

論 説

地域経済統合下の直接投資と関連産業貿易

—日系自動車企業の対英投資とイギリス自動車部品産業を題材として—

安 藤 研 一

第1章 序

ガット、WTOの下での世界的な貿易自由化の努力にもかかわらず、地域経済統合は世界経済においてますます重要になってきている¹。過去半世紀のあいだ最も積極的に自由貿易を先導してきたアメリカ合衆国がNAFTAにコミットし、ASEANは共産主義レジームに対する安全保障協力から地域的経済協力にその優先順位を移してきた。LAFTAの失敗後、1990年代にMercosurの下で南米の地域統合スキームが再興してきた。このような状況下で、欧州連合（European Union, EU）が財・サービスのみならず、資本・労働者の自由移動を通じて国民経済を地域的に統合する最も先進的なものであることを否定するものは無かろう。

EUは、既に関税、非関税障壁の撤廃を通じて材の域内貿易を自由化してきた。確かに、関税同盟は時として貿易転換効果による負の厚生をもたらすが²、それでも域内貿易が強化されてきたことは確かである³。同時に、統合領域は、時として非加盟国を犠牲にしながらも、対内直接投資を引きつける傾向を一般的には有している。勿論、EUに投資する多国籍企業の動機は各々異なっている。あるものは外部者に対する保護主義を恐れ、他のものは地域統合がもたらす成長促進効果の利益を得ようと考えている。それでもEUが、他の地域統合体と同様、多国籍企業にとって分裂した国民経済の単なるグループ以上により魅力的であることは確かである。

統合領域向け対内直接投資の発展に伴って、多国籍企業は国民国家レベルではなく、地域的な

¹ De Melo, J. & Panagariya, A. (ed.) (1993) *New Dimensions in Regional Integration*, Cambridge: Cambridge University Press, Neal, L. & Barbezat, D. (1997) *The Economics of the European Union and the Economics of Europe*, Oxford: Oxford University Press, Hirst, P. & Thompson, G. (1999) *Globalization in Question, The International Economy and the Possibilities of Governance*, 2nd ed., Cambridge: Polity, Gilpin, R. (2000) *The Challenge of Global Capitalism: The World Economy in the 21st Century*, Princeton: Princeton University Press.

² Viner, J. (1950) *The Customs Union Issue*, London: Stevens & Sons, Mead, J. (1955) *The Theory of Customs Unions*, Amsterdam: North Holland.

³ Hine, R.C. (1985) *The Political Economy of European Trade: An Introduction to the Trade Policies of the EEC*, Sussex: Wheatsheaf, European Commission (1997) 'The European Union as a World Trade Partner', *European Economy, Reports and Studies*, 1997, no. 3.

レベルでその戦略を策定し、事業を展開するようになってきている。いかなる多国籍企業も、世界的に連結したレベルでのパフォーマンスを最大化しなければならないにしても、地域統合が提供する利点を得るためには、個々の子会社の事業を少なくとも統合領域内で協調させなければならない。世界的戦略・事業展開は、実態のあるものと言うよりはむしろ神話であると主張するものすらある⁴。本社—子会社間、そして、地域間子会社協力を否定するわけではないが、子会社間の協力と協調は、世界的レベルよりもある一定領域内でのほうが緊密である。同時に、サプライヤーのような資本関係に無いものとの関係もまた、地域の境界を越えて展開することもありうるが、それでも地域的に組織化される傾向を持つものである。

EUのような地域経済統合が、域内貿易を強化し、対内直接投資を引きつけ、多国籍企業に地域的戦略、事業展開を促すことを認めるなら、これらの相互関係を分析することは有意義である。勿論、これら三者の関係は既存文献でも研究されている。キンドルバーガーは、1960年代に地域経済統合の発展に関連して貿易と直接投資の相互関係を既に指摘し⁵、ヤンノポラスはキンドルバーガーのモデルのパーспекティブを拡張した⁶。ある国連報告は、多国籍企業と貿易の関係における多様な可能性を指摘し⁷、単一欧州市場 (Single European Market, SEM) の直接投資に対する期待された影響は、欧州委員会の報告で確認されたものもあれば、されなかったものもある⁸。しかしながら、これらの研究は主に直接投資の同一部門の輸出に対する影響に焦点を絞る傾向にあり、関連部門や輸入に対して十分な関心を向けてこなかった。換言するなら、従来の研究は多国籍企業にとって原材料・部品等の投入材調達基盤としての地域経済統合体の意義を十分に検討してこなかった、という問題がある。統合地域内に対する直接投資は、不可避的に関連部門や輸入にも影響を及ぼすのであるから、上述のような研究の現状は我々がその間隙を埋めることを求めるものである。

