

中欧諸国におけるキャッチアップ戦略

池 本 修 一

March, 2021

中欧諸国におけるキャッチアップ戦略¹

日本大学 経済学部 教授 池本修一

1.はじめに

2004年にチェコ、ポーランド、ハンガリーはEUに加盟した。それまでは1948年以降にソ連の影響のもと、共産党、国家計画委員会の制定した経済計画に従って運営された集権的社会主義経済システムが導入されていた。しかしながら指令経済の下では企業活動のモチベーションは上がらず、生産性は停滞したままであり、不断のイノベーションもないままに西側諸国の経済に差をつけられ、1989年に社会主義経済システム自体のシステム不全により社会主義政権が崩壊した。その後3か国ともに議会制民主主義に基づいた市場経済システムを採用し、2004年にはEUに加盟を実現させた。第2次世界大戦前後の混乱期を含めると50年近く市場経済の基づく経済活動が行われていなかったために、多くの旧国有企業は体制転換後に厳しいグローバル化の波にさらされ、倒産や破産などの運命が待っていた。一部の企業は西側諸国、特にドイツ、フランス、イギリスなどの多国籍企業に買収され、安価な労働力による部品・中間財などの低付加価値の製品供給基地と位置付けられるようになった。とりわけ2000年前後から欧米先進国の自動車関連企業が進出し、新興工業団地でのグリーンフィールド投資が盛んにおこなわれた。チェコ、ポーランド、ハンガリーの3か国はともに新規の外国投資を受け入れて自動車を中心とした機械製品を生産・輸出するアジア NIES 型の産業政策を積極的に打ち出した。こうして中欧3か国は自動車関連産業を中心にドイツなどの先進EU国への部品・中間財、製品の供給基地と化し、南欧をしり目にEUの経済水準まで自国の経済を引き上げるキャッチアップ戦略を採用している最中といえよう。本論ではこうした外資誘致によるキャッチアップ戦略が採用された経緯、日系企業進出をケーススタディとした外資進出の現状、在のチェコの産業政策の現状とポーランド、ハンガリーとの比較を試みる。

2. 中欧の置かれた状況

コロナ禍の状況が蔓延する前、2019年10月24日、令和天皇の即位の礼に参列するために訪日したアンドレイ・バビッシュ・チェコ共和国首相を歓迎する昼食会が東京で開催され、その席でバビッシュは、「ヨーロッパは単にメルケル独首相とマクロン仏大統領が支配する地域というだけではなく、複数の核、たとえばヴィシエグラード4か国もEUの中で一定の影響力を持つ核となるように動く必要がある。またG7ではEU代表は欧州を代表・支配したような話をするが、そうでない核があることを本日はお話ししたい」とあいさつをはじめた。このスピーチの中には、EUの様々な政策や中欧とドイツの関係などを含む微妙なチェコの立場を表した「含蓄のある」ものと筆者は推察した。

1989年の東欧革命以前は、政治経済的にソ連の影響下に置かれていた中東欧諸国は、革命後には主にドイツの経済圏に組み込まれたという認識に異を唱える者は少ないと思われる。

エマニュエル・トッドなどの欧州の歴史学者などは、ドイツによる中東欧の経済支配やEU経済におけるドイツの一人勝ちなどの現状を、かつての強国ドイツの復権や神聖ローマ帝国の復権などと揶揄する²。現在のドイツと中東欧諸国との関係は、当時と現在の独立国や国境が異なるが第1次世界大戦前のドイツ帝国・ハプスブルグ帝国と当該地域との関係に酷似しているといわれている。いうまでもなく第2次世界大戦によって中東欧地域はソ連によって解放されその後の冷戦体制時にはソ連の支配下に収まった。

岩田昌征は以下のように論じている。「西欧は、今日、世界経済システムの中核の座をアメリカにゆずり、アジア・アフリカの植民地を捨て、東欧の辺境を捨て、このようにして再編成された世界資本主義の中で内包的な経済発展の道を歩んでいる。そして、ソ連型社会主義の圏内に入ってしまった東欧の人々の反ソ感情、反口感情、あるいは旧ヨーロッパへの郷愁を、自分たちの過去の良き時代を心地よく想起させてくれる文学・芸術作品のように、鑑賞する。しかし、西欧は、ソ連・東欧の地域に欧米の世界資本主義の受動的辺境にすぎないとはもはや言えない経済生活が営まれ、政治的には自分たちが全くコントロールできない国家権力が機能している現実を承認している。その故にこそ、つまり東欧に対する統制力を放棄したからこそ、今日、西欧の人々は、東欧の人々がソ連型の政治体制と経済体制の下で真に幸福かどうか、諸民族の文化の自発的生長がロシア化やソ連化によって阻害されていやすいか、と心からこまやかに気づかうことができるのである」[岩田(1983)p.5]。

もちろん純粋で感情的な反応だけではない、かつて西欧資本が所有していた東欧の「失われた権益」をソ連から取り戻すという経済的動機も見逃せない。岩田は、ウォーラスティンの世界経済システム論を援用して、中東欧を、西欧のように世界文明としての「ヨーロッパ」になれなかった、地域文明にとどまったヨーロッパであり、と同時に「ヨーロッパ世界経済」から自立しようとするソ連によって強力に引き寄せられた旧ヨーロッパの辺境地域であるとみなしている。ウォーラスティンの論法によれば、東欧革命後、事実上、中東欧は世界経済システムに取り込まれることとなり、再びヨーロッパ中核地域とりわけドイツの「辺境」(下請け)として位置づけられるということになる。

3. 中欧へのドイツの経済的コミット

こうしたドイツの中東欧への経済支配を、近年ではグローバル化によって財や資本が国境を越え世界各国の経済的な結びつきが深くなっている。物の移動に関しては関税等の貿易障壁の削減・撤廃に伴う国際貿易の緩和などによる国際資本取引の増加、資本の移動に関しては投資規制の緩和による直接投資の増加や資本規制の緩和による国際取引の増加が近年みられ、これらを通じ、各国の産業がグローバルバリューチェーンの中に組み込まれ、一国内で完結していた各種の生産工程が自国を含む様々な国々に分散す

ることで、輸出品は生産工程で細分化され最も効率的な地域や国に運ばれ、最終的には生産コスト（主に労働コスト）が低い地域や国で完成品に組み立てられる。自動車の生産ネットワークがその典型的な例となる、まさに 2004 年に EU に加盟した中欧とドイツはグローバルバリューチェーンに組み込まれてしまっているのである [内閣府 (2018) p.3]。

こうした指摘は以前から多くあり、ドイツから部品や中間財を中東欧へ一時的に輸入し、そこで加工、製造を行い、完成品やセミ完成品をドイツに再輸入する「委託加工再輸入」方式すなわち最近の用語では（グローバル）アウトソーシングが盛んにおこなわれてきた³。ポーランドやチェコの衣料メーカーに製品を作らせドイツに再輸入させる方式が社会主義時代から見られた。筆者はチェコの衣料品メーカーを 80 年代後半に訪問した際に、ドイツ企業幹部が工場を見回っている光景をみたことがある。1965 年に制定された、アメリカ・メキシコ二国間のマキラドーラ (maquiladora de Exportación) はその代表例であり、製品を輸出する場合、当該製品を製造する際に用いた原材料・部品、機械などを無関税で輸入できる保税加工制度である。ここでもメキシコ側に子会社（工場）を設置する場合と、メキシコの委託専門企業に生産を委託する場合などがある。こうした委託加工による貿易はドイツと中東欧では典型的にみられており、近年では国境を越えた委託加工取引をオフショアリングと呼ばれるようになった⁴。2004 年の EU 加盟後の中東欧ではドイツは中東欧に子会社・関連会社を設立するケースが増えている。

またドイツと中東欧の経済関係特に貿易の視点で考察する際に、付加価値貿易統計を使用するのが基本的なツールであろう。この付加価値貿易は、製品やサービスができあがるまでに、どの国で価値が加わったかを分析するための貿易統計で、複数国にまたがる貿易が行われた場合に、より実態に即した貿易の形態が浮かび上がるので現在では広く使用されている。たとえばドイツで生産された中間財がチェコに輸出され、チェコで組み立てられた最終財がドイツに再輸出される場合、従来の指標で分析すると、単に貿易収支で数値が出てくるだけであるが、チェコからドイツに輸出された最終財にはもともとドイツ産の大きな付加価値が含まれているため、輸出総額とドイツの数値を比較するとドイツのプレゼンスが判明する。またチェコの世界への輸出総額とチェコの数値を比較するとどれだけ自国の付加価値が大きい（あるいは小さい）かわかる。

