

【論文】

EU東方拡大とスペイン自動車産業の構造再編

細 矢 浩 志*

1 はじめに（問題設定）

21世紀に入って本格化した欧州連合（EU）の拡大と深化は、欧州の社会・経済環境にさまざまな変化をもたらしている。とりわけ2004年に実現した中・東欧諸国をはじめとする10カ国のEUへの一挙同時加盟（EU東方拡大）は、ヨーロッパの産業地図を大きく塗り替えるきっかけとなった。製造業の分野では、日米欧の有力多国籍企業による中・東欧への積極的な投資活動が繰り返され、製造拠点の創設・拡充が相次いだからである。こうした欧州の地殻変動を象徴する産業部門のひとつが自動車産業である。現在、ヨーロッパの自動車産業では、大手多国籍企業による中・東欧地域の自動車産業の再編・整備と西欧地域の既存拠点との連携の模索、これらを踏まえたヨーロッパ全域をカバーする生産分業ネットワークの形成・拡充が進展しつつある。

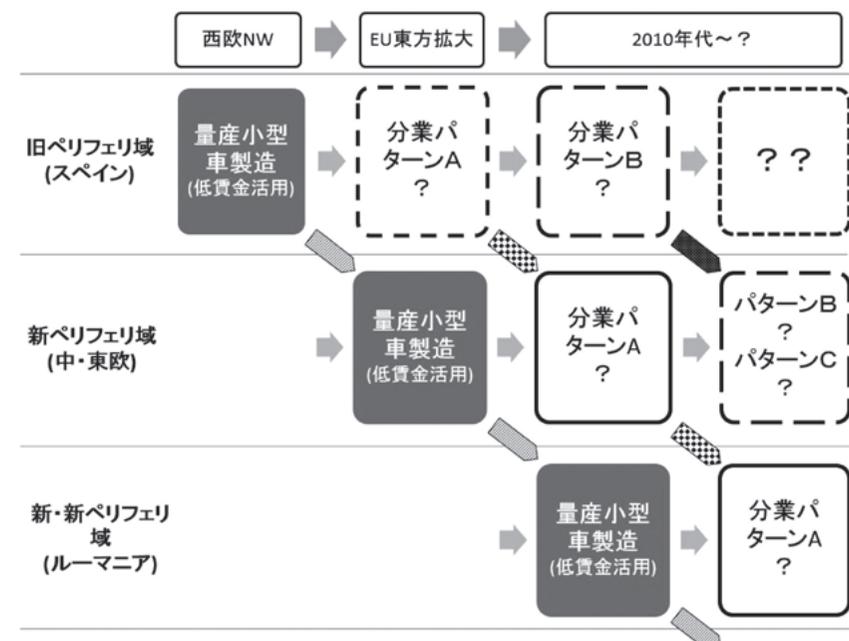
本稿は、EU東方拡大後のヨーロッパにおける自動車生産ネットワークの分業構造と動態を解明する研究の一環に位置する¹⁾。本稿で取り上げる問題は、EUの東方拡大にともなう域内分業構造のヨーロッパ規模の広域化によってネットワーク内の分業態勢がどのように変化したのか、という視点である。のちに指摘するように、ヨーロッパの自動車生産ネットワークは、ドイツやフランス等の西欧先進諸国の伝統的な産業集積地帯（コア地域）を筆頭に、EU東方拡大以前にネットワークに編入されたスペイン等の西欧周辺諸国（旧ペリフェリ域）、それ以降に編入される中・東欧諸国の新しい周辺地域（新ペリフェリ域）など複数の有力な産業集積ノード（産業空間としての地域的産業集積地帯）で構成される。したがって新旧ペリフェリ地域間対比を軸に地域・企業間国際分業態勢の変容を明らかにすることをつうじて、生産ネットワークを構成する有力な産業集積ノードがどのような役割を担う（ようになった）のかという課題の追究が可能となる²⁾。

* 弘前大学人文学部教授：e-mail:hosoya@cc.hirosaki-u.ac.jp

- 1) これまで筆者は欧州における自動車産業の国際分業の展開のありようを生産ネットワークの形成という視点から実証的な研究に取り組んできた。本稿に関わる限りにおいて、その特徴としてさしあたり以下の諸点を指摘しておきたい。①EU東方拡大を契機に中東欧では西欧主要メーカー主導による製造拠点の形成が相次ぎ現地自動車産業は根本的に再編された、②中東欧拠点は欧米自動車多国籍企業の生産分業体制の一翼を担う重要な拠点となっている、③欧州自動車産業の再編は生産（分業）ネットワークへの統合を軸に展開されている。拙稿（2009）（2012）等を参照。
- 2) 厳密に言えば、新ペリフェリ域内の競合すなわち中東欧とトルコそれぞれが担う役割は何かという視点も考慮に値する。

EU東方拡大というEU市場圏の拡張は、これまで労働集約的機能を担ってきたイベリア半島諸国（旧ペリフェリ域）が、中・東欧諸国やトルコ（新ペリフェリ域）との熾烈な競争に晒されることを意味する。西側多国籍企業による新ペリフェリ域での事業拠点の創設は現地の安価な労働力の活用を柱とするヨリいっそうの低コスト化の追求と企業内分業ネットワークへの組み込みを目的としているからである。コスト競争力の観点から理論的に考えれば、EUの東方拡大が進展するにしたがって、旧ペリフェリ域での生産はコスト上の比較優位を失い分業ネットワークから脱落することが予想されるが、のちに見るように、実際にはスペインでの車両生産は劇的な落ち込みに見舞われなかったばかりか、同国自動車産業は国民経済において重要な基幹産業の地位を占め続けているようにみえる。EU東方拡大後のスペイン自動車産業の現実、広域化した生産ネットワークにおいてもその重要性を喪失していないと考えられるのである。そうであれば、EU東方拡大によって従来の比較優位性を喪失した旧ペリフェリ域は、何らかの構造的な再編・転換を経て、その結果広域化した新しい生産分業ネットワークにおいては従来とは異なる役割を担うようになると同時に、EU東方拡大後のヨーロッパ自動車産業の生産ネットワークは新たな分業パターンを組成したと想定することができる（図1-1）。旧ペリフェリ域の構造再編とは何か？それはどんな意味を持つのか？そしてそれはどのようにして遂行されたのか？本稿ではこれらの諸問題の解明を行いつつ生産ネットワーク形成による分業パターンの変遷に関する仮説の検証に取り組む。

図1-1 生産ネットワーク形成による分業パターンの変遷仮説



出所：筆者作成

以上の視点から、本稿では、ネットワーク構造解明に取り組む作業の一環として旧ペリフェリ域を代表するスペイン自動車産業の構造転換について分析する。はじめにヨーロッパにおける自動車生産ネットワークの基本的性格を概観し、次いでスペイン自動車産業の展開動向を整理する。それらをふまえたうえで産業再編の性格を明らかにし、スペインの欧州生産ネットワークにおける分業構造上の位置づけについて検討してみたい。