本稿は、日系自動車企業による対英直接投資の研究を通じて、上記のような研究テーマにアプローチしていく。在英日系自動車多国籍企業は、地域経済統合、直接投資、そして、貿易の相互に関連しながら発展する関係の典型例を提供するということから、我々の分析の研究例として取り上げることは妥当な選択である。同時に、自動車産業が⁹、必ずしも同一企業ではない、完成車

⁴ Rugman, A. (2001) *The End of Globalization, Why Global Strategy is a Myth & How to Profit from the Realities of Regional Markets*, New York: Amacom.

⁵ Kindleberger, C.P. (1966) 'European Integration and the International Corporations', *Columbia Journal of World Business*, vol. 1, no. 1, pp. 65-73.

⁶ Yannopoulos, G.N. (1990) 'Foreign Direct Investment and European Integration: The Evidence from the Formative Years of the European Community', *Journal of Common Market Studies*, vol. 28, no. 3, pp. 235-259.

⁷ United Nations (1993) *From the Common Market to EC 92: Regional Economic Integration in the European Community and Transnational Corporations*, New York: United Nations.

⁸ European Commission (1997) *The Single Market Review: Impact on Trade and Investment, Foreign Direct Investment*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

組立企業（アッセンブラー）と原材料・部品供給企業（サプライヤー）によって成り立っていると言う事実は、直接投資の関連分野と輸入への影響を考慮するという我々のテーマにとって適例である。本稿で使用するデータ、情報に関しては、イギリス自動車産業の動態を俯瞰するために、イギリス自動車産業団体の公式統計を使用する。しかし、本稿の分析部分に関しては、既存研究からイギリス議会の委員会報告や地方政府の調査、本著者が日系企業のイギリス工場のみならず、その欧州統括会社や本社で行ったインタビューで得た独自のデータ、情報を活用していく。それらの情報は、分析そのものと並んで、本稿に独自性をもたらすものである。

本稿の分析は、以下のような構成で行われる。まず、我々の主要テーマの背景として1960年代以来のEU統合過程における自動車産業について見ていく(第2章)。その上で、イギリス自動車産業の生産、貿易データを概観するが、それはイギリス自動車産業の衰退と回復を明らかにする(第3章)。続く第4章で、日系アッセンブラーの対英直接投資について確認する中で、それがイギリスの自動車生産・輸出の回復に一定の貢献をなすものであることが示される。第3・4章の概観から以下のような疑問が導かれる。即ち、「何故、イギリスの自動車生産と輸出の回復過程においてイギリスの自動車部品貿易収支は赤字化したのか？」という問題である。この疑問について第5章で解答を与え、最後の章で本稿全体の総括と将来の研究課題を示唆する。

第2章 EU統合と自動車産業

自動車産業とEUは、その重要性故に、相互に影響し合ってきている。1960年代の関税同盟から1980年代後半のSEM、そして1990年代の経済通貨同盟にいたるEUの発展、並びに、拡大に伴って、自動車産業はEU統合に最も影響され、影響してきた産業の一つである。EU統合の各側面は、多国籍自動車企業の戦略と経営に密接に関連してきた。それ故、次章以降の分析の背景としてその相互関係を見ておくことにしよう。

より自由で拡大するEUの域内市場は、多国籍自動車企業にビジネス・チャンスと競争圧力をもたらすものである。EUによって1960年代に設立した関税同盟は、原加盟6カ国間において無関税で自動車貿易を行うことを可能にした⁹。イギリスの加盟を認めた1973年の拡大は、関税障壁を廃止し、イギリスと大陸の間の貿易を加速化した¹⁰。1986年のイベリア半島へのEUの拡大は、更にビジネス・チャンスと競争を増した。1992年までに非関税障壁を除去するよう1985年に提言されたSEM計画は、競争を強化し、自動車貿易にとって非生産的な重荷を削減するもの以外の何もの

⁹ Owen, N. (1983) *Economies of Scale, Competitiveness, and Trade Patterns within the European Community*, Oxford: Clarendon, Ch. 4.

¹⁰ Church, R. (1994) *The Rise and Decline of the British Motor Industry*, Cambridge: Cambridge University Press.

