については輸出・輸入ともに多い（輸出14.6億ドル、輸入17.1億ドル）。主な貿易相手はEU既加盟国であるが、前述のように、乗用車については対イタリア輸出が目立っている。トラック・ディーゼルエンジン・部品については圧倒的にドイツである。

90年代以降ポーランドの自動車市場は着実に成長している。新規加盟国中で最大の人口を擁する同国は、潜在的市場としての魅力が注目されているが、近年、国内自動車販売動向に変化があらわれている。そのひとつは国産新車販売市場の縮小である。それまで国内乗用車販売で上位にあったフィアット、大宇、GMは軒並み販売激減に見舞われるなど、国産車販売は2001年にはピーク時

20) ポーランドについては主に[21]に依拠。

21) VWは1998年に別会社としてディーゼルエンジン製造工場をPolkowiceに立ち上げた（VW・モーター・ボルスカ）。後述するように同社はチェコ、ハンガリーでの拠点構築にも精力的に取り組んでおり、製造拠点間の生産分業体制を整えつつある。この点は別稿で詳しく取り上げる予定である。

(1999年約68万台)から半減(35万台)した。その一方で輸入中古車の販売が激増している<sup>22)</sup>。ある資料によると、中古車比率(自動車新規登録台数に占める中古車販売)は1999年15.1%から2001年39.8%に急増した<sup>23)</sup>。その理由として、国内景気の低迷、政府の輸入中古車政策の混乱<sup>24)</sup>などが指摘されている。

また直近動向として注目されるのはディーゼル拠点化の動きである。ポーランドには大手各社がパワートレイン系部品製造工場を持っており、日系ではいすゞ、トヨタが同地でのパワートレイン増産に力を入れている。

#### b) チェコ<sup>25)</sup>

チェコの2001年乗用車生産は45.7万台(商用車生産は2.3万台)で、ポーランドとならぶ中欧の自動車生産大国のひとつである。同年国内販売15.2万台のうち国産車8万、輸入車7.2万となっており、輸入車比率の高さが目立っている。

チェコ自動車産業の特徴はシュコダ・オート Skoda Auto の圧倒的強さにある。Skoda 社は1991年のVWによる資本参加(出資比率30% 2000年100%取得)以降急成長を遂げたVWグループ傘下のチェコを代表する乗用車メーカーである。同社は2001年時で国内新車販売市場の52.6%を占め、チェコ総輸出額の10%を担っている。

自動車貿易も躍進著しい。90年代末以降チェコ国内乗用車生産の約8割は輸出されている。チェコ機械・自動車部門の対EU貿易額の占める割合は1994年から2000年にかけて輸入43% 47%、輸出26% 48%へと拡大した。対EU貿易の拡大は、95年に発効した欧州協定による関税の段階的引き下げの効果と考えられる(同協定にもとづき2001年1月より工業製品関税ゼロ、2002年より数量規制撤廃が実現した)。また、EUとの貿易自由化にともない外資系部品企業の進出が相次ぎ自動車部品産業の集積も進んでいる。98年時の調査では、欧州の自動車部品メーカー上位100社のうち約40%の部品企業がチェコで製造・組立事業を展開していると報告されている。

近年最大の注目は、2005年生産開始予定のトヨタと仏プジョー・シトロエン・グループ(PSA)との合併TPCA(Toyota Peugeot Citroën Automobile)による小型車製造工場(能力30万台)進出であろう<sup>26)</sup>。これまでほぼ独VWによって独占されてきた同国自動車産業・市場に強力なライ

22) 国産車販売の低迷、輸入車販売の急増は先に示した表10からも確認できるが、輸入車の多くは中古車と考えられる。国内市場はその後一定の回復を見せるが2003年でもピーク時の56.2%にとどまっている。しかもその85%は輸入車販売である。FOURIN [10] 58頁。

23) FOURIN『海外自動車調査月報』207号(2002年11月)、49頁。

24) 中古車輸入の激増は、2000年の新車への物品税引き上げがきっかけとされている。その後政府の政策は輸入中古車販売の禁止、車齢10年以上の中古車輸入解禁、物品税の車齢別対中古車引き上げと対新車引き下げ、環境規制強化による車齢10年以上の中古車輸入の事実上の禁止など一貫性を欠いた。FOURIN、同上。