2 汎欧州自動車生産ネットワークの基本構造

2.1 ネットワーク形成史

はじめに、ヨーロッパにおける自動車生産ネットワークの形成過程とその構造的特徴を提示・確認しておこう³⁾。

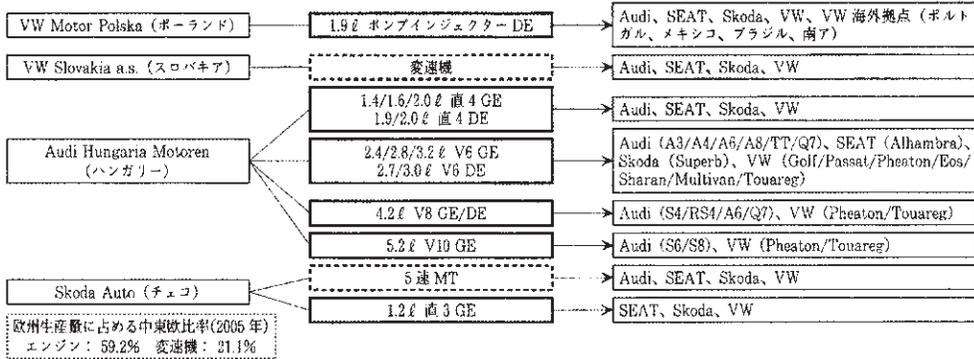
ヨーロッパでは、自動車生産分業ネットワークは主に二つのステップを踏んで形成されてきたと考えられる。第一のステップは欧州共同体(EC)が1980年代に取り組んだ「市場統合」の時代である。それまでヨーロッパの辺境地域と見做されていたスペイン、ポルトガルでは、1986年のEC加盟以降、ドイツやフランス等西欧諸国の大手資本による現地進出が活発になり製造事業拠点の創設が進展した。西欧を舞台にした生産ネットワークの形成である。単一市場の形成は、さまざまな規制により各国毎に調達・製造・販売・アフターサービス等の体制構築を強いられてきた企業にヨリ効果的な拠点配置を追求する道を開いた。クロスボーダー投資のハードルは低くなり、海外直接投資(FDI)の主体たる多国籍企業は、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とに応じた投資意志決定を行うことで、効率的な事業体制の構築に向かったのである。

第二のステップはEU東方拡大が始動する1990年代に現れる。1989年の「ベルリンの壁」崩壊に起因する国際社会の激動＝いわゆる「冷戦崩壊」を契機にして、低賃金・熟練労働・潜在的市場等の魅力に富む新経済空間＝中・東欧地域の生産ネットワークへの組込みが始動する。欧州単一市場の東方拡大はヨリ効率的な分業体制構築の動きを加速した。主力市場の西欧と将来市場として有望なロシアとの双方に近接する立地条件と低賃金とに恵まれた中・東欧地域が単一市場に加わり、さらにトルコやウクライナなど拡大EU周辺諸国との経済関係の強化に支えられることによって、生産ネットワークは地理(空間)的にも機能的にも拡大・発展する。西欧生産ネットワークは、EU東方拡大を転機にヨリ広域化した汎欧州生産ネットワークの形成へと跳躍していったのである。

ヨーロッパの自動車産業では中・東欧を編入した生産ネットワーク戦略を縦横に活用する企業が相次いだ。たとえば独フォルクスワーゲン(VW)は、中・東欧の市場開拓とEU向け輸出拠点化を推進すると同時に、各生産拠点の役割分担の明確化に積極的に取り組んだ代表的な企業グループである。同グループは、完成車組立事業、エンジン・部品製造事業ともに中・東欧工場ごとの事業集約を大胆かつ急ピッチに進め、各生産拠点を特定車種・パーツの製造拠点として位置づける戦略

3) 詳細は拙稿(2012)を参照。

図2-1 VWグループの中東欧からのパワートレイン供給体制



出所: FOURIN (2007)、37頁

をより明確に打ち出している (図2-1)。

FDIによって生まれ変わった中・東欧の事業拠点は、多国籍企業戦略のもとで西欧・世界の拠点と密接に結びつけられ、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ることとなった。EU東方拡大以降、欧州全域を舞台に繰り広げられているドラスティックな産業再編は、効率的な生産分業ネットワークの形成を軸に展開されているのである。

2.2 欧州自動車生産ネットワークの構造的特質

広域化した今日の汎欧州自動車生産ネットワークの構造的な特徴は、概ね以下の諸点に要約することができる⁴⁾。

第一に、同ネットワークは三つの産業集積地で重層的に構成される。すなわち、①コア地域=西・南欧の伝統的な産業集積地域 (ドイツ、フランス等)、②旧ペリフェリ域=EU東方拡大 (2004年) 以前の周辺地域 (スペイン等イベリア半島諸国、アイルランド)、③新ペリフェリ域=EU東方拡大以降の拠点新設の進む新EU加盟国ならびにEU外縁地域 (中・東欧諸国、トルコ、北アフリカ・地中海沿岸諸国等) がそれぞれである。ヨーロッパの広い範囲をカバーすることに成功した自動車生産ネットワークは、2007年以降、一定の変容を見せていると考えられる。すなわち、ルーマニアとブルガリアが新たにEUに加盟した2007年 (第二次東方拡大) を起点に、製造事業拠点形成はさらに東方に広がった。その結果、ネットワークを構成する産業集積ノードは地理的空間的に拡大するとともに、質的にも一定の変容をみせている。新たにネットワークに包摂されたルーマニアとブルガリア、クロアチア (さらにその周辺に位置するバルカン半島諸国一帯) は第一次EU東方拡大 (2004年) 時に編入されたポーランドやチェコ、ハンガリー等とは別のペリフェリ域を形成する。これら

4) 本節は拙稿 (2012) の要点を整理・摘記したものである。

今日的な変化をふまえ、本稿では新しいペリフェリ域を「新ペリフェリ域」(＝中・東欧諸国ならびにトルコ等2004年前後にネットワークに編入されたエリア)と、「新・新ペリフェリ域」(＝ルーマニア、ブルガリア、バルカン半島諸国)とに区別して標記することとする。

第二に、ネットワークを構成する主要な地理的空間の事業特性は、地域全体を統括する多国籍企業グループの経営戦略によって巧みにコントロールされている。その効率性は車種・部品等の製造事業の「棲み分け」に象徴される。中・東欧地域(＝大衆乗用車)⇔イベリア半島(スペイン＝高品質小型車、多目的車両等)といった新旧ペリフェリ域間での棲み分けにとどまらず、新ペリフェリ域でも中・東欧地域(＝大衆乗用車)⇔拡大EU外縁諸国(トルコ＝小型商用車)の棲み分けが追究されていることを確認できる。また、新ペリフェリ域のうち中欧諸国(ポーランド、チェコ、ハンガリー)では製造事業に加えてR&D事業の拠点設立が相次ぐなど事業機能上の高度化が進展している⁵⁾。それぞれの集積地が自動車製造事業のバリューチェーンにおいて独自の事業機能を担いつつ有機的に連携するネットワークが組織されているのである。