でもなかった¹¹。このような拡大しつづける市場と直接的な競争に直面し、多国籍自動車企業は、二つの要素からなる汎ヨーロッパ戦略をとった。即ち、工場の分散と個々の工場で生産されるモデルの集中である。そのような戦略によって、個々の工場は全ヨーロッパ市場向けに一、二のモデルを集中して生産することを通じて、工場レベルでの規模の経済をより享受できるようになり、自動車生産に適した立地優位性の追及を可能にした。これは、ヨーロッパの競争者に比べ、国民的利害から比較的自由的なアメリカ多国籍企業、フォードとGMのヨーロッパにおける例によって、典型的に示される。

フォード、GMとも、EUが成立する以前から、既にイギリスとドイツに自動車生産工場を保有していた¹²。1960年代のEU関税同盟の発展に伴って、両社はドイツの姉妹工場から主たる部品供給を受け、自動車を生産するベルギー工場を設立した。イギリスのEU非加盟もあり、当時のイギリスとドイツにおける生産は、相互に独立して営まれていた。しかし、1970年代になるとイギリスとドイツの子会社間で、自動車生産の再編成が見られた。ドイツ工場は、比較的大型モデルを生産し、イギリスは中小型車生産にシフトした。更に、EU加盟以前にスペインは既にEUと特惠貿易協定を結んでいたが、それは多国籍自動車企業が小型車工場を設立する上での優位性を与えた。スペイン工場の製品は、スペイン国内市場に供給されるとともに、他の欧州各国にも輸出された。それ故、EUによってもたらされた厳しい競争とビジネス・チャンスは、多国籍自動車企業に効率的な生産ネットワークを追求させる契機となった。

同時に、自動車産業は必ずしも受動的にEU統合に影響されているばかりではなく、それ自身EU統合に影響を与えてきた。これは特に、日本からの自動車輸入に直面した文脈で言えることである¹³。1970年代後半から日本車輸入が劇的に増加したため、幾つかのヨーロッパの国々は日本車に対する保護主義的手段を講じた。イタリアは日本車輸入を年2,000台以下とし、フランスへの輸入は新車販売の3%以下とされた。イギリスは日本の自動車産業との間でイギリス市場における

¹¹ Commission of the European Communities (1988) *The EC 92 Automobile Sector, Research on the "Cost of Non-Europe"*, Basic Findings, vol. 11, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, European Commission (1997) *The Single Market Review: Impact on Manufacturing, Motor Vehicles*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

¹² Maxcy, G. (1981) *The Multinational Motor Industry*, London: Croom Helm, Bloomfield, G.T. (1981) 'The Changing Spatial Organization of Multinational Corporations in the World Automotive Industry', in Hamilton, F.E.I. & Linge, G.J.R. (eds.) *Spatial Analysis, Industry and the Environment, vol. II*, Chichester: John Wiley, Bloomfield, G.T. (1991) 'The World Automotive Industry in Transition', in Law, C.M. (ed.) *Restructuring the Global Automobile Industry: National & Regional Impacts*, London: Routledge, Dassbach, C.H.A.C. (1989) *Global Enterprises and the World Economy*, New York. Garland, Tolliday, S. (1999) 'American Multinationals and the Impact of the Common Market: Cars and Integrated Market, 1954-67', in Amatori, F. & Colli, A. (eds.) *Industrialization and Reindustrialization in Europe*, Milan: Franco Angeli.

¹³ Smith, A. & Venables, A.J. (1990) 'Automobile', in Hufbauer, G.G. (ed.) *Europe 1992: An American Perspective*, Washington D.C.: Brookings Institution, Thomsen, S. & Nicolaidis, P. (1991) *The Evolution of Japanese Direct Investment in Europe, Death of a Transistor Salesman*, London. Harvester Wheatsheaf, Appendix, Stephen, R. (2000) *Vehicle of Influence, Building a European Car Market*, Michigan: University of Michigan Press.