25) チェコ、ハンガリーについては[20]に依拠した。

26) TPCAの概要については、<http://www.tPCA-cz.com/en/index.php>を参照。



バルが登場したことにより、チェコ自動車産業は新しい展開局面を迎えている。

### c) ハンガリー

ハンガリーの自動車産業は、90年代以降、社会主義時代に培われた製造業基盤を活かしつつ飛躍的な成長を遂げている。鉱工業生産高の40.3%を占める機械産業部門（99年時）において自動車産業は47.2%を産出する基幹部門である（中央統計局による）。なかでも乗用車生産の伸びはめざましく、1990年わずか8000台から2000年には13万台余に拡大した。旧体制下でコメコン諸国向けのバス製造に特化し続けた産業構造は、急速に変貌を遂げつつある。

他の CEECs と同様、ハンガリー自動車産業の担い手もまた外資系企業である。ハンガリー政府は90年代当初より積極的な外国企業誘致政策を展開している。有力アセンブラーの進出にともない、ピステオン、デルファイなど大手部品メーカーの現地進出も加速している。主なアセンブラーは以下のとおりである。

アウディ・ハンガリア・モータース Audi Hungaria Motors Kft. ～アウディ唯一の在外欧州拠点、1993年設立、主力生産品目はエンジン、同地でアウディ全モデルの95%を生産しているといわれる（2000年時）、98年から小型スポーツ車の組立を開始するとともに、エンジン製造能力の増強とエンジン関連 R & D センターの設置に着手するなど着実に業容を拡大している  
マジャール・スズキ Magyar Suzuki Kft. ～1991年設立のハンガリー最大のアセンブラー、社会主義時代から生産準備が進められたこともあり国内の知名度は高い、94年輸出開始、2004年能力増強など欧州市場向け生産拠点としての発展を目指している、2000年代以降はハンガリー製 WagonR<sup>+</sup> の部品をポーランドの Opel 工場から調達するなど、GM との協力体制の構築に取り組んでいる

オペル・ハンガリー Opel Hungary Kft. ～1991年中欧市場向け完全現地組立拠点として設立されるも99年に組立事業を中止、現在はエンジン、変速機等の中核部品製造への集約・特化により Opel 欧州最大のエンジン生産拠点として再編が進行中である

早い時期から積極的な外資誘致に取り組み順調な発展を示したハンガリー自動車産業にも、近年新しい動きがあらわれている。これまで車両組立をおこなってきたフォード、オペルが相次いで組立事業の撤退を表明した一方で、VW グループの Audi と GM グループ・オペルがエンジン生産事業の能力増強や集中・特化を打ち出したからである。独 Audi はハンガリーを欧州含む世界への Audi エンジンの一大製造拠点として育成する意向を打ち出している。今日のハンガリー自動車産業は、特異な性格を帯びた自動車生産基地として発展しつつあるように見える<sup>27)</sup>。

27) エンジン等の中核部品製造業の集積は、ハンガリーを資本集約的な高付加価値製品の生産分業拠点として進化させる可能性を秘めている。それは中東欧を労働集約的な産業集積地域として一括りに見ようとする解釈を慎重に吟味すべきことを示唆している。

## むすびにかえて

本稿は、CEECs の体制転換以降の自動車産業の展開動向について簡単な統計的確認をおこなった。90年代展開の意味するものとして以下のような点を指摘できる。

第一は、CEECs の事実上の EU 市場圏化である。EU 新規加盟国は90年代をつうじて EU と同等の社会・経済的な制度・ルールのもとに置かれ EU 経済との一体化が進展した。すでに CEECs は EU を核とする欧州広域地域経済圏の重要な一翼を担う存在である。かつて体制を異にした EU と CEECs のスムーズな接合を支えたのは「欧州協定」である。EU 加盟交渉と連動して取り組まれた欧州協定の締結は、CEECs を市場経済の仕組みが機能する社会システムに改変しその後の経済発展の基礎を築いたという点で重要な意味を持つ。

第二に、CEECs の産業構造再編において、FDI (とくに EU からのそれ) が決定的な役割を担った。CEE 自動車産業の成長は驚異的でありその構造転換は劇的である。それは、これまで乗用車の組立経験に乏しかったハンガリーが、90年代以降一気に中欧を代表する自動車生産国の地位に駆け上った事実象徴的に示されている。FDI は、中欧の自動車産業の発展と構造を規定し続けたもっとも基本的な駆動力である。

かくして90年代CEE自動車産業の構造再編は EU を中心とする大手多国籍自動車メーカーによる相次ぐ現地生産拠点の構築と生産分業ネットワークの形成を軸にして展開されたことが確認できる。