3 ス페인自動車産業の変貌

3.1 新ペリフェリ域への転化

第二次世界大戦後のスペイン経済は、当初採用された輸入代替工業化戦略から1970年代半ばに輸出志向工業化戦略へと経済政策を転換したことで近代化の道を歩み始めたとされている⁶⁾。スペインがヨーロッパ有数の自動車生産大国として発展・台頭するきっかけは、1980年代半ばの欧州共同体(EC)加盟に求めることができる。当時ECのペリフェリ地域であったスペインを含むイベリア半島諸国の製造拠点は、低賃金活用型・労働集約財(部品・小型大衆車等)の生産拠点として西欧ネットワークに編入されることで着実に発展する機会を与えられた。スペインでは、西欧完成車メーカーが西欧市場向け生産拠点として現地生産を強化したのと並行して、部品製造業の集積も進んだ。とりわけ1970年代後半以降、外資系部品メーカーによる技術供与がすすむことで国内製造部品の競争力が向上し、外国からの部品輸入の代替および国内部品産業の成長が促された。現在、スペイン国内には1次部品サプライヤーが約200社、2次・3次サプライヤーを含めると約1000社が事業を展開し、そのすそ野は広い(2008年時)⁷⁾。

サプライヤーの多くは完成車メーカーと連動し、多国籍企業の車両組立工場を中核として地域的な集積クラスターを形成している。スペインの主要なクラスターは、(1)セアト、日産が拠点を置くバルセロナ周辺地域＝カタルーニャ州、(2)独VW、ダイムラーの拠点であるバスク＝ナバーラ州、(3)仏PSA(プジョー・シトロエン・グループ)、商用トラックIvecoが拠点を置くマドリッド州等

5) 詳細は拙稿(2012)を参照。

6) Fuchs(2008)を参照。スペイン経済を分析した専門研究は意外に多くない。さしあたり楠(2011)は必読文献である。

7) 日本貿易振興機構(2008)、20頁。

であり、そのなかでもとくにカタルーニャ州が自動車部門出荷額全体の3割弱を占めている⁸⁾。

ところがEUの東方拡大に向けた取組みが本格化する1990年代以降、西欧大手製造業を中心に低賃金活用型・労働集約財生産拠点の東方移転が加速することで、西欧ネットワークにおけるスペイン自動車産業の役割は見直しを余儀なくされる。西欧ネットワークの汎欧州ネットワークへの変貌が進行するなかで、スペインの自動車産業は衰退もしくは「空洞化」の懸念が高まることになる。EU東方拡大による中・東欧製造拠点の相次ぐ構築は、それまでスペインが保持していた低賃金というコスト面での比較優位性の崩壊を意味するからである。

だがそうした懸念はその後の事態の進展と現実によって杞憂であることが判明する。21世紀今日

表3-1 欧州主要国の自動車生産台数の推移

国	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	(前年比)
ドイツ	5,757,710	5,819,614	6,195,661	6,045,730	5,209,857	5,905,985	(13.4%)
スペイン	2,752,467	2,777,435	2,889,203	2,541,644	2,170,078	2,387,900	(10.0%)
フランス	3,549,008	3,174,260	3,015,854	2,568,978	2,047,658	2,229,381	(8.9%)
英国	1,803,109	1,649,792	1,750,253	1,649,515	1,090,139	1,393,463	(27.8%)
イタリア	1,038,352	1,211,594	1,284,312	1,023,774	843,239	840,978	(▼0.3%)
ベルギー	926,528	918,056	834,403	724,516	537,354	555,302	(3.3%)
スウェーデン	448,395	453,103	504,744	445,168	210,995	316,751	(50.1%)
ポルトガル	221,060	227,325	176,242	175,155	126,015	158,723	(26.0%)
オーストリア	253,194	274,932	228,066	150,877	72,334	104,997	(45.2%)
オランダ	158,568	133,754	107,749	102,494	66,968	72,391	(8.1%)
フィンランド	21,644	32,746	23,329		10,478	6,665	(▼36.4%)
西欧11ヵ国計	16,930,035	16,672,611	17,009,816	15,444,372	12,385,115	13,972,536	(12.8%)
チェコ	602,237	854,817	938,527	945,822	974,569	1,076,385	(10.4%)
ポーランド	610,671	714,506	872,642	1,005,707	907,076	894,807	(▼1.4%)
スロバキア	176,189	267,088	528,163	527,544	433,944	562,612	(29.7%)
ルーマニア	194,802	213,597	241,712	245,308	296,498	350,912	(18.4%)
スロベニア	177,951	152,991	200,187	197,843	212,688	211,323	(▼0.6%)
ハンガリー	152,015	190,233	296,072	349,785	214,813	211,461	(▼1.6%)
中東欧EU6ヵ国計	1,913,865	2,393,232	3,077,303	3,272,009	3,039,588	3,307,500	(8.8%)
トルコ	879,452	987,580	1,099,414	1,147,110	869,605	1,094,557	(25.9%)
セルビア	14,180	11,567	11,524	10,719	16,738	15,450	(▼7.7%)
欧州19ヵ国計	19,737,532	20,064,990	21,198,057	19,874,210	16,311,046	18,390,043	(12.7%)
ロシア	1,354,495	1,506,842	1,665,390	1,793,618	725,705	1,404,889	(93.6%)
ウクライナ	247,345	279,407	395,315	417,293	68,184	83,080	(21.8%)
欧州21ヵ国計	38,581,432	39,130,833	41,285,176	38,590,591	31,735,749	35,670,079	(12.4%)

注)2010年は速報値を含む。

出所：日刊自動車新聞社、日本自動車会議所（2012）、FOURIN（2011a）より作成

8) カタルーニャ州、ナバーラ州、マドリッド州の比率はそれぞれ27%、15%、11%となっている。なお自動車部品の国内調達率は、完成車で53%、部品で57%と報じられている。日本貿易振興機構（2008）、20頁。

のスペイン自動車産業について事業特性を中心に簡単な見取り図を提示しよう。

第一に、スペインはヨーロッパで有力な自動車生産大国の地位を保持している（表3-1）。1990年代まで順調に拡大を続けた乗用車生産は、2000年代以降横ばいに転じるとはいえ比較的堅調に推移し続けた。西欧外資による「東方ラッシュ」が顕著な2000年代初には、ネットワークのコア地域を代表するフランスが漸減傾向を示すようになるが、スペインの堅調さはそれとは対照的である⁹⁾。2009年、スペインはフランスを抜いてドイツに次ぐ欧州第2位の自動車生産大国（世界第9位）に躍り出る。