シェアが11%以下となるように輸出を制限する紳士協定を結び、ドイツもまた日本自動車企業に何らかの輸出規制を求めた。スペイン、ポルトガルとも日本に対する輸入障壁を有しており、1986年のEU加盟以後もそれを維持した。これらの手段は、明らかに域内市場を阻害し、SEM計画に反するものであった。EU統合と自動車産業に関わる国民的利害の妥協は、EUと日本の間の“合意（Accord）”であった¹⁴。この“合意”は、EUが1999年までに国民的保護を徐々に廃止し、日本は以前に保護されていた市場、特に南欧で、ある一定レベルまでシェアを引き上げないことを、双方が認めるものであった。後に見るように、日系アッセンブラーがその輸出を現地生産に切り替えたことによって、この“合意”の日本車貿易への影響の評価は難しいが、自動車産業が能動的にEU統合の方向性に影響を与えていることは確実であろう。

後に見るように、日系多国籍企業は、ヨーロッパの保護主義を迂回するためにイギリスに直接投資を行った。これは更に、EUの重要な政策決定、即ち、自動車のローカル・コンテンツ・ルールを導いた¹⁵。EUは、未だに自動車に対する対外共通関税を課しており、自動車輸入を管理する必要がある。日系企業の直接投資により、EUは域外からの輸入とEU域内を自由に取引されうる現地生産を区別する基準を設定しなけりばならなかった。更に、ローカル・コンテンツは輸入部品の単なる組立と見なされるスクリュードライバー投資に対する批判への回答でもあった。ローカル・コンテンツは輸入と現地生産を区別する重要な基準であるが、公式的な基準が存在していなかった。そこで、日本からの自動車直接投資受入国のイギリスがその条件を定め、日系工場で生産される自動車は工場出荷価格の80%以上を現地調達することとした。この80%という数字は、調達される部品、内製部品、従業員の給与全てを含むもので、イギリスの自動車生産者の意見を反映したものであった。と言うのも、日本車企業は、日本国内で調達される低価格部品の恩恵を受けており、同一条件で競争していないと、イギリスの自動車生産者は考えていたからである。同時に、ローカル・コンテンツが高ければ、日系工場のスピル・オーバー効果も大きい。この基準が満たされる限り、イギリス政府は日系工場で生産された自動車を“イギリス製”として認め、EU内で自由に取引されることを積極的に主張した。

EU統合と自動車産業は、密接に関連し、一方的ではなく、相互に影響しあっている。この文脈で、イギリス自動車生産と貿易が、目を見張る変化を示し、日系自動車多国籍企業が1980年代半ばからイギリスに投資を行ってきたのである。

¹⁴ Mason, M (1994) 'The Political Economy of Japanese Automobile Investment in Europe', in Mason, M. & Encarnation, D. (eds.) *Does Ownership Matter? Japanese Multinationals in Europe*, Oxford: Clarendon Press, Mattoo, A. & Mavroidis, P.C (1995) 'The EC-Japan Consensus on Cars: Interaction between Trade and Competition Policy', *The World Economy*, vol. 18, no. 3, pp. 345-365.

¹⁵ Ishikawa, K. (1992) *Japan and the Challenge of Europe 1992*, London: Pinter Publishers, Lehmann, J.-P. (1992) 'France, Japan, Europe and Industrial Competition: The Automotive Case', *International Affairs*, vol. 68, no. 1, pp. 37-53.

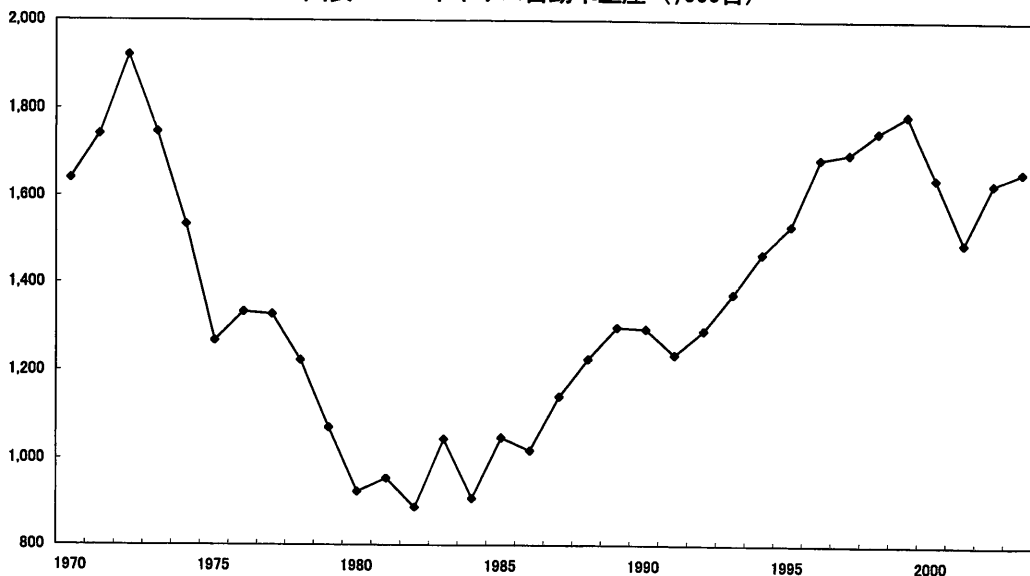
第3章 イギリス自動車生産と貿易の動態

本章では、イギリスが過去30年間に自動車生産と貿易の衰退と回復を経験した経緯を確認していく。その上で、完成車貿易とは異なって逆説的な傾向を示す部品貿易についても見ていく。