以上をふまえることにより今後の検討課題がいくつか浮かび上がってくる。焦点と考えられる以下の二点を指摘して、結びに代えたい。

第一は、生産分業ネットワーク展開の分析である。CEE における自動車生産ネットワークの構築は、90年代の展開プロセスにおいてもっとも鮮明になった動きのひとつである。CEE を含む広域欧州経済圏における生産分業ネットワークの性格解明が、EU 東方拡大の経済的インパクトの意味や世界自動車産業における CEE 自動車産業の位置づけなどを理解する際に重要な検討課題となる。その際、ルーマニアやトルコ等の東方諸国を視野に入れた動態分析が肝要であろう。これらの国は将来の EU 加盟が見込まれるだけでなく、貿易データで見たように、現在すでに広域欧州生産分業の重要な一翼を担っていると考えられるからである。

広域欧州生産分業システムに CEECs はどのように組み込まれ、どんな役割を果たしているか？こうした課題の解明は EU-CEECs 間の貿易構造を分析することによってある程度まで可能であるが、より深く掘り下げるには現地進出企業の戦略を知る必要がある。ネットワーク展開を規定するのは、メーカーの東欧戦略だからである。

したがって第二に、EU をはじめとする主要国の大手自動車多国籍企業の東欧戦略を分析することが重要となろう。その際もっとも注目したいのは、中・東欧との結びつきの強いドイツの代表的なメーカー・VW の動向である。VW 分析は、フランスやイタリア等のライバルメーカーの東欧戦略を検討するにも有益な比較材料を供するであろう。

## 参考文献

- [ 1 ] ALLEN, Tim, "Central European Countries-trade by product group", *Statistics in focus; External Trade, Theme 6-3/2000*, Eurostat
- [ 2 ] ALLEN, Tim, "The Automotive industry and Candidate countries", *Statistics in focus; External Trade, Theme 6-1/2001*, Eurostat
- [ 3 ] ALLEN, Tim, "Specialisation of candidate countries in relation to EU", *Statistics in focus; External Trade, Theme 6-6/2001*, Eurostat
- [ 4 ] EUROPEAN COMMISSION, "Industrial restructuring in Central and Eastern Europe and emerging patterns of industrial specialisation", *Panorama of EU industry-1997, Volume 1*, 1997
- [ 5 ] HAVAS, Attila, "Changing patterns of Inter- and Intra-Regional Division of Labour: Central Europe's Long and Winding Road", HUMPHERY, J.[et al.], *Global Strategies and Local Realities: the auto industry in emerging markets*, Gerpisa, 2000
- [ 6 ] PAVLÍNEK, Petr, "Restructuring the Central and Eastern European Automobile Industry: Legacies, Trends, and Effects of Foreign Direct Investment", *Post-Soviet Geography and Economics*, Vol.43, No.1, 2002
- [ 7 ] PAVLÍNEK, Petr, "Transformation of the Central and East European passenger car industry: selective peripheral integration through foreign direct investment", *Environment and Planning A*, Vol.34, 2002
- [ 8 ] FOURIN 『世界自動車統計白書2002』(株)FOURIN, 2002年
- [ 9 ] FOURIN 『欧州自動車産業2003/2004』(株)FOURIN, 2003年
- [ 10 ] FOURIN 『ロシア・東欧自動車産業』(株)FOURIN, 2004年
- [ 11 ] 日本貿易振興会海外調査部欧州課「大幅に拡大した欧州地域への直接投資～2000年の投資動向～」  
『JETRO ユーロトレンド』2002. 3
- [ 12 ] 日本貿易振興会中欧3事務所「中欧進出企業に見るビジネス環境の現状と今後の展望(チェコ・ハンガリー・ポーランド)」  
『JETRO ユーロトレンド』2001. 11
- [ 13 ] 下川浩一・武志彰「21世紀を迎えた欧州自動車産業の新動向調査」『経営志林』第38巻第3号, 2001年10月
- [ 14 ] ソ連東欧貿易会『ソ連・東欧諸国の自動車産業』, 1988年
- [ 15 ] 田中素香・長部重康・久保広正・岩田健治『現代ヨーロッパ経済』有斐閣, 2001年
- [ 16 ] 田中素香「EU・欧州協定」浦田秀次郎編『FTA ガイドブック』日本貿易振興会, 2002年
- [ 17 ] 田中信世「東欧経済改革と外資の役割」『ITI 季報(季刊 国際貿易と投資)』, Autumn 2001/No.45
- [ 18 ] 同「深まる EU の中欧諸国との経済統合」長部重康・田中友義編『統合ヨーロッパの焦点』日本貿易振興会, 1998年
- [ 19 ] 座間紘一, 藤原貞雄編『東アジアの生産ネットワーク』ミネルヴァ書房, 2003年
- [ 20 ] 「中欧の自動車産業(チェコ・ハンガリー)」『JETRO ユーロトレンド』2002. 7
- [ 21 ] 「中欧の自動車産業(ポーランド)」『JETRO ユーロトレンド』2002. 9