第二に、スペインは自動車輸出大国である。自動車関連財は、スペイン経済を支える重要な貿易財である。輸出入ともに自動車産業部門の占める割合は大きい。1980年代以降の輸出入・貿易動向が示すように、スペイン国内で製造される車両の輸出比率は乗用車、商用車ともに徐々に高まり、今日では製造車両の9割近くが輸出に回されるまでになっている（表3-2）。その推移を振り返るならば、スペインがECに加盟する時期（1980年から90年にかけて）大幅に増伸し（商用車についてはほぼ倍増）、EUによる東方拡大への取組みが本格化する2000年代以降は乗用・商用車ともに8割を越え、第二次東方拡大（2007年）以降もその勢いに衰えはない。その変貌ぶりは明らかにヨーロッパの地域統合の進展と結びついている。自動車産業はスペインの基幹的な産業部門として同国経済の屋台骨を支えるまでに変貌した。その原動力は、EU（EC）の拡大と深化にある。

表3-2 スペイン自動車貿易動向

		1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010
生産	乗用車	1,028,813	1,679,301	2,366,257	2,195,780	1,943,049	1,812,688	1,913,513
	商用車	152,863	374,049	665,873	695,205	599,883	358,089	475,399
輸出	乗用車	470,170	1,143,573	1,951,932	1,803,955	1,655,154	1,555,149	1,658,341
	(輸出比率)	45.70%	68.10%	82.49%	82.16%	85.18%	85.79%	86.66%
	商用車	36,592	173,003	551,992	585,269	525,698	328,026	421,441
	(輸出比率)	23.94%	46.25%	82.90%	84.19%	87.63%	91.60%	88.65%
輸入	乗用車	60,545	384,022	1,013,000	1,207,063	873,300	729,900	726,800
	商用車	5,036	77,543	131,426	228,724	129,100	95,400	78,100

出所：日刊自動車新聞社、日本自動車会議所（2012）、160頁より作成

スペインはEU東方拡大後の現在も欧州で有力な自動車生産拠点としての地位を保持している。欧州第二の生産大国であり製造車両の9割近くが輸出向けであるという事実は、中・東欧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た旧ペリフェリ域が、環境変化に適応し生産ネットワークに不可欠の環として再編されたことを物語る。かつてEU東方拡大による自国産業の衰退（空洞化）が予想されたペリフェリ域がその地位を保持し続けているのは何故か？次にこの点を考えてみよう。

9) スペインの自動車生産は、2000年代初頭に商用車も加えると300万台を突破していた。

3.2 スペイン自動車産業の事業特性

中・東欧諸国＝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＝旧ペリフェリ域が今日でも有力な自動車生産地域を占め続けている理由を考える材料として、21世紀初頭現在のスペイン自動車産業の事業特性を二点に整理・指摘しておく。

第一に、スペインで製造される車両は主に次の二つに大別できる。すなわち①非量産¹⁰⁾・高機能高品質・小型乗用車と②商用車・多目的車両（SUV、ミニバン等）である。前者の代表的なモデルはVWのPolo A05、ルノーのClioⅢ等「スタンダードカー」「上級コンパクトカー」である。スペインはAセグメント（廉価大量生産小型車）よりワンランク上のB、Cセグメント乗用車の生産を得意とする¹¹⁾。後者については、現在スペインは欧州におけるSUV・ミニバン等の多目的車両の第一の生産国である。スペインには同車両の有力な製造拠点が多数点在する。ルノー（バリャドリッドValladolid工場/Palencia）、PSA（マドリッド工場、ヴィーゴVigo工場）、VW（パンプローナPamplona工場/ナバーラ州Navarra）、セアト（Martorell工場/バルセロナ州Barcelona）等EUを代表する有力企業グループの多くがこれら車両製造に係わる事業の充実につとめている（表3-3）。

第二の特徴は、設計・エンジニアリング機能をはじめとする研究開発（R&D）機能の強化が推進されている点にある。たとえばVWグループのセアト社・Martorell工場はその典型例である。VWはスペインを西欧生産ネットワークに組込んだのちに、バルセロナ近郊の同工場を主にセアト・ブランドモデルの製造拠点と位置づけ、能力拡張と近代化に取り組んできた。2000年代以降は商用車・多目的車両の分野での取組みを強化し、その結果、Audi Q3（SUV）の製造を手がけるなど、今日ではVWグループの商用・多目的車の製造を担う欧州を代表する一大製造拠点に変貌しつつある。近年は車両生産に加えて、VWグループのスポーツカー（セアト、Audi）の設計を受託するなど設計・エンジニアリング等の開発機能の強化にも乗り出している¹²⁾。

EU東方拡大以降、スペインの部品業界では中・東欧や北アフリカに一部生産を移転させる動きが見られるようになった。たとえば、米リアはR&D部門・シート製造部門をスペインに残す一方で、ワイヤーハーネス部門をポーランドとモロッコに移転した。また米デルファイはベアリング、ステアリング部門についてはスペイン国内の事業は閉鎖しモロッコへ移転するとともに成型プラ部門とワイヤーハーネス部門も縮小した。デルファイのスペイン拠点はコモンレール式ディーゼルポンプなど高付加価値・技術集約的部門に特化する方向で再編を進めている（2007年）¹³⁾。

部品サプライヤーの動向に共通するのは、ワイヤーハーネスに代表される低付加価値・労働集約

10) ここでは、いわゆる小型廉価乗用車のように「大量生産」される対象ではないが、高級車のように「少量生産」される対象でもない、その中間的な規模の製造対象という意味で用いている。

11) 本稿では乗用車の分類概念として主に欧州で使用される分類概念であるセグメント区分を用いる。分類には車両サイズや全長、価格など複数の要因が考慮されるといわれるが明確な基準は示されていない。

表3-3 大手メーカー・在スペイン工場での主要製造モデル（2010年）

企業	工場(委託先企業)	製造モデル	セグメント	ボディスタイル
VW	Pamplona	Polo	B	ハッチバック(HB)
		Sirocco	C	クーペ
		Eos	C	コンパクトカー(CC)
		Sharan	C	MPV
	Matorell(SEAT)	Audi Q3	C	SUV
		Ibiza	B	HB/ステーションワゴン(SW)
		Leon	C	HB
		Altea	C	MPV
Exeo	D	セダン/SW		
Daimler	Vitoria	Mercedez・ Viano/Vito		Utilityバン
PSA	Madrid	207	B	HB/SW/CC
		C3	B	HB
	Vigo	シトロエンC3Picasso	C	MPV
		プジョーPartner		小型Utilityバン
	シトロエンBerlingo		小型Utilityバン	
ルノー	Valladolid	Clio III	B	HB/セダン
		Modus	B	MPV
	Zona Franca(日産)	Traffic		Utilityバン
Ford	Valencia	Focus	C	HB/SW
		C-Max	C	MPV
日産	Zona Franca	Pathfinder		大型SUV
		Navara		ピックアップ
		Primaster		バン
		Cabstar		商用車

出所：FOURIN（2011b）、7-9頁より筆者作成

的事業については撤退もしくは規模縮小、R&D部門等の高付加価値・技術集約的事業の規模拡張・機能強化に乗り出しているという点である。

旧ペリフェリ域の代表格・スペインは、EUの東方拡大が進行するなかで、商用車・多目的車両の製造拠点としての役割ばかりでなく、研究開発機能を有する事業拠点としての役割を強化しつつさらなる発展を遂げようとしている。自動車生産大国としての地位を保持する理由は、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るべきであろう。

12) Lung（2004）、p.146.