たとえば輸出でチェコの項目をみると、自動車の 2015 年の輸出を見ると、31495（単位は 100 万 US ドル）とあり、これはチェコの全世界への付加価値輸出 31495 のうち、チェコの付加価値が 14399 であり、ドイツによる付加価値（ドイツからの中間財の輸入をイメージ）が 4724 で、ポーランドが 1245 である、ということである。チェコ国内にシコダ自動車関連企業が多くそこから部品を調達していることがわかる。またポーランドの付加価値値が大きいのはトヨタ (TPCA 後述する) のエンジンとトランスミッションなどの部品、中間財製品がポーランドのトヨタ関連企業からチェコへ輸出されるため数値が大きくなっている。またハンガリーとスロバキアの輸出構造（自動車）

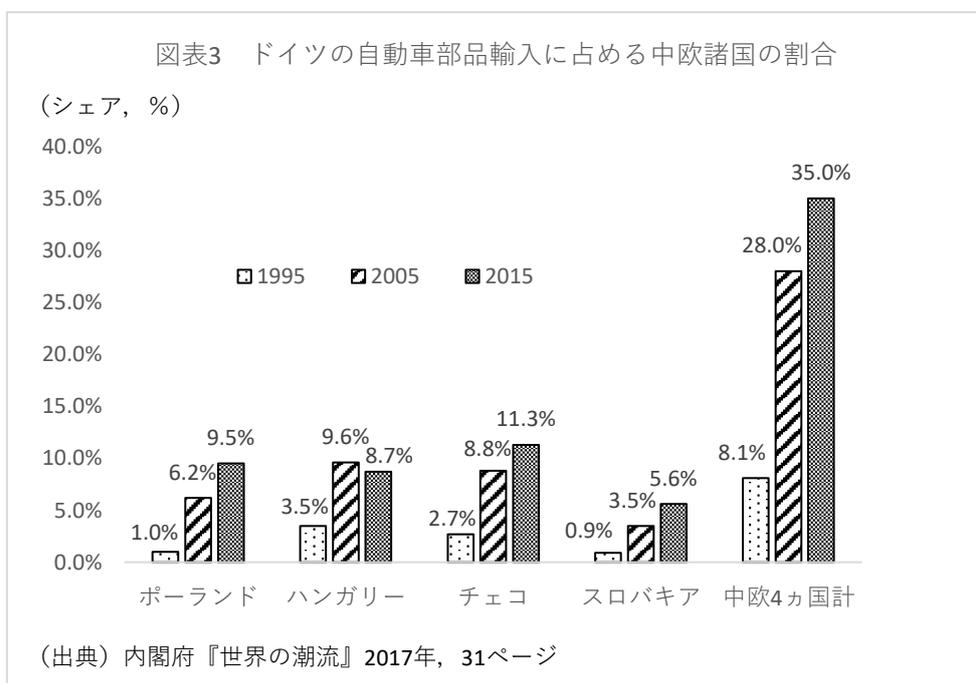
を見るとドイツの付加価値が大きく、自国での付加価値が全輸出の半分以下であることがわかり、グローバルバリューチェーンに深く組み込まれていることがみてとれる。輸入を見ると中欧 4 か国で平均して付加価値貿易のドイツのシェアをみてみると、25%から 30%強がドイツによる付加価値比率であり、経済規模を勘案するとハンガリーとスロバキアへのドイツの付加価値の数値は大きく、それだけ浸透していることがわかる。上記のオフショアリングによって各国にドイツ企業が現地に関連会社を設立して部品、中間財を製造していることを考えると、その数値は各国の付加価値に換算されるのであるから、いずれにしてもいかにドイツの影響力が大きいことが想像できる（図表 1、2 参照）。

図表1. 付加価値輸出											百万ドル	
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
チェコ												
製造業												
輸出総額	53,294.04	64,136.75	79,851.49	93,011.82	73,544.07	85,133.74	101,461.79	98,211.13	100,954.44	108,552.52	94,638.52	
チェコ	31,657.45	37,364.85	45,767.50	53,910.97	44,092.59	47,642.03	55,537.54	53,237.70	55,552.71	59,060.78	51,080.93	
ドイツ	5,408.78	6,511.00	8,100.33	8,687.71	6,610.93	8,142.89	9,582.39	9,585.20	10,041.23	11,587.74	10,571.52	
自動車関連機械												
輸出総額	13,484.80	16,503.00	20,220.80	22,423.60	18,975.00	23,389.60	29,011.60	26,536.90	28,437.90	32,934.30	31,495.50	
チェコ	7,443.62	8,922.32	10,841.62	12,465.63	10,942.47	12,612.94	15,138.53	13,468.26	14,443.24	16,283.02	14,399.29	
ドイツ	1,900.60	2,240.00	2,700.60	2,697.60	2,192.30	2,896.60	3,545.70	3,353.60	3,667.80	4,476.70	4,724.50	
ポーランド	267.16	401.77	525.26	641.78	624.31	823.66	976.88	908.06	1,016.28	1,278.62	1,245.90	
ハンガリー												
製造業												
輸出総額	49,306.40	57,976.70	69,673.60	78,617.40	57,541.00	68,115.10	77,379.70	68,946.30	72,182.50	75,493.20	66,481.60	
ハンガリー	23,509.61	25,964.42	31,039.33	34,162.30	26,479.33	28,665.67	32,403.85	29,656.24	31,692.01	33,193.51	32,385.16	
ドイツ	5,228.00	6,585.00	8,056.20	9,047.10	6,121.20	7,214.00	8,515.30	8,026.20	8,828.40	9,602.80	8,107.00	
自動車関連機械												
輸出総額	10,291.70	13,565.50	17,560.90	20,425.80	12,928.50	15,068.00	17,510.00	16,911.40	20,597.30	24,151.20	23,106.50	
ハンガリー	4,555.89	5,749.21	7,352.54	8,049.24	5,528.37	6,227.53	6,823.58	6,018.45	7,381.97	8,571.17	10,536.91	
ドイツ	1,938.40	2,538.00	3,222.50	3,577.30	1,989.10	2,474.10	3,015.00	3,145.60	3,931.60	4,584.70	3,747.60	
ポーランド												
製造業												
輸出総額	57,667.34	72,565.20	92,511.84	115,808.31	87,613.97	102,879.53	124,576.95	121,218.47	132,286.76	139,559.92	123,984.45	
ポーランド	39,205.31	47,310.82	59,585.19	74,706.47	59,834.23	66,706.02	79,048.25	78,163.59	85,099.40	89,913.47	81,469.01	
ドイツ	3,732.20	4,947.45	6,442.58	8,207.69	5,488.93	7,028.79	8,453.02	7,849.40	8,891.63	9,468.52	8,296.41	
自動車関連機械												
輸出総額	10,441.90	13,310.60	16,690.70	21,327.50	15,301.90	18,770.40	22,347.20	20,014.40	21,927.30	22,284.90	17,876.20	
ポーランド	6,221.00	7,532.41	9,169.38	12,114.73	9,378.44	10,656.02	12,631.23	11,631.46	12,609.21	12,881.88	10,847.99	
ドイツ	1,117.60	1,467.10	1,859.30	2,279.50	1,434.80	2,076.60	2,457.90	2,100.80	2,340.60	2,359.70	1,768.70	
スロバキア												
製造業												
輸出総額	23,357.20	31,403.80	43,283.00	51,905.40	38,848.70	45,019.50	55,976.90	56,028.90	59,441.90	59,590.50	51,488.20	
スロバキア	11,287.73	14,089.34	19,574.91	24,226.86	18,980.93	21,578.39	25,299.14	25,144.10	26,575.25	27,523.06	24,528.48	
ドイツ	2,343.10	3,132.80	3,953.90	5,028.00	3,044.70	3,502.00	4,533.10	4,826.80	5,437.90	5,494.30	4,719.50	
自動車関連機械												
輸出総額	5,281.40	7,654.70	11,972.60	15,299.90	10,582.10	13,044.70	17,239.20	18,854.20	20,829.30	21,117.00	18,879.70	
スロバキア	1,818.02	2,421.33	4,065.16	5,332.26	4,670.69	5,528.36	6,954.71	7,442.13	8,173.77	8,572.02	7,635.60	
ドイツ	1,095.50	1,439.50	1,930.80	2,735.40	1,537.30	1,884.20	2,543.70	2,861.40	2,994.20	2,838.60	2,542.10	