第二次世界大戦後、イギリスはアメリカ合衆国に次ぐ世界第二の自動車生産大国であったが、そのような地位は1970年代初頭から日本からの直接投資が本格化する直前の1980年代半ばまでに失われた(図表-1、2)。1972年、それはイギリス・大陸間の関税を徐々に廃止することになるイギリスのEU加盟直前の年でもあるが、イギリスの乗用車生産は200万台規模に達した。それ以後、1982年までにイギリス自動車産業はその生産を90万台まで半減した。生産減少とともに、輸出の崩壊はより深刻であり、乗用車輸出は1971年の75万台から1986年には18万台にまで減少した。他方、同時期に輸入は急速に拡大した。乗用車輸入は1970年にわずか16万台で、新車登録の14%を占めるだけであった。これらの数字は、1970年代に上昇し、それぞれ1979年には100万台、55%となった。別言すれば、イギリス自動車産業は1970年代から1980年代前半までに衰退していったのである。

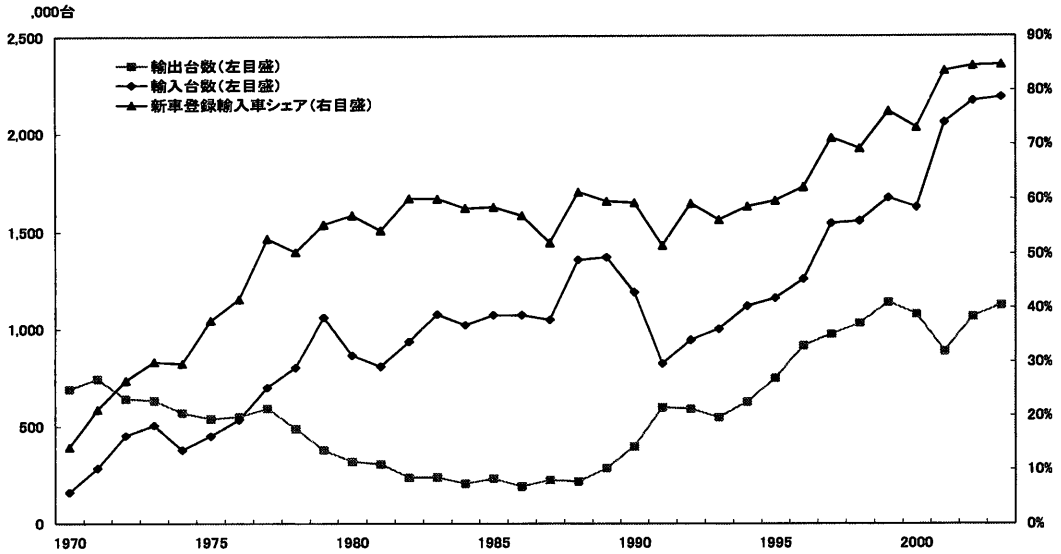
1980年代半ばから、イギリス自動車生産と貿易の状況は、相対的に改善してきた(図表-1、2)。1984年はイギリス自動車生産の底であったが、それは徐々に1972年の以前のピークにまで戻ってきた。1998、1999年の数字は、1970年代前半のそれとほぼ同じ水準の170万台規模であった。イギリスの輸出は生産の回復以上に目覚ましいものがあり、1998年以降はほぼ毎年100万台以上を輸

図表-1 イギリス自動車生産 (.000台)



出典：Society Motor Manufacturers and Traders, *Motor Industry of Great Britain*, 各年版から作成