13) 日本貿易振興機構（2008）、21頁。

4 スペイン自動車産業の高度化

4.1 VWナバーラ工場の再編

本節では、旧ペリフェリ域のスペインが欧州生産ネットワークの不可欠の環として再編された歴史的経緯を辿りつつ、スペイン自動車産業の再編を導いた要因とその全体的な展開の構図を明らかにしてみたい。

分析対象としてナバーラ州パンプローナに位置するVWの組立工場（VWナバーラ工場）の事例を取り上げる。VWナバーラ工場はスペインを代表する車輛製造拠点である。1960年代半ばに操業した同工場は、英Austin、Britishi Layland、現地資本SEAT等との提携を経て、80年代に独VWとの提携をきっかけに飛躍的な発展の軌道をつかんだ（表4-1）。

表4-1 VW・ナバーラ工場の歴史

1965	Landabenプラントの生産開始, Authi
1967	MG1100の生産開始
1968	Morris1100 Traveller,Morris 1300 Traveller, 'Mini' 1275(Mini-C)の生産開始
1969	Mini 1000, Mini850の生産開始, British Layland社がAuthi社の50%取得
1970	労使紛争
1971	Austin 1300, Mini GT生産開始
1973	British Layland社が買い増し, 98%取得
1975	SEAT社筆頭株主に(SEAT51%, 民間株主42%, FIAT7%)
1976	SEAT工場から1号車ラインオフ, SEAT124
1979	Lanciaの生産開始, SEAT社, イタリア国外での伊ブランド車両の生産権限を獲得
1981	Pandaの生産開始
1982	VW・SEAT社間協力協定締結, VWによる株取得, 1986,1990, 1994年(全株取得)
1983	産業振興計画の一環として, Foral政府がVW社に7億4600万ペセタを融資, VWは新型Polo向けに65億ペセタを投資
1984	Polo Coupe (Polo A 02)の生産開始
1986	第二の転機到来? Quality standard Q-86品質
1993	ブランド変更? Navarra de Automoviles S.A.
1994	Polo A 03 生産開始, ISO 9002取得, 新ブランドVolkswagen Navarra S.A.
1997	ISO14001取得
1999	Polo A 03/GP生産開始
2001	Polo A 04 生産開始
2005	Polo A 05 生産開始

出所：Fuchs（2008）, p.220

VWナバーラ工場再編の歴史的・構造的意義は、欧州市場におけるスペインの地位の変化とVWのグローバル戦略を明らかにすることで解明される。EU東方拡大による中・東欧拠点のネットワークへの編入が進展するなかでスペイン車両組立工場はさまざまな試練に晒された。VWナバーラ工場が直面した課題は以下の三つに大別できる¹⁴⁾。

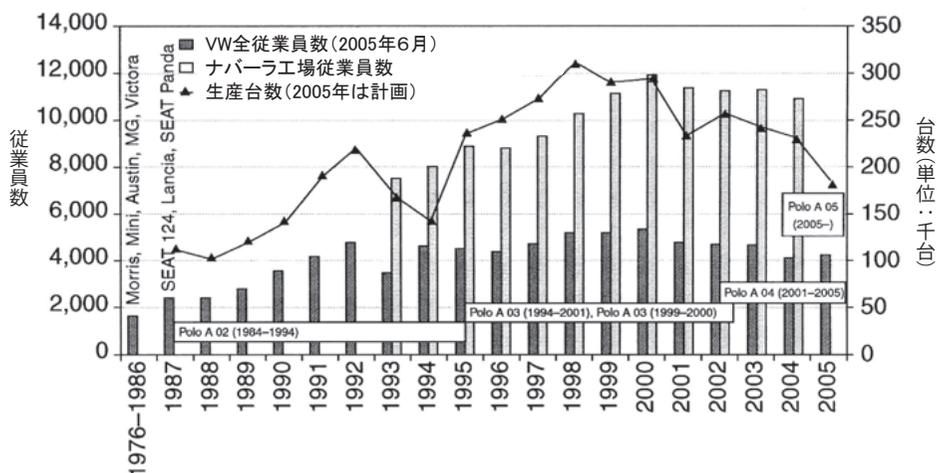
14) 以下、VWナバーラ工場の歴史的変遷については主にFuchs（2008）に依拠した。

表4-2 VWグループ全生産に占めるナバーラ工場のシェア (Polo A02)

年	グループ総生産	ナバーラ工場	ナバーラ工場以外	ナバーラ工場比率
1984	156,054	30,123	125,931	19.30%
1985	185,093	75,778	109,315	40.94%
1986	214,508	95,919	118,589	44.72%
1987	232,158	116,020	116,138	49.97%
1988	215,332	104,616	110,716	48.58%
1989	228,867	124,115	104,752	54.23%
1990	225,806	143,750	82,056	63.66%
1991	325,282	191,700	133,582	58.93%
1992	306,490	222,222	84,268	72.51%
1993	176,327	176,327	0	100.00%
1994	151,993	145,784	6,209	95.91%

出所：Kamp (2007), p.91

図4-1 VWナバーラ工場の従業員数・生産台数、ナバーラ地方の自動車部門労働者数



出所：Fuchs (2008), p.221

第一の課題は、単一モデルPoloへの特化戦略である。操業以来、ナバーラ工場ではSEATブランド等多種多様な車輛製造が行われてきたが、1982/83年に独VWが子会社化に着手（1994年完全取得）して以降、徐々に小型乗用車モデルPoloの製造・組立に特化していった（表4-2）。Polo製造特化戦略は、PoloA02生産（1984年）を皮切りに新型PoloA05の生産開始（2005年）の今日に至るまで連続と続けられてきた¹⁵⁾。これを契機に同工場は成長軌道を歩んできたといつてよい（図4-1）。VWナバーラ工場は、Vigoに進出した仏PSAとともに、1980年以降スペイン自動車産業を牽引しナバーラ地方の地域振興と雇用創出に多大な貢献を成してきた。