(出典) OECD統計から筆者作成、数値はいずれも推計値

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
チェコ											
製造業											
輸入総額	45,105.30	52,932.60	69,149.60	80,606.10	62,808.50	72,574.40	85,362.10	80,601.40	80,625.10	87,545.90	78,503.20
対ドイツ	11,860.80	13,446.00	16,976.00	19,130.00	14,384.80	16,293.00	18,520.80	17,737.40	18,260.20	20,714.10	18,478.60
自動車関連機械											
輸入総額	6,146.30	7,609.90	9,713.80	11,339.50	8,179.10	10,188.20	12,831.30	12,100.10	12,815.70	15,577.20	15,076.00
対ドイツ	2,330.10	2,623.40	3,329.50	3,646.70	2,588.90	3,262.40	3,974.10	3,667.40	3,949.10	4,770.60	4,815.70
ハンガリー											
製造業											
輸入総額	45,500.40	52,608.50	62,689.00	71,291.40	48,957.70	55,120.20	62,237.80	55,152.80	58,079.10	62,067.90	55,621.70
対ドイツ	10,813.80	12,515.50	14,825.20	16,702.00	10,812.00	11,600.80	13,522.30	12,436.20	13,766.40	15,123.80	13,535.00
自動車関連機械											
輸入総額	6,921.30	7,786.20	9,478.50	7,548.00	3,593.10	4,313.00	5,401.20	5,236.90	7,215.20	8,912.30	8,577.50
対ドイツ	2,976.70	3,361.60	3,965.10	3,025.60	1,377.40	1,748.20	2,173.30	2,116.30	2,875.20	3,486.70	3,369.90
ポーランド											
製造業											
輸入総額	58,778.50	74,848.60	102,394.50	139,001.40	95,277.90	111,140.60	131,453.20	122,138.60	128,122.10	139,863.50	124,490.30
対ドイツ	13,582.90	16,965.10	22,889.50	29,924.20	19,557.50	23,030.80	26,651.40	24,232.50	25,896.70	28,331.60	25,491.50
自動車関連機械											
輸入総額	6,992.70	9,195.40	13,266.80	19,496.10	10,888.80	14,323.80	16,396.80	13,916.00	15,196.50	16,671.30	14,721.40
対ドイツ	2,226.90	2,781.40	3,924.90	5,687.80	3,117.40	4,388.10	5,252.30	4,379.10	4,736.40	5,238.10	4,759.40
スロバキア											
製造業											
輸入総額	22,971.70	29,731.00	40,583.40	47,907.90	34,824.60	39,999.50	48,275.90	46,839.90	48,473.60	49,677.30	45,453.30
対ドイツ	4,745.50	5,865.00	7,112.00	9,011.40	5,245.20	6,152.80	7,721.00	7,401.10	8,647.30	8,803.00	8,030.50
自動車関連機械											
輸入総額	3,967.40	5,396.30	7,901.40	9,356.80	5,692.90	7,214.60	8,993.70	8,894.20	9,587.00	10,065.50	9,980.60
対ドイツ	1,455.40	1,759.00	2,287.80	3,080.60	1,710.60	2,155.10	2,699.80	2,749.70	2,597.70	2,560.50	2,605.30

(出典) OECD統計から筆者作成、数値はいずれも推計値



図表 3 は内閣府が推計したものであるが、ここから 2015 年時点でドイツの自動車部品輸入における中欧 4 か国の割合は、2015 年時点で 35%と 20 年前の 8%から急増している。ドイツからみれば労働集約的な生産工程を、労働コストが低い中欧 4 か国に移転していることは当然の経済合理的な活動であり、まさしくグローバルバリューチェーンに中東欧が組み込まれていることが見て取れる。

4. チェコの体制転換初期の状況⁵

本節からはチェコを中心に中欧の動きに目を向ける。チェコをはじめハンガリー、ポーランドは 1989 年の東欧革命によって社会主義体制が崩壊し西欧流の政治経済体制への体制転換を目指すことになる。これを市場経済化とよぶのか資本主義化と規定するかは様々な議論が存在するが、共通することは議会制民主主義とともに市場メカニズムを基本とする経済体制の構築を目指すことにある。と同時に防衛上は NATO(北太平洋条約)に加盟し、政治経済に関する収斂条件をクリアすることで EU (欧州連盟) に加盟することが悲願であった。EU 加盟は 2004 年に実現し構造基金などの EU からの資金援助によって中欧諸国は概して EU 加盟の恩恵を享受し、かつての西側諸国に追いつこうとするいわゆるキャッチアップ途上に位置づけられる。一人当たりの GDP をみても EU28 か国平均の 70%を超えるまで至ったことがわかる (図表 4 参照)。

図表4. 中欧の基本的経済指標

指標	年	チェコ	ハンガリー	ポーランド	スロバキア	4か国平均	EU28平均
人口(百万)	2019	10.6	9.8	38	5.5	63.9	513.5
1人当たりGDP(%, EU28=100)	2018	90	70	71	78	77	100
GDP 成長率(対前年比 %)	2018	3.0	4.9	5.1	4.1	4.3	2.0
失業率(年齢 20 to 64) %	2018	2.2	3.6	3.8	6.4	4.0	6.7
労働生産性(%, EU28=100)	2018	83.0	68.9	77.5	81.3	77.7	100
対工業生産/総付加価値(GVA, %)	2017	31.7	26.4	27.2	26.6	28.0	19.6
粗投資対GDP(%)	2017	24.77	22.23	17.72	21.4	21.5	20.62
貿易総額(10億ユーロ)	2018	n.a.	8.90	22.38	20.79	52.07	245.47
(出典) Eurostat2019などから筆者作成							

チェコでは体制転換初期段階において IMF が推奨する経済安定化を主目標とした緊縮マクロ経済政策と国有企業の急進的私有化をパッケージとした経済改革プログラムの実施した。当然のことながら改革初期段階には、急進的に上記のプログラムの実施を求める勢力と段階的に政府が様々な諸政策を導入して改革を実施使用する勢力との対立がみられたが、チェコにおいては、中道右派の市民民主党のクラウス(蔵相のちに首相を経て大統領)を中心とした急進的改革派が実権を握り IMF 型の改革を数年間実施した。

クラウスは、チェコのフリードマンと称されるマクロエコノミストであり、初期の強い支持を背景に緊縮マクロ経済政策を導入したことで知られる。クラウスらは市民民主党を結党し現在まで国内の有力右派勢力として一定の影響力を維持している。他方、こ

れに反対する段階的的改革派も存在し、その代表的な政党は中道左派として社民党 CSSD が代表例である。議会では両党が右派、左派の代表的な 2 つの極をなしていたが、2000 年代に入ってからこれまでの 2 極体制から少数政党の乱立が続いている。2020 年現在でも両党は多数でないにしても一定の議席を保有しており、中道右派の ANO が中道左派の社民党と共産党と連立して政権を握っている。現首相は ANO 出身でチェコのランプといわれる冒頭で触れたバビッシュである。

クラウスは IMF や世界銀行が 1990 年代に推奨した緊縮マクロ政策を実行した政治家として脚光を浴びたが、財政赤字、経常収支の均衡やインフレ抑制に執心し、企業改革を置き去りにした急進的な旧国有企業私有化を遂行した結果、その混乱と工業生産の低迷などから、嫌気を指した外資が金融市場から逃避したことを契機に通貨危機が発生し、その後 1997 年にクラウスは更迭され、社会民主党政権にとってかわられた。

2000 年に発表された経済政策シナリオでは、これまでのマクロ経済に重点を置きすぎた経済政策からミクロレベル（企業改革）にシフトさせ、バランスのとれたポリシーミックスを実現させること、企業改革では国有企業の売却、外国投資優遇停政策の導入、企業支援などに力を入れた [Government of Czech Republic(2000)]。対 GDP 比推定で 20% を占める国有企業の不良債権の清算もあり、外資への国有資産の売却（ブラウンフィールド）と新規工業地帯の造成・新規工場の建設によるグリーンフィールド投資の誘致のために 1992 年に国家機関チェコインベストを設立した。