図表－２ イギリス自動車貿易



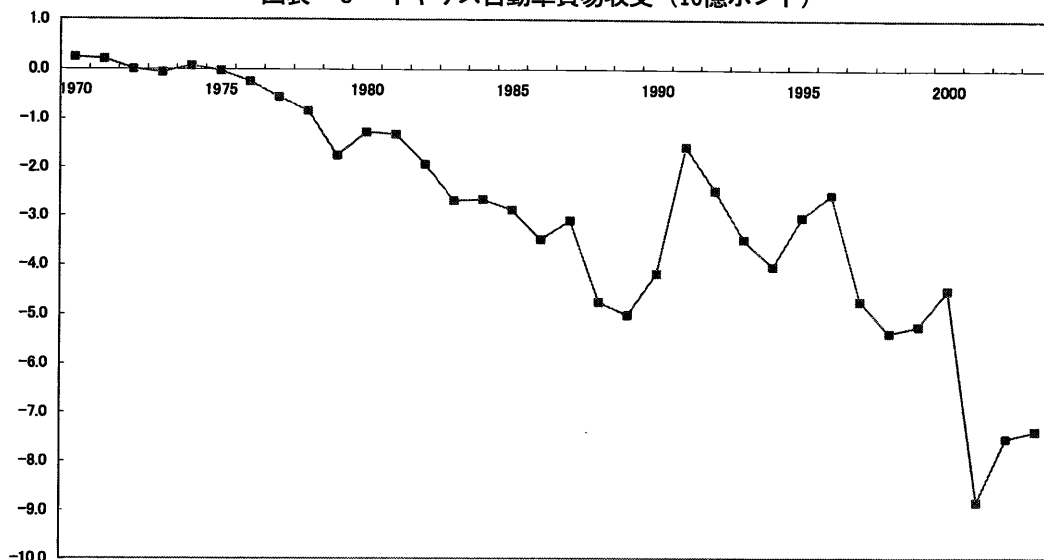
出典：Society Motor Manufacturers and Traders, *Motor Industry of Great Britain*, 各年版から作成

出した。これは1970年代の最高水準であった1971年よりも3分の1多く、イギリスの自動車輸出の底であった1986年の5倍以上にもなる。我々が輸入に目を向けてみると、しかしながら、状況は生産や輸出とは微妙に異なってくる。イギリス経済全体が厳しい不況にあった1990年代前半を除いて、2000年までの過去20年間、常に100万台以上が輸入され、輸入車の市場シェアはいつも50%以上であった。回復期の中で生産と輸出が最高水準にあった1997年から2000年までの4年間のうちの3年間、輸入車の国内市場シェアは70%以上に達した。更に、2001年以降の輸入台数は200万台を超え、国内新車販売に占めるそのシェアは80%を上回る事となる。それ故、1980年代半ばからのイギリス自動車産業の回復は輸出主導型であり、イギリスは産業内貿易構造に組み込まれていったと言える。

2003年までの上述のような状況は、貿易収支でも更に確認することができるが、それは1980年代半ばからの回復が台数で見ただけのものほど良好なものではないことを示している(図表－3)。生産と輸出の衰退、輸入の増加に伴い、イギリス自動車貿易収支は、1975年以降赤字に転落し、二度と黒字に転換することはなかった。しかしながら、貿易収支の傾向は、ある程度は、生産・貿易台数の傾向を反映している。即ち、イギリスの自動車貿易赤字は、1985年の底まで一直線に下落したが、それはその後、直線的な悪化ではなく、上昇・下降を繰り返している。それ故、物的タームで見た貿易収支は、1990年代に一定の改善を見せてはいても、金額的には、物的タームで見たほどの改善は示しておらず、2001年以降は更なる赤字拡大となってきた。

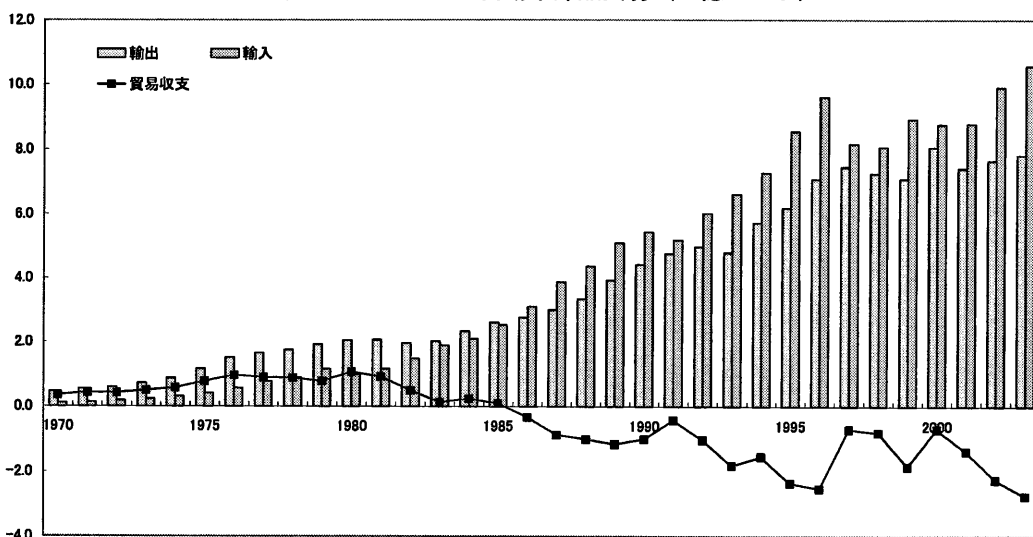
ここで強調すべき点は、サプライヤーに関わる状況である(図表－4)。1970年代の自動車生産