15) ナバーラ工場のPolo単一モデル製造への特化に関する分析はKamp (2007) に詳しい。

転機は1990年代に訪れた。第一に中・東欧地域の台頭である。スペインはこれまで得意とした小型大量生産車をめぐる熾烈な競争に晒される。1980年代、スペインは1.5ℓ以下エンジン車においても最も重要な市場であり主要な輸出国であった。89年には同国生産車両輸出の88%が小型車両だったが、99年にはその比率は48%に激減する¹⁶⁾。中・東欧の製造拠点化が小型車両生産におけるスペインの優位性を置き換えたのであった。さらにモジュール生産方式の浸透が変化に拍車をかける。VW工場では、2000年代初のPoloA4への製造モデル移行以後広範囲の個別パーツに替わり複雑なモジュールが導入された結果、主力部品の輸入が増え二次サプライヤー数は減少に転じたといわれる。かつて競争優位確保のために追究した単一モデル集中戦略は、ナバーラ工場の発展を制約する深刻な足かせ要因となっていた。

第二は、同一セグメント内での熾烈な競争によりPoloへの集中がより不安定な経営状態をもたらしたことである。VWグループ内にはPoloと似通った他ブランド車両としてIbiza (SEAT)、Fabia (Skoda) が存在する。とくにIbizaはバルセロナMartorell工場でも生産されていた最も身近な競合車であった。これらは異なるブランド間の競争とはいえ、VWグループ構成工場間の競合でありブランド間の「共食い、つぶし合い」の危険を孕んでいた。

第三に工場内労使関係の厳しい対立である。スペインでは、伝統的に職場に複数の有力労働組合が存在し、組合同士で熾烈な主導権争いが繰り返られていた。ドイツのような「従業員代表委員会」は存在せず、労使関係の調整には多大な負担と労力がともない産業の発展に少なからぬ影響を及ぼしていた。EU東方拡大にともなう生産縮小と賃金低下圧力が高まるなかで、職場の労使関係はしばしば深刻な対立を生むようになっていた。そしてそれはナバーラ工場にあっても例外ではなかったのである。

こうして単一モデル特化戦略の弱点を露呈したVWナバーラ工場は、これまでの発展軌道の修正の必要性に迫られたのである。

以上の課題を認識したVWグループがナバーラ工場の再編に着手するのは、2000年代初のことであった。

第一にVWグループ全体のグローバル戦略を見直すなかで欧州ペリフェリ域の役割が再検討された。すなわちEU東方拡大で編入された中・東欧諸国＝新ペリフェリ域に「大量生産廉価小型車」の製造を割り振り、「非量産高品質小型車」をスペインに割り振る、いわば「製造モデルの棲み分け」戦略を鮮明に打ち出したのである。これによりVWナバーラ工場では高品質・高級感に優れるモデルPoloの製造事業を強化すると同時に、同ブランド力保持に資する設計・デザイン機能の強化に取り組んだのである。

第二に、新しい労使関係づくりに着手した。その際モデルとして活用されたのが2001年に設立された独Auto5000GmbHにおいて締結された「5000×5000協約」¹⁷⁾の経験である。同協約は、製造

16) Fuchs(2008),p.225.

目標（ノルマ）達成に雇用者による自己責任制を導入し労働時間の弾力的設定を可能にするをつうじて、賃金抑制（低労働コスト）と柔軟な労働編成の実現を図ると同時に、持続可能な雇用の創出（確保）を目指したものである。いわゆるVW「5000×5000」協約は、ドイツの自動車業界における製造コストをチェコやポルトガルと同等の水準に押え、国際競争力に耐えうる企業立地条件の改善を図る役割を果たしたと言われている。基本構想は「工場をより柔軟により競争力あるものにする」という点にある。VW経営陣は同協約モデルをスペインに導入することによって、労働の硬直性を打破し工場の柔軟性を確保すると同時に新たな雇用の創出と競争力の確保を企てたのである。厳しい事業環境のなかで労働者・労働組合にとって新協約に合意することは工場と雇用を守るための唯一の方法であった。ナバーラ工場では、2004-05年にかけて経営陣と労働組合との間で労働時間の短縮と賃金の抑制を盛り込んだ新しい労使協定の締結に合意した。

4.2 小括：VWナバーラ工場再編の構図

VWナバーラ工場の事例から旧ペリフェリ域における産業再編の特徴として以下の諸点を指摘できる。

第一に、ネットワークを構成する産業集積地域における事業再編は、自動車多国籍企業グループによる現地展開の経緯、進出事情等を考慮して遂行されている。再編は基本的に多国籍企業グループのネットワーク戦略に規定されるといえるが、中・東欧の登場によってコスト面での優位性が後退したという理由だけで撤退や規模縮小に向かったわけではない。ナバーラ工場の再編事例でいえば工場開設にともなう雇用創出や産業振興など地域経済の発展への貢献度、現地生産車の販売等をつうじて培われてきたブランドや企業への信頼性の獲得・維持・向上など「地域への定着度」が考慮されている。モジュール化の台頭によるサプライヤー構造の変化はあるものの、事業の継続・発展にともなう地元部品サプライヤーの成長・集積が進展した結果、工場の閉鎖や移転にともなうダメージは企業・地元双方で大きいと予想され¹⁸⁾、移転・規模縮小、スペイン地元市場向けモデルの

17) VW「5000×5000」協約とは、VW経営陣と産別労組IGメタル間で2001年8月に合意された新しい労使協約である。「5000×5000」という名称は、協約内容が失業者5000人を一律に月収5000マルクの賃金で雇用するという協約内容に由来する。すなわちVW社が新たに設立する子会社Auto5000GmbHにおいて、資格付与のための職業訓練教育を継続的に施しつつ新モデル車両製造のために失業者5000人を一律に5000マルク/月賃金で雇用するという独自の賃金協約である。具体的には、製造については受注関係で決定される製造台数等の目標を定め、その達成については雇用者による自己責任の原則が取り入れられている。同原則により、雇用者の労働時間については通常の賃金協約とは異なる弾力性を持たせることが可能となる。目標製造台数の不達成あるいは製品の欠陥についても雇用者の自己責任で土曜労働を含む超過労働による労働時間の増加を認め、場合によっては法定労働時間（週60時間）の範囲内で時間増加を認めて目標達成を図ることとした。http://www.jil.go.jp/kaigaitopic/2001_12/germanyP01.html

18) Aller et al. (2004) によれば、VWがナバーラ生産を他の地域に振り向けることを決定した場合、現地雇用の2/3が失われ残り1/3は部品サプライヤーで働くことになるだろうと試算している。

輸入代替が困難になっていた事情は無視できなかつた。さらにVW（経営陣）が現地での作業編成や職業訓練などペリフェリ域で制度的に適応するための方法・体制について学んだことも戦略策定を左右したと考えられる¹⁹⁾。長い操業の歴史に由来するこうした「経路依存性」を見据えることもネットワーク内の産業集積地域の再編動向を理解するうえで必要不可欠な視点である。