アジア NIES の経済成長モデルでみられる、新興工業地帯造成、外国資本の直接投資誘致、輸出志向の工業化戦略は、末廣昭のキャッチアップ工業化論を見るまでもなく中東欧諸国が参考にしたことは想像に難くない。末廣はキャッチアップ工業化の特徴を、先進国がすでに開発し使用している技術、知識を利用できる優位性をあげている。後発国が独自に開発し発展させるためには莫大な時間を要するために、時間と資金を節約できる。したがって後発国は技術や制度をいかにスムーズに導入し、定着させ、改良するかが課題となる。そのためには政府の主導性、金融機関の役割、政府と民間、アセンブラーとサプライヤーの情報共有システムの構築と発展、生産管理システムの適応・発展などが必要となる [末廣 (2000) p.5]。

10.4 FDI 仲介政府機関

チェコでは、その媒介組織として 1992 年にチェコインベストを設立したが、40 年間の社会主義体制直後のチェコ政府にとって、上記の運営ノウハウが欠落していたといつてよい。1989 年の体制転初期段階以前から積極的に外資を誘致していたハンガリーやそれに続くポーランドの経験を大きく参考にしたことも想像に難くない。委託加工貿易ですでに社会主義時代から中東欧に進出しているドイツは、まず現地企業の買収（ブラウンフィールド投資）から進出している。ハンガリーに日系企業としていち早く進出したスズキは東欧革命前から進出し東欧革命直後の 1991 年に生産契約を締結している。

ハンガリーには HIPA, ポーランドには PALILZ (PAIZ) がチェコインベストと同様の外国投資誘致政府機関がある。両機関ともに積極的に活動しており, 相対的にチェコインベストの誘致活動はおとなしい印象を持つ。

この投資インセンティブとはチェコインベストの政策を紹介するが HIPA, PAIZ も基本的に同様のインセンティブを導入している。チェコでは 1998 年 4 月に投資インセンティブが導入された。その内容はおおむねハンガリー, ポーランドの投資インセンティブと同様のものである。この投資インセンティブは, 大きく 4 つ①税制上の優遇措置, ②雇用創出補助金, ③職業訓練補助金, ④立地優遇措置, に分けられる。

① 税制上の優遇措置

新規設立企業の場合には 10 年間の法人税が免除, 既存企業の事業拡大・近代化の場合には 5 年間の法人税が一部免除される。法人税免除は, 当該企業に対する公的補助金の額が EU 基準に沿った規定額上限に達したときに終了する。

② 雇用創出補助金

投資が行なわれる地域の失業率に応じて, 新規雇用創出 1 人当たりの所定額が支給される。所定補助額は 4 段階に分かれる。

③ 職業訓練補助金

雇用創出補助金と同様に失業率に応じて従業員の訓練・再教育にかかる費用総額を 4 段階に分けて支給する。

④ 立地優遇措置(工業団地開発)

地方自治体を対象に, 工業団地用の土地が, 投資家がインセンティブを申請する前の段階で, 自治体が工業用地区域として指定・開発する決定をした場合, 国が自治体に対してインフラ開発資金の補助や低価格での土地の譲渡を行う制度。

さらにチェコインベストは 2012 年に IT 産業誘致を対象にした「戦略的サービスおよびテクノロジーセンターに対するインセンティブ」や投資インセンティブの適用条件を満たさない企業を対象にした中小企業支援プログラムや地方自治体によるインセンティブなどを導入し, 特に製造業全体のイノベーションの促進を目指している⁶。

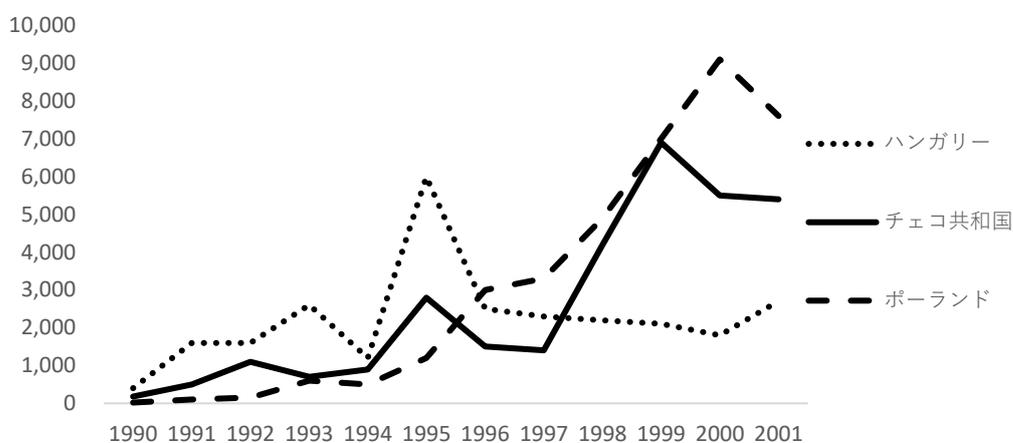
6. チェコの外資ブームと自動車産業

こうした投資インセンティブの施行や目前に迫った EU 加盟を期待して, 欧米日韓台などの多国籍企業がチェコに進出してきた。ハンガリーやポーランドはその前に外資ブームが到来していたが, チェコではそれに遅れて 2000 年前後から外資ブームが到来した。図表 5 は体制転換初期の外資流入トレンドであるが, 一番手ハンガリーのブームが 1995 年にあり, チェコやポーランドへの外資は EU 加盟目前の 2000 年前後にある。その後ハンガリーとチェコは外資流入の高留まりがあり, 相対的に国土が広く人口が多い(労働人口)ポーランドの外資流入は現在も続いている。

中欧諸国は外国の自動車産業を誘致して輸出指向のキャッチアップ戦略を推進したため

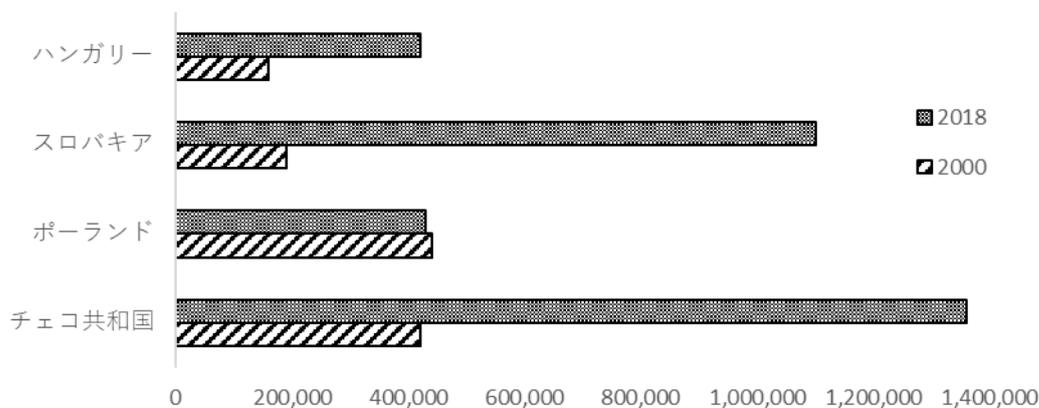
に図表4にあるようにEU28平均を上回る経済成長を現在も実現している。図表6は中欧の自動車生産台数であるがチェコとスロバキアの生産が著しく自動車完成車生産に特化した成長を記録している。他方、ハンガリーは当初スズキとアウディ2社の生産であったが、2000年代後半からメルセデス・ベンツやBMWを誘致して今後はチェコやスロバキアに並ぶ生産になると思われる。ポーランドは完成車生産から自動車メーカーが撤退したため今後は完成車生産に関しては大きな増加は見込めないと思われる。