図表-3 イギリス自動車貿易収支 (10億ポンド)



出典：Society Motor Manufacturers and Traders, *Motor Industry of Great Britain*, 各年版から作成

図表-4 イギリス自動車部品貿易 (10億ポンド)



出典：Society Motor Manufacturers and Traders, *Motor Industry of Great Britain*, 各年版から作成

の崩壊にもかかわらず、イギリス自動車部品産業は、アッセンブラーよりも優れていると言われてきた¹⁶。これは、1970年代、並びに、1980年代前半において自動車部品の貿易収支が黒字であったことによって確認される。自動車部品は、電気・電子部品、ボディ、エンジンなどの多様な品

¹⁶ Bhaskar, K. (1979) *The Future of the UK Motor Industry*, London : Kogan Page.

目を含むために、個々の部品がどの程度貿易黒字に貢献するものか示すのは困難である。そのような限界はあるにせよ、1980年代半ばまで部品貿易は部分的に完成車収支の赤字を相殺してきたのである。

自動車部品貿易の状況は、しかしながら、完成車生産が好転し始めた1980年代半ばから変化した。1986年に自動車部品貿易収支は初めて赤字となり、二度と黒字化することは無かった。確かに、部品輸出は2003年まで恒常的に増加してきたが、輸入の増加が輸出のそれを上回った。その結果、1970年代とは異なり、1986年以降の部品貿易は完成車と並んでイギリス貿易収支の重荷となってきた。1996年には部品貿易赤字は最悪となり、完成車赤字と同程度となった。それ故、1980年代半ばからの自動車生産の相対的回復とは逆に、イギリスのサプライヤーはそのパフォーマンスを悪化させてきたと言える。

本章では、自動車生産、輸出のみならず、部品の貿易にも注目して、イギリス自動車産業の動態を見てきた。自動車生産は、過去30年間に凋落と回復を見せている。物的タームと金額タームでは、微妙に異なっているが、貿易パフォーマンスも生産と同様のパターンを示している。強調されるべき最も印象的な点は、完成車生産と輸出が相対的に好転した1986年以来、部品貿易収支が赤字へ転落したことである。

第4章 対英日系自動車直接投資

上述のようなEU統合とイギリス自動車生産の衰退下で、日系自動車多国籍企業は主にイギリスに投資し始めた。ここで、我々はこの点を見ていこう。

1980年代からのヨーロッパ自動車産業における新たな現象は、日系アッセンブラーがイギリスでの完成車生産に参入したことである(図表-5)¹⁷。スペイン、イタリアにおける試行錯誤を経てから、日産は日系アッセンブラーとしては初めて北イングランドのサンダーランドで乗用車生産のための直接投資を行った。工場建設は1984年に開始され、1986年にノックダウン生産が始まっ

¹⁷ 日系自動車直接投資に関しては、多くの先行研究がある。イギリスの事例に関しては、例えば、Hudson, R (1995) 'The Japanese, the European Market and the Automobile Industry in the United Kingdom', in Hudson, R. & Schamp, E. W. (eds.) *Towards a New Map of Automobile Manufacturing in Europe? : New Production Concept and Spatial Restructuring*, Berlin: Springer, Dicken, P. (1987) 'Japanese Penetration of the European Automobile Industry, The Arrival of Nissan in the United Kingdom', *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 78, no. 2, pp. 94-107, Sachwald, F. (1995) 'The Automobile Industry: The Transplantation of the Japanese System Abroad', in Sachwald, F. (ed.) *Japanese Firms in Europe*, Luxembourg: Harwood Academic Publishers, Ando, K. (1997) 'The Single European Market and the Location Strategy of Foreign Car Multinationals', in Macharzian, K., Oesterle, M.-J. & Wolf, J. (eds.) *Global Business in the Information Age, Proceedings of the 23rd Annual EIBA Conference Stuttgart, December 14-16, 1997, Vol. 1*, Stuttgart, Germany: European International Business Academy, Ando, K. (2005) *Japanese Multinationals in Europe, A Comparison of the Automobile and Pharmaceutical Industries*, Cheltenham, UK, Northampton, MA, USA: Edward Elgar.