第二に、ナバーラ工場の変貌は、生産ネットワークの再編に際して産業集積地域では事業機能上の一段のレベルアップ、すなわち「高度化」が進展していることを示している。EU東方拡大後、スペインでは高機能小型車や多目的車等の分野での生産特化や研究開発の強化という、いわば製品面での「高度化」を軸にした事業再編を推進することでネットワークにおける独自の役割を見いだそうとした。非量産・高機能高品質・小型乗用車の製造拠点として、そして商用車・多目的車両の一大開発・製造拠点としての機能を追究することにより、汎欧州自動車生産ネットワークに有機的に連結され必要不可欠な環として再編された。それが欧州第二の生産大国の地位の確保につながったと理解することができるのである。

EU東方拡大以前の西欧ネットワークにおいて低コスト生産拠点として比較優位にあったスペインでは、東方拡大後（中・東欧地域が低コスト拠点として比較優位に立った後）は、非量産小型車・商用車・多目的車両の一大開発・製造拠点としての役割を強化し、製造事業に関する高度化が進展している。高付加価値事業への特化を軸とする「高度化」（機能アップグレード）を追究する動きは、21世紀以降さまざまな事例によって裏付けることが可能である。たとえば日産バルセロナ工場では、2003年から商用バンの製造事業が始動し、ルノーとの提携を強化するなかで、その後SUV・ピックアップトラックの生産強化が進行している。また、欧州GMは、小型車製造事業についてはポルトガル工場を閉鎖しスペイン工場への集約・強化に乗り出している。フォードもまた、マツダとの共同開発で誕生した小型車両の生産を日本に移転し、スペインでは商用バンベースの独自モデルの製造への特化を進めている²⁰⁾。リーマン・ショックに起因する世界的経済・金融危機からの回復が鮮明になりつつある今日でも、スペインでは柔軟化・弾力化を軸とする新しい労使関係の構築をともしつつ事業拡張に向けた投資・雇用計画が相次いで打ち出されている（表4-3）。事業機能上の「高度化」により進化を遂げたスペイン自動車産業は、EU東方拡大以降に形成された汎欧州自動車生産ネットワークの不可欠な環として組み込まれ、着実な発展を歩もうとしているのである。

19) 「現地適応」に関する学習効果は新ペリフェリ域の中・東欧での製造事業展開に役立てられていると考えられる。その意味でも旧ペリフェリ域での経験は経営に生かされる。

20) 大手組立メーカーのスペイン事業の動向については、日本貿易振興機構（2008）を参照。

表4-3 2012年以降に発表された自動車部門の投資計画・労使間合意

メーカー	発表時期	生産受注または投資計画	投資額 (100万ユーロ)	主な労使間合意	雇用効果 (見込み)
フォルクスワーゲン(VW)	2012年12月	・2012～2016年に、小型車「Dako」生産終了後の新型車種受注を視野に入れた設備投資	785	・労働時間口座の柔軟化(所定の年間労働時間のうち、受注量の増減に応じて調整可能な時間数の上限を従来の7日分(超過)・10日分(短縮)から、15日分に拡大)	雇用維持
セアト(VWグループ)	2013年1月	—	—	・給与の一部を業績連動型に ・超過勤務手当の60%削減と引き換えに、2013年中の一時的休業を撤回。これとは別に3月に非正規従業員400人の雇い止め。	340人の解雇を回避
ルノー	2012年11月	・2014～2016年にバリアード工場(新型小型SUV「Captur」、バレンシア工場(乗用車「Megane」次期モデル)で新型モデル生産 ・各工場部品サプライヤー網の拡充・強化	未発表	・給与引き上げ抑制(CPIの50%のみ反転、残り50%は業績次第)	1,300人の新規雇用
日産	2012年5月	・2014年よりバルセロナ工場で新型ピックアップ「One Tone」を生産 ・2013年よりバルセロナ工場で電気商用車「e-NV200」を生産 ・カンタブリア部品工場に設備投資	300	・2011年に給与引き上げ抑制、労働時間の弾力化で合意	700人の新規雇用
	2013年2月	・2014年7月よりバルセロナ工場で新型小型乗用車を生産 ・2014年よりバルセロナ工場で生産する新型ピックアップ「One Tone」の追加受注 ・2013年よりバルセロナ工場で生産するe-NV200の減速ギア(部品)の組み立ても追加受注	130	・バルセロナ工場で二重賃金制度(新規採用者の賃金を現職よりも20%引き下げ、職場内訓練を提供)	1,000人の新規雇用
PSAプジョー・シトロエン	2013年1月	・2013年中頃よりピサ工場でバン「C1 Picasso」の生産開始 ・2013年末よりマドリード工場で小型乗用車「C Cactus」を生産	未発表	・給与引き上げ抑制	未発表
フォード	2012年10月	・2014年末に閉鎖予定のベルギー工場から、中型車「Moudeco」、ミニバン「S-Max」、Galaxy」の次期モデル生産を移管	未発表	・一時休業制度の適用が容易、同工場の労使関係の柔軟性により、グループ内でflexi-plantとの位置付け	未発表
イベコ	2012年6月	・2012～2016年以降、マドリード工場で大規模トラック生産能力を増強、ドイツからのトレーラーヘッド「Straits」生産移管、研究開発(R&D)センター開設 ・2014年より、バリアード工場で商用車「Daily」の次期モデルを生産	500	・2010年に大規模な人員調整 ・現在、バリアード工場の労働条件柔軟化について労使間交渉中	1,200人の新規雇用

出所：日本貿易振興機構海外調査部（2013）、125頁

5 むすびにかえて

欧州自動車生産ネットワークと国際分業体制の展開・変容に関する諸問題の解明に際して本稿の分析が示唆する論点を指摘してむすびとする。

スペインが製品面の「高度化」をつうじて欧州第2の生産大国の地位を築くことに成功したように、ネットワーク内の各産業集積地域は製品の多様化や新事業の分担等それぞれの事情に応じた「高度化」を推進することによって競争上の優位を模索していると考えられる。これまでの知見を誤解を恐れず敢えて図式的に言い換えるならば、廉価小型乗用車の大量生産とならんで、高級車の少量生産とR&D機能を事業の中核として整備・拡充する動きが進む中・東欧の場合、「高度化」は機能面を軸に推進されているとみることができる。ヨーロッパにおける自動車生産ネットワーク再編のキーワードとして注目すべきは産業集積地域の「高度化」である。

また、旧ペリフェリ域の拠点再編は、立地に関わる比較優位性を見直す取組みとして理解できる。スペインの場合、EU東方拡大に起因する地殻変動は、大手自動車多国籍企業をしてコスト面での優位性を高品質製品の製造やブランド力といった産業集積にもとづく立地面での優位性に置き換える営みを追究させたのである。現在もEU市場圏の拡張が続くヨーロッパは、比較優位性の絶えざ

る変化が生じている空間と理解できる。欧州自動車生産ネットワークの構造と展開を明らかにすることは国際分業理解の基軸ツールである比較優位性概念のいっそうの発展を要請している。