図表5 中欧の外国直接投資（100万ドル，フロー，ネット）



(出典) チェコインベスト資料より筆者作成

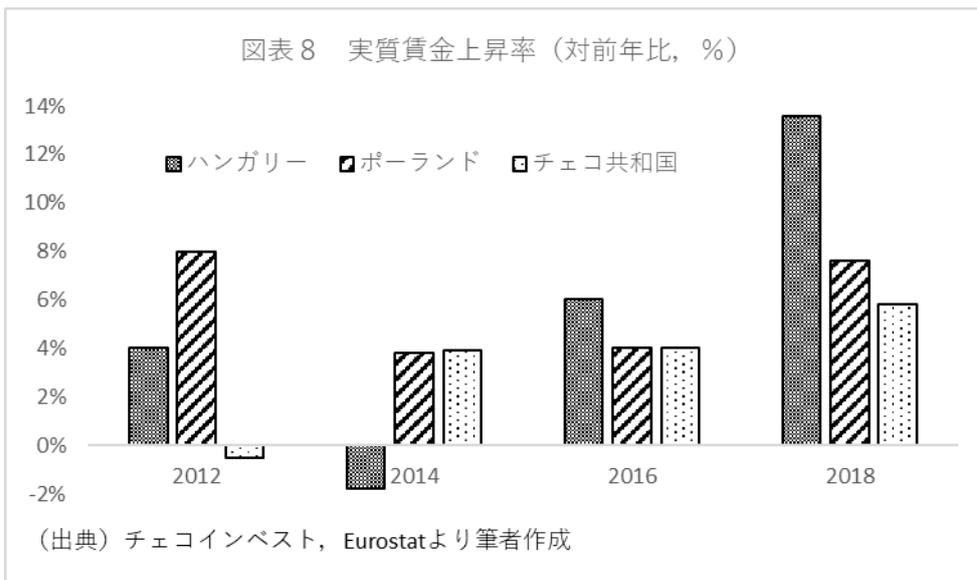
図表6 中欧諸国の自動車生産



(出典) チェコインベストより筆者作成

メーカー	2017年			2018年					
	生産	販売	輸出	生産	前年比	販売	前年比	輸出	前年比
シュコダ・オート	858,103.00	95,017.00	766,628.00	886,103.00	3.30	93,586.00	△ 1.5	796,132.00	3.90
TPCA	199,078.00	434.00	198,644.00	210,993.00	6.00	733.00	68.90	210,260.00	5.90
現代チェコ	356,700.00	15,743.00	340,957.00	340,300.00	△ 4.6	15,005.00	△ 4.7	325,295.00	△ 4.6
合計	1,413,881.00	111,194.00	1,306,229.00	1,437,396.00	1.70	109,324.00	68.90	1,331,687.00	9.80

(出典) ジェトロ プラハ事務所, 2019



一般工職	(ドル)
ジュッセルドルフ	4,084
ロンドン	2,586
パリ	2,494~2,944
プラハ	1,129
ワルシャワ	858~1,458
ブタペスト	826~863

(出典) ジェトロ投資比較2019より抽出

チェコではシュコダ、ヒュンダイ、TPCAの3大自動車メーカーが順調に生産を続けている(図表7参照)。

シュコダ(Skoda)自動車は、もともと1851年にピルゼンで設立された機械工場をEmil Skodaが1869年に買収した総合機械企業である。自動車生産開始時期は1905年と世界で3番目に古い自動

車生産企業であり、1930年代には Skoda Superb というブランドで世界的に有名な企業であり、昭和30年代から40年代にかけて、日本の自動車メーカーがシコダを視察するほどの技術を持ち合わせていたが、社会主義体制下での技術発展の遅れにより低迷した。東欧革命後、1989年にフォルクスワーゲンの資本が導入され、1991年にフォルクスワーゲンに直接売却された。現在ではフォルクスワーゲンが100%株式を所有している。当時、年間生産は45万台、13の生産拠点、チェコ国内に約100の関連企業を持ち、2018年には年間88万台の生産までに至っている。

クラウス政権はチェコの国有企業を原則的に外国資本に売却しないことを原則としていたが、シコダ自動車は先進的な機械工業国チェコのシンボルであったがため、シコダ自動車の世界的復権がチェコ政府の最優先課題であった。そのため例外的に体制転換直後から、政府主導で売却の動きがみられたのが大きな特色である。

最初に触手を伸ばしたのはルノー、次にメルセデス・ベンツといわれているが、両社の関心・熱意をはるかに超えたのが三番手のフォルクスワーゲンで、シコダ自動車の潜在的技術能力を高く評価し、旧東ドイツ以外の生産拠点をシコダに決めた。当時のクラウスの腹心で経済大臣であるディバは、フォルクスワーゲン上層部がシコダ買収に熱心だったこと、チェコの経済閣僚やシコダ幹部をドイツやスペインの工場に招待し、チェコでどのような生産ラインを構築するか丁寧に説明したことなどを、フォルクスワーゲンを売却相手決定の理由に挙げている。他方、フォルクスワーゲン・サイドは、スペイン・バルセロナ工場の労働コストの5分の1であること、道路などインフラが比較的整備されていること、熟練工の水準が高いこと、ドイツ語が通用すること、引き継いだ東ドイツの自動車工場よりもシコダの生産ラインが整備されていたこと、などをあげている。

こうしてフォルクスワーゲンは1991年にシコダ自動車の全株式の30%を取得し、実質的な経営に乗り出した。その条件としてフォルクスワーゲンは10年間にシコダ自動車に対して100億マルクの投資を実行し、この条件の履行によって、その後1994年に60%、1995年に70%、2000年には100%の株式を取得した。結果的にフォルクスワーゲンは、生産ラインの近代化、工場の新設、従業員教育などの投資を行い、重要な関連企業と位置付けており、チェコにとってもフォルクスワーゲンにとってもこの買収は大成功であったといえる。

次にトヨタ・プジョー・シトロエン (TPCA) の動きを検討したい。

シコダのフォルクスワーゲンによる買収に次いでチェコで大きな経済ニュースとなったのは、2001年のTPCAの設立であろう。TPCAはトヨタとプジョーが対等の比率で立ち上げた合弁会社である。プジョーがシトロエンを以前に買収しているためそのブランドをとってトヨタ・プジョー・シトロエン (TPCA) とよばれている。プラハ東部に総投資額10億ユーロ、資本金約2億ユーロ、敷地面積124ha、生産能力30万台、従業員約2400名（トヨタ出向者16名、プジョー出向者3名）で操業している。主な特色は、プジョーがサプライヤー選択、調達、財務を担当し、トヨタが開発、生産を担当していることであろう。生産コンセプトはトヨタ生産方式であるが調達がプジョーサイドで決定されるため、トヨタ関連サプライヤーは当初パリのプジョー本社でのプレゼンに勝ち抜かなければ取引ができなかったため、チェコにトヨタと同時期に進出したデン

ソーやコイトなど大型関連会社がサプライヤーとして認められなかったという当時業界では大きなニュースになった出来事がある。

生産されているのは 1000cc の小型自動車（A クラスと B クラスの中間）のみでプラットフォームを共通にしてトヨタアイゴ、プジョー 108、シトロエン C1 の 3 種をそれぞれ 10 万台生産する計画で操業している。下請け(関連会社)サプライヤーの比率としては、トヨタ、プジョーでそれぞれ 3 分の 1 であり、従来の海外トヨタ工場では通常 3 分の 2 がトヨタといわれているので、TPCA はトヨタ関連工場としては異質の調達構造である。この TPCA でトヨタはプジョーの調達システムすなわち、トヨタ独自の長期にわたる関係からの調達ではない短期コスト重視の調達ノウハウを学んだといわれている。逆にプジョーは直にトヨタ生産方式を学ぶことができるというゼロプラスの関係での合弁であった。チェコ人従業員の労務対策や教育に初期段階では苦労したものの、現在ではトヨタ生産方式を学んだ新人が 20 年のキャリアを持つ熟練工にまでに成長しているため大きな問題がないという。あるとすれば中欧諸国に共通する労働者不足であろう。

2009 年には最大 33 万 2500 台の生産を誇ったが競合車が多数導入されたことにより、次第に生産水準が減少し、近年は 20 万台前後で推移しているため、プジョー側から合弁解消の申し出があり、2021 年よりトヨタ単体で工場を操業することになる。後述するが、今後、トヨタはガソリン車だけでなくハイブリッドその他の車種、1500cc 程度の小型車製造など生産の幅を持たせることができるようになる。

トヨタが進出するために同時期に多くの関連企業が進出した。現在の TPCA と取引関係がある主な日系企業は約 30 社、TPCA 全体のサプライヤー数はプジョー関連企業を含め全体で 200 社を超える。トヨタ生産システムいわゆるジャストインタイムのネットワークの中で、毎日トラックで部品を搬入するサプライヤーは 180 近いという⁸。

7. 中欧共通の「罨」

こうして中欧諸国は順調に経済を発展させてきたが、国内の労働力は外国資本企業に吸収される結果となり、深刻な労働力不足に直面している。この事態は事前に予想されていたことであったが、現在ではウクライナやベトナムなど外国人労働者を受け入れるなどの措置をとっている。図表 4 の失業率の改善や図表 8 の実質賃金の上昇はその表れとみてよい。年率 10%を超える実質賃金の上昇は、近い将来、安い労働コストを理由に進出してきた外資にとっては看過できない状況となる。このような状況はアジア諸国でも共通にみられ、いわゆる「中所得の罨」に陥る可能性を孕んでいる。