た。フル・ライン生産は1987年から開始し、徐々にその能力を増加させた。ホンダは、以前は1979年からブリティッシュ・レイランド、後のローバー・グループとパートナーシップ協力の下でホンダ・ブランドの乗用車生産を委託していたが、1992年から南イングランド、スウィンドンの自らの工場生産を開始した。当初、ホンダはローバー・グループの工場からボディやディーゼル・エンジンのような主たる部品の一部を調達していた。トヨタは、ヨーロッパにおけるフル・ライン生産に対して最も躊躇していたが、イングランド中部のバーナストンに組立工場を、北ウェールズのショットンにエンジン工場を設立し、1992年末に最初の完成車が生産された¹⁸。

図表-5 日系在英工場略年表

	日産	ホンダ	トヨタ
1979		BL(後のローバー)とのパートナーシップ締結(~1994)	
1984	工場建設開始		
1986	生産開始	ローバー製ホンダ車の出荷前検査開始	
1988	輸出開始		
1989		エンジン生産開始	
1990			工場建設開始
1992	第2モデル導入	完成車生産・輸出開始	完成車生産開始
1993			完成車輸出開始
1994		第2モデル導入	
1998			第2モデル導入
2000	第3モデル導入	第3モデル導入(生産能力維持)	
2001			欧州第二工場(仏)稼働

個々の多国籍企業の投資の理由は微妙に異なっているが、二つの要因が日系アッセンブラーのヨーロッパ投資を促した。第一は、ヨーロッパにおける日本車輸入に対する保護主義的圧力であり、第二は、特にSEMに代表されるEU統合の発展である。ヨーロッパにおける保護主義的手段は、国ごとに異なった形態を採ってはいるが、それらは日系アッセンブラーが日本に留まる限り、その潜在的市場を制限しうるものであった。日系アッセンブラーは、1980年代初頭から既に対米“輸出自主規制”を行ってきたため、ヨーロッパの保護主義は、将来の展望を更に悪化させるものであった¹⁹。確かに、ヨーロッパ市場はアメリカと同程度の重要性はない一方、日本と同じよう

¹⁸ イギリス向け日系自動車直接投資に関するここでの記述は、インタビューの際、若しくは、郵送でこれらの工場から直接著者に提供された資料に拠っている。

¹⁹ 日本車輸入に対する保護主義的措置に関しては、本稿の第2章を参照。

なサイズのモデルが主流であるために、競争はより厳しいものがある。それでも、ヨーロッパ市場は無視するには巨大すぎるのである。

SEMの発展は、日系アッセンブラーのイギリスへの投資と生産拡大を促進した。チェッキーニ報告が主張したように、1980年代後半からのSEMはEU経済を再活性化するように見えた²⁰。自動車産業は、SEMの恩恵を最も受ける部門の一つと報告されたが²¹、日本のような外部者はEUが保護されたブロックとなることを懸念した。今日から見れば、EU統合へのそのような懸念は、杞憂であったと言えるかもしれないが、“合意”に結実する、欧州委員会と通産省の間でのEUにおける日本車の取り扱いに関する交渉は、日系アッセンブラーにとってそのような恐れを持つに十分なものであった。SEMの1992年の期限にもかかわらず、EUと日本は1989年から1991年に交渉を続け、1999年末までの過渡期におけるイギリス、フランス、イタリア、スペイン、ポルトガルにおける日本からの輸入シェアについて合意した。確かに、主にイギリスで生産されるEU製の自動車の扱いは、“合意”の中で十分解決されなかったが、EU域内での生産は、加盟国、イギリスからの支援を得る基盤となりえたであろう。そこで、イギリス向け直接投資は、SEMが提供するビジネス・チャンスをつかみ、ヨーロッパ市場から排除されることを避けるねらいを持っていたと言えるのである。