欧州自動車生産ネットワークのダイナミズムの特質は、ネットワーク内での空間的再配置をつうじた機能再編と地域・企業間分業再編ならびにネットワーク構成各地域の「高度化」の進展にある。産業集積地の高度化は、同地域のネットワークへの連結とその内部でのグレードアップ（地位改善）が指向されることによって進展し、高度化をつうじた機能・地域間相互補完のありようが生産ネットワークの競争力を規定する²¹⁾。欧州自動車生産ネットワークは産業集積地域の「高度化」をつうじて絶えず変容・進化する国際分業モデルとして捉える必要がある。

不断に進化する柔軟で強靱な欧州自動車生産ネットワークは、ヨーロッパの地域統合の進展にともないさらなる進化を遂げる可能性を秘めている。2010年代に入りルーマニア、セルビア（新・新ペリフェリ域）で自動車事業の躍進が始まるなど、EUを軸にした地域間の経済的結びつきは、東はロシア、南は北アフリカ・地中海沿岸諸国にまで及ぶからである。

以上をふまえつつも、本稿の射程を超える問題として下記のような点に留意する必要がある。第一に、生産ネットワークを構成する各産業集積地域の産業特性の時系列的変化に関する疑問である。ヨーロッパでは「製造モデルの棲み分け」による分業が追究されている点を指摘したが、事業を取り巻く環境が変化した時（加盟国数の増大）に従来の安定的な分業パターンはどのような変化を示すのかという問題が未解明のままである。第二に、EU東方拡大で低賃金活用型拠点として中・東欧と競合したスペイン（旧ペリフェリ域）は、地域特性を生かした「高度化」を追究することで空洞化を免れ生産水準を保持しネットワークに不可欠の環として再編されたが、ネットワーク化がさらに進展し同様の機能が他の地域で担われるようになった場合、スペインはどう対応するのだろうか（分業パターンB（図1-1）の分析）。さしあたり自動車関連事業の拡充が見込まれるルーマニア等の新・新ペリフェリ域が台頭することで、スペインは次にどのような役割を担うことになるのだろうか。またその場合、どのようなプロセスを経て産業再編を遂行し分業機能の役割変化を遂げるのだろうか。産業集積地のありようは基本的に自動車多国籍企業のネットワーク戦略に規定されるとはいえ、現地の産業事情や政府の振興策などいわゆる「経路依存性」にも影響されることはスペインの事例から明らかである。よって現地展開の歴史が長くなればなるほど産業再編もより複雑になることが予想されるが、ネットワークの進化・発展にともなう分業再編の困難はどのようにして調整・克服されるのだろうか。これらについては別途検討する機会を持ちたい。

21) たとえば独フォルクスワーゲンの中東欧進出先発組のメリットを最大限に活かした大胆な拠点構築を展開し、欧州全体を見据えた広範な分業ネットワークの形成を着実に推進している。仏ルノーもまたルーマニア（Dacia、ロガン）を新興国対応＝世界戦略車モデルの展開拠点と位置づける戦略を本格化している。ヨーロッパの有力メーカーは各社独自の広域生産ネットワークの形成・活用を梃子にグローバルな競争力の強化に取り組もうとしている。この点については、拙稿（2014）を参照。

(附記) 本稿は科学研究費助成事業(学術研究助成基金助成金(基盤研究(C):課題番号23530263)の助成を受けた研究成果の一部である。

参考文献

- Aller, A., R. Garces, A. Garces (2004), "The Automotive industry in the "OLD PERIPHERY" of the European Union : Analysis of regional economic dependence on the Volkswagen Navarra, S.A.plant", Paper presented at the 12th Gerpisa International Colloquim, June 9-11, 2004, Ministere de la recherche. Paris
- Bilbao-Ubillos, J., V.Camino-Beldarrain (2008), "Proximity Matters ? European Union Enlargement and Relocation of Activities : The Case of the Spanish Automotive Industry", *Economic Development Quarterly*, Vol.22, No.2
- Dorrenbacher, H.P., C. Schulz (2008), "The organization of the production process", in Pellenberg, P., and E. Wever eds., *International Business Geography : case studies of corporate firms*, Routledge
- Fuchs, M. (2008), "Product upgrading and survival : The case of VW Navarra", in Pellenberg, P., and E. Wever eds., *International Business Geography : case studies of corporate firms*, Routledge
- Kamp, B. (2007), *Location behavior and relationship stability in international business networks*, Routledge
- Layan, J.-B., Y.Lung (2004), "The Dynamics of regional integration in the European car industry", in Carrillo J., Y.Lung, R.van Tulder, *Cars : carriers of regionalism?*, Palgrave, New York
- Lung, Y. (2004), "The Changing geography of the European automobile system", *International Journal of Automotive Technology and Management*, Vol.4, No.2/3
- Melero, J. (2004), "Industrialization and internationalization in the Spanish economy", in McGowan, F., Radosevic S., Tunzelmann, N. von, *The Emerging Industrial Structure of the Wider Europe*, Routledge
- Tulder, R.V. (2004), "Peripheral regionalism : the consequences of integrating Central and Eastern Europe in the European Automobile Space", in Carrillo, J., Y.Lung, R.van Tulder, *Cars, carriers of regionalism?*, Palgrave
- 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", *International Journal of Automotive Technology and Management*, Vol.10, No.2/3
- FOURIN (2004) 『海外自動車調査月報』2004年5月号 (No.225)、(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 (2011a) 『欧州自動車産業2011』(株)フォーイン

- FOURIN (2011b) 『世界自動車調査月報』 2011年5月号 (No.309)、(株)フォーイン
- FOURIN (2013) 『ロシア・トルコ・中東欧自動車産業2013』 (株)フォーイン
- 楠 貞義 (2011) 『現代スペインの経済社会』 勁草書房
- 日刊自動車新聞社、日本自動車会議所 (2008) 『自動車年鑑2008-2009年版』 日刊自動車新聞社
- 日刊自動車新聞社、日本自動車会議所 (2012) 『自動車年鑑2011-2012年版』 日刊自動車新聞社
- 日本貿易振興機構 (JETRO) (2008) 「拡大EUの自動車関連産業: 各国に見る集積度と事業環境」 『ジェトロセンサー』 2008年10月号
- 日本貿易振興機構海外調査部 (2013) 『2012年世界主要国の自動車生産・販売動向』 (http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001311/automobile_2012.pdf)
- 高崎春華 (2009) (2010) 「EUの地中海政策とマグレブ諸国 (上) (下)」 『経済論究』 (九州大学大学院経済学会) 第135号、第136号
- 高崎春華 (2011) 「EU地中海政策と欧州生産ネットワークの南への拡大—モロッコの事例を中心に—」 『日本EU学会年報』 (日本EU学会) 第31号
- 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ペ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 『日系企業の中欧・ロシア進出』 文眞堂 (近刊)