ここで開発経済学の論理で中欧の減少を見てみたい。いわゆる経済発展モデルは輸入代替工業化戦略が労働集約型産業→資本集約型産業→技術集約型産業へ進化するプロセスが議論されるが、輸入新興の場合、政府が輸出に有利な為替レートの維持、輸出産業が使用する原材料・機械設備の輸入税の減免や払い戻し制度、輸出産業への税制上の

恩典、低金利の融資、電力や水道料金の優遇措置、輸出工業団地（輸出加工区）の造成などがあげられる。輸出主導型工業化の中でも末廣は金融抑圧や価格体系のゆがみを伴う場合の輸出振興工業化と、海外市場情報収集、官民での情報共有、質の高い労働力の育成、効率的な行政機構の整備などの輸出指向工業化を区別している。

そしてアジア諸国の産業政策を①税制上の恩典や輸入税払い戻し制度、融資優遇措置を通じて輸出振興を図る政策、②産業構造の高度化のために産業を特定して保護・育成する政策、③輸出競争力強化のためにサポーティング産業（金型や機械産業）の育成を図る政策、④技術開発や生産性向上を支援する政策や機構の整備、⑤中小企業や地場産業の保護・育成を図る政策の5つにまとめられ、特に⑤の中小企業支援政策は外国人企業に競合しえる現地企業の育成が目的である[末廣（2000）p.136]。

いずれにしてもアジア諸国の産業政策は自国の産業育成が念頭にあるのが一般的である。そのため自国の新しい産業や企業群が成長するためのスタートアップに関する金融支援や税制補助などの諸政策は世界共通に必要な不可欠の産業政策といえる。これまで論じてきたように、短期間でのキャッチアップを共通目標とする中東欧諸国では、自国産業の育成も取り組んでいるものの、必然的にドイツなどの先進国の多国籍企業誘致による経済成長を最優先の課題と見据えているのは当然ともいえる。ここがアジア諸国のキャッチアップ戦略との違いといえる。

ところで末廣は多国籍企業がアジア諸国に進出している状況を、ハイマー理論を援用して「次々と後発国が追いついている（キャッチアップしている）ように見えるのは、実は多国籍企業の分社化・国際化の結果にすぎず、後発国自体は、高度な意思決定を持つことができない『子会社化工場』的地位にとどまるという議論に行き着く[末廣(2000) p.188]と喝破している。そして「こうした議論は外国人企業や多国籍企業の占める比重が大きい東南アジア諸国の場合にはとりわけあてはまるといえよう」と指摘している。われわれはこの議論がそっくり20年後の中東欧諸国に「当てはまることを」強調したいし、盛田はかねがね「外資依存のハンガリー経済をさして借物経済」と指摘している[盛田(2010) pp.88-89]。

さらに末廣の議論だけでなく広く論じられているのが、キャッチアップ戦略で仮に経済発展を後発国が実現しても、安価な労働力と低コストの資本の追加投入による経済成長路線は、生産性を上回る賃金の上昇と投資効率の低下傾向によって、新興国の経済成長は鈍化するとする「中所得国の罠」の問題に直面する問題である。一部の東南アジア諸国はこの問題に直面しこの罠を超えるためには、すなわち経済成長を維持するためには労働投入や資本投入あるいは両者の投入という伝統的な要素投入型成長が手っ取り早い政策であるが、これは前述の中所得国がぶつかる壁であるので、労働・資本投入による技術革新や労働の質向上（教育など）による生産性の伸びが不可欠となる。

しかし先進国だけでなく中東欧諸国も高齢化、生産人口減少によって労働投入に大きな期待を込めることができず、資本投入についても当該地域の資本は決して枯渇してい

るとは言わないまでも期待できない。したがって当該地域において期待できるのは、先進国とりわけドイツの資本誘致とドイツ企業の R&D 機能の移転などによる技術移転と自国中小企業の育成による技術革新に期待するしかない。自国の技術革新は短期間に目に見える成果を得ることは難しいため、結局、ドイツの資本誘致と新たな産業、たとえば EV 生産シフトによる新規自動車産業の誘致などに期待するしかないのが現状である。末廣のいう「労働の質の向上（熟練・技術知識の上昇）や技術革新によって労働生産性を伸ばす方法など」[末廣（2014）p.126]が必要だという提言は確かに有効であるが、キャッチアップを目指す中東欧諸国にとっては「時間」の余裕がないのである。

8. 中東欧諸国の新たな動き

中東欧諸国も、単に先進国から既存産業の誘致だけでは将来の経済発展に大きく貢献できないことは認識していたため、チェコインベストなど政府機関は新規産業や R&D センターの誘致などの税制優遇、補助金制度の導入などを 2000 年代に入ってから盛んに提言していた。

ポーランド政府は 2017 年に『2020 年までのポーランド発展戦略』を発表した。そのなかで「過去 10 年間、ポーランドは外国投資、欧州基金、安価な労働力によって急速な経済発展を実現した。他の欧州諸国との格差は縮小したものの、国内地域間、社会集団間の矛盾が顕在化した。ポーランド経済はグローバルな繁栄（富）や EU 内の経済状況に強く依存している。それは最も重要な貿易相手国すなわちドイツやその他の欧州諸国、米国、中国、次に欧州結束基金・政策あるいは共通農業政策などの EU 政策への転換などに大きく影響を受けている」として、現在のポーランド経済が中所得の罫に直面していると指摘している。「成長と競争のためのこれまでのレバー（政策・戦略）を消失してしまったために、新しい発展のためのモーター（戦略）が必要となった。本質的に重要な挑戦（方向性）は、競争力を失わずに所得を増加させる生産性の継続的な上昇にある」とした。さらに現在のポーランド経済の問題点を「R&D 投資インセンティブの欠如、新技術への低需要、科学研究セクターと行政・ビジネス部門との協力体制の未整備はポーランド経済においてイノベーションレベルの低水準を招来した」と強く批判している。そのためには①再工業化（産業の高度化と付加価値の高い産業育成）、②革新的企業の育成、③開発基金、④海外市場への進出、⑤社会・地域開発、の 5 点の目標を掲げている[Ministerstwo Rozwoju (2017)]。紙幅の関係で詳細は別稿に譲るが、いずれにしてもポーランド社会の格差の縮小、新規・有望産業の育成が最重要課題と位置付けている⁹。この戦略に沿って 2017 年 3 月に EV 車開発計画を閣議決定し、2025 年までに 100 万台の EV 車導入、2020 年までに 6400 か所の充電施設の設置を目標とした。2018 年にはすでに次世代自動車導入促進を目的として購入者に各種インセンティブを供与する「電動・代替燃料法」を発効させている。

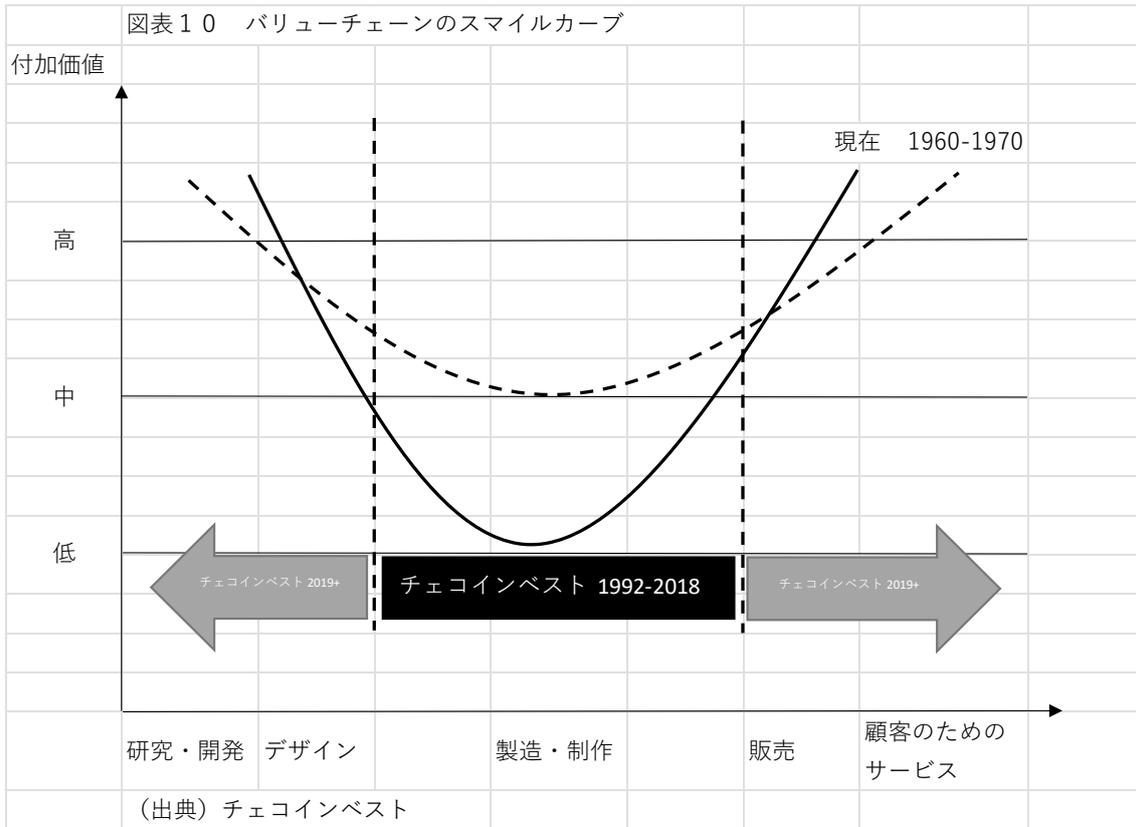
ポーランドでも自動車産業への外資誘致は盛んにおこなわれており、フォルクスワーゲン（独）やフィアット(伊)などが進出し、とくに社会主義時代から進出していたフィアットは完成車組み立てを行っていたが、両社ともに現在では完成車組み立てから撤退しエンジン生産にシフトしている。日本からはトヨタが進出しエンジン、トランスミッションを生産している。これらはフランス工場だけでなくチェコのトヨタ完成車組み立て工場向けに生産され、チェコ・ポーランド南部のトヨタ系生産ネットワークの中核工場となっている。EV車生産関連では、2019年1月にダイムラーがポーランド南西部でガソリンエンジン工場近くにEV用電池組み立てに特化した工場建設を発表した。重要部品は外部から調達し最高品質の電池生産しダイムラーが生産するすべてのセグメントに対応するとのことである。さらに韓国企業を中心に、LG化学が2018年からフォルクスワーゲン用電池生産を開始している。同じ韓国からはサムスンSDI、SKイノベーションなどが進出している。スウェーデンのノースボルトも北部のグダンスクにEV車用電池生産工場の建設し、リチウム電池セルなどの生産をおこなうという。新工場は中国のCATLなどの進出計画が発表されている。中国のEV用電池生産企業に対して、現政権（PIS）は、ポーランド内で相対的に所得が低いウクライナ国境に近い南東部や北部への誘致を盛んに勧めているという¹⁰。

ハンガリーは、体制転換後、外資誘致にいち早く取り組んでいるFDI先進国である。図表5で明らかなように、1990年代はハンガリーに外資が集中して進出していた。ブダペストからオーストリア国境にかけてのハンガリー中西部にドイツを中心に欧州の多国籍企業が進出し、現在では有力工業団地など外資が進出しやすい地域の工場用地は中西部には少なくなりほぼ飽和状態となっているため、FDIの流入は高留まりしている。現在では東部の草原地帯への進出をハンガリー投資庁HIPAは盛んに外資に勧めている。ハンガリーは、日本のスズキや1993年にアウディが早々と進出したことで日本では自動車生産のイメージが強いが、図表6のように完成車生産ではチェコやスロバキアに水をあけられている。しかしながら2008年にメルセデス・ベンツが中南部に、2018年にBMWが東部に進出してきた。ハンガリー現首相オルバンは肝いりで省庁を超えた経済発展のための政府委員会を発足させ後述するEV生産にシフトした誘致計画を着々と実施している。以前よりハンガリーの科学者にちなんだJedlik Anyos Action Plan(2014)および政府決定1487号(2015)によって、CO2環境問題とグリーンモビリティを起点とするEV車生産を促進する発展プランを発表し、ドイツ自動車産業の誘致とEV車生産の関連する投資計画などを推進している。ここでは①充電スタンドなど関連インフラの整備、②新車登録税など税金免除と購入補助金の制定、④官民合同で製造業、行政機関など関連組織から指名されたメンバーでEV普及を目指す特別委員会Jedlik Anyos Clusterの設立、⑤Eモビリティ促進のためのR&Dのサポート、などが発表された。HIPAによるとこれらの計画は2020年までに欧州先進国のレベルまで到達できず、今後も再工業化（産業の高度化と戦略的産業へ

の集中投資), 自律的な(自国の自力による)自動車生産技術の発展をめざすというが、これはポーランドと同様の方向性を見て取れる。

オルバン首相は中欧諸国の中で欧州一の EV 電池生産基地にハンガリーをしたいとして現在進出している韓国企業だけでなく中国、日本の電池企業の誘致を歓迎するという¹¹。現在の動きとしては、スズキはいまだに大きな動きはないものの早くから進出しているアウディは 2018 年から EV 車生産を開始し、同年に BMW も同様の発表を行った。ベンツは公式には明言していないものの EV 車用の生産設備を工場内に 2020 年稼働予定で建設しているという。これに伴い、韓国のサムスン SDI が 2018 年稼働開始、SK イノベーションが 2020 年稼働開始予定で進出、日本のユアサも 2018 年、ハンガリー東部に進出している。

チェコでも、ポーランド、ハンガリーに続いて 2019 年 7 月にチェコ政府産業貿易省およびチェコインベストによって Strategy2019+ を発表した。体制転換後のチェコ経済を 3 段階に分け 1990 年 - 2005 年を伝統的な FDI など伝統的な政策・手段による経済発展、2006 年 - 2018 年を効率による経済発展段階ととらえている。チェコ企業の技術的な優位性をサポートするために効率的な生産を増加させ、高付加価値 FDI の誘致、新規起業のサポート、EU 基金の利用管理を基本としていたとする。そして 2019 年以降を第 3 段階と位置付け、イノベーションによる経済発展を目指す。①競争力を維持しながらイノベーションに注力した経済体制の確立、②「スマート」投資のための支援と誘致、③技術的起業への集中的支援、④内発的地域発展の支援、⑤デジタル経済インフラ構築のための発展支援、を目的とする。そして今後重要なのは、①企業のイノベーション、②高度な労働力、③「スマート」投資、④インダストリー4、循環型経済、エネルギー効率性に関連した経済、⑤産業、IT デザイン、サービスの新たな「スマート」形態などの創造性、⑥官学ビジネス間の協働による研究開発、⑦地域経済の内発的発展、⑧企業家(起業家)精神の支援をあげている。これにより AI 開発推進、EV シェア率の拡大、自国ベンチャー企業優遇制度の制定などが課題となっている。当然ながら技術革新だけでは自動的に社会が変わっていくわけではなく、それがうまく使える社会を創らなければならないであろう。具体的には企業、人、行政の各分野のあり方、データと技術の使い方を変えなければ生産性は伸びずその果実も享受できない。チェコではドイツで提唱されているインダストリー4.0 に沿って、少なくとも計画では、フィンテック、モビリティ、スマート公共サービス、次世代インフラなどの分野に投資してデジタル革命を推進している。



Starategy2019+の最後には図表 10 のようなバリューチェーンのスマイルカーブが掲げられている。これは従来利益を得ていた製品の製造部門が製品のコモディティ化によって付加価値が低くなり、図の左部分である研究開発やデザイン、あるいは共通基盤・大体困難な部素材、ソフトウェアの製造や提供などが重要になると同時に、モノを販売した際にデジタルの力を使ってサービスを提供することで付加価値(利益)を上げていくことを意味している。自動車メーカーにとっては3万点といわれる車の部品を集めて製造するこれまでの生産モデルから抜け出し、自動運転、シェアリングカーなどのサービスの付加価値に対応したモビリティサービスを提供することが重要となる。トヨタの豊田章夫社長はトヨタが将来的にITサービス企業に進化すると公言するのはこの点である。チェコは、ドイツ政府・企業が提唱するインダストリー4.0に呼応するため、ドイツ・インダストリー4.0で盛んに提唱されるこのスマイルカーブを援用して、チェコも製造部門だけでなくスマイルカーブの左右部分の重要性を強調したものである。ドイツの自動車メーカーはインダストリー4.0をさらに発展させ、デジタル化が進むサービス分野まで業務を拡大しているので、この動きに中東欧諸国も呼応するのである。

またチェコ政府は、2019年9月に投資インセンティブ法を改正して、より付加価値を創出する案件の誘致を柔軟に対応することが可能となった。特に生産工程のデジタル化・ロボット化などへの補助金支給が追加された¹²。

チェコの自動車産業は、おもにシコダ、TPCA、ヒュンダイの3大メーカーの生産に大きく依拠しているため、3社の動きがチェコの自動車産業に係る産業政策（戦略）に大きく影響する。シコダは、フォルクスワーゲンの傘下にあるためドイツのフォルクスワーゲン本社の意向に大きく影響する。もともとチェコには社会主義時代から世界的ブランドのシコダ自動車メーカーが存在する。チェコ特にシコダはガソリンエンジン駆動の自動車製造の伝統と歴史、自負を有するうえに、TPCA、ヒュンダイもEVに関してはドイツ自動車メーカーと対照的に反応が遅いが、2016年にエコカー新車導入への補助金制度を導入、2017年には「自動車産業の将来に関するアクションプラン」を発表するが、しかし、EV車の2019年での普及率は0.04%であり、その要因として挙げられるのが、伝統的にガソリンエンジン(内燃機関)への国民の深い信頼性、もともと低い環境意識、ガソリン車やディーゼル車関連のサプライチェーンが1000社以上あることやEVの充電ステーションの普及の遅延などにより、国民にEVへの意識が広まっていないのが現状である。

フォルクスワーゲンの影響を受けてシコダは、2019年11月にシコダ、フォルクスワーゲン用電気部品の生産を開始、2020年にVISION E コンセプトの量産バージョンである自動運転展 SUV を発表、2025年までに6種のEV車もしくはプラグインハイブリッド車を開発するため20億ユーロの投資を発表、2030年までに全車種にEV車を導入する計画である。プジョーと合弁を解消したトヨタは、現在生産中の1000ccガソリンエンジン車アイゴにハイブリッド車を追加して生産する予定となっているようだ。岡崎によると、ポーランドのトヨタ工場にてすでに2017年にHV用エンジン生産のための投資を発表し2020年から1500ccエンジン生産を開始している¹³。またスズキと共同開発した小型車用エンジンをポーランド工場で生産するとの発表があり、チェコで完成車を組み立てていることを考えると、2021年からプジョーとの合弁を解消してプジョーの足かせが取れるTPCAで、新たな種類の小型車生産が発表されるかもしれない。

そしてハンガリー、ポーランドに追随するかのようチェコでもリチウム電池生産企業誘致に熱心である。チェコインベストは、すでにスターター用リチウム電池生産のA123(中国)、電解液のセントラル硝子(日本)、バッテリーマネジメントシステム開発のEVC(チェコ)、電極形態最適化をめざすHE3DA(チェコ)など誘致に成功しているが、ポーランドのLG化学やハンガリーのサムスンSDIなどの大型外国資本は進出していない。ただし国内にリチウム交渉が存在し世界埋蔵量の6%を有しているためチェコやオーストラリア企業が採掘を開始している。以上のようにポーランド、ハンガリー、チェコの3か国は、将来の成長産業としてEVに生産シフトした自動車生産にターゲットを定め主にEV用リチウム電池関連外資企業の誘致を行っている点が共通する。

9.おわりに

中東欧諸国とりわけポーランド、チェコ、ハンガリーは、2004年のEU加盟後、ドイツを中心とした外資誘致による機械工業、特に自動車関連産業の育成を目指している。末廣の表現を借りれば低コスト優位に依拠したアジアのキャッチアップ工業化戦略と基本的に軌を一にしたものといえよう。そして3か国共通する、外資とくにドイツに依存した経済構造、労働者不足による急激な労働コスト上昇、自国内の成長産業育成の欠如などの問題が露呈している。いわゆる「中所得国の罠」に直面しているといつてよいのかもしれない。末廣は「中所得の罠」という用語の使い方を好まずし、検討すべきは各国に共通する成長パターンに潜む諸問題の解明にあるとして、低コスト優位に依拠した成長の限界あるいは「要素投入型成長路線の限界」とした。はたして中東欧諸国は、自国の産業育成やイノベーションに依拠した経済成長に脱皮できるのであろうか、それともリチウム電池生産などEV車関連産業に誘致をシフトさせて従来型の要素投入に依拠した戦略のままドイツ自動車産業の生産基地としてグローバルチェーンの中で生き残っていくのであろうか。チェコのバビッシュ首相は、冒頭の食事会のあいさつの最後に、*Starategy2019+*の小冊子を片手に持ち、「チェコをビジネスマインドで一つの会社として経営していく」と自信たっぷりに述べていたのが印象的だった。

(参考文献)

- 池本修一(2001)『体制移行プロセスとチェコ経済』
池本修一(2008)「チェコにおける企業改革と対外直接投資」、池本修一・岩崎一郎・杉浦史和編著(2008)『グローバリゼーションと体制移行の経済学』
池本修一(2014)「チェコにおけるトヨタ系企業の投資行動とトヨタ生産方式に関する一考察」、池本修一・田中宏編著(2014)『欧州新興市場国への日系企業の進出』
エマニュエル・トッド(2015)『「ドイツ帝国」が世界を破滅させる』
岡崎拓(2019)「ポーランド自動車産業の新展開」『ロシア・ユーラシアの経済と社会』1040号。
小山洋司(2019)「ドイツ経済の強さに秘密を考える—中欧におけるドイツ生産ネットワークに着目して」『国際地域研究論集』第10号
末廣昭(2000)『キャッチアップ型工業化』名古屋大学出版会
末廣昭(2014)『新興アジア経済論』岩波書店
内閣府(2017)『世界の潮流』
松浦光吉(2016)「ポーランド経済と「中所得国の罠」」『ロシア・東欧研究』第45号
盛田常夫(2020)『体制転換の政治経済社会学』
Czechinvest(2019) *Strategy 2019+*.

Government of Czech Republic, European Commission, (2000) *Joint Assessment of Economic Policy Priorities of the Czech Republic.*

HIPA(2018) *New Issue of EV Industry in Hungary.*

Ministerstwo Rozwoju (2017) *The Strategy for Responsible Development for the period up to 2020.*

1 本論文は 2017 年—2019 年度日本大学経済学部中国アジア研究センター研究プロジェクト『ユーラシア新興市場国における国家と市場：中国、ロシア、中東欧諸国の比較研究』の成果の一部である。

2 トッド(2015)参照。

3 最近では中東欧地域の委託加工に関する論考に小山 (2019) がある。

4 アウトソーシングは、他の企業に対して業務委託をすることを指すが、その業務対象は国内、国外の両方を含むのに対し、オフショアリングは海外への業務の移行のみを指す。すなわち企業の財やサービスの調達先が国境を超えるときのみこの用語を使用する。また、アウトソーシングは他企業への外部委託のみであるが、オフショアリングの場合は、自社、外部委託を含むといった違いも挙げられる。

5 詳細は池本(2001)参照。

6 いずれもチェコインベスト <http://czechinvest.org>

7 詳細は池本(2008), 池本(2014)を参照。

8 その他ヒュンダイがチェコ東北部に進出してきているがこれらの議論は紙幅の関係で省略する。

9 詳細は松浦 (2016) 参照。いずれにしてもポーランド政府が自国 (中欧諸国) を「中所得国の罠」に陥っていることを公式に認識している文書としてこのポーランド政府の資料は価値があると思われる。

10 PAIZ での聞き取り調査(2020 年 1 月 28 日)。ポーランドの直接投資文献はこの時に入手。ポーランドの発展計画などは田口・岡山大学教授より入手。

11 HIPA での聞き取り調査 (2019 年 2 月 19 日)。HIPA の資料はこの時に入手。

12 ジェトロ・ビジネス短信 2019 年 8 月 20 日ジェトロチェコ事務所。

13 ポーランドのトヨタの動きなどは岡崎(2019)による。

執筆者 池本 修一 日本大学 経済学部 教授

E-mail : ikemoto.shuichi@nihon-u.ac.jp

日本大学経済学部グローバル社会文化研究センター
ワーキング・ペーパー・シリーズ No.2020-02

2021年3月1日 発行

発行元 日本大学経済学部グローバル社会文化研究センター
〒101-8360 東京都千代田区神田三崎町1-3-2

TEL 03-3219-3309 / FAX 03-3219-3329

URL : <https://www.eco.nihon-u.ac.jp/research/cgs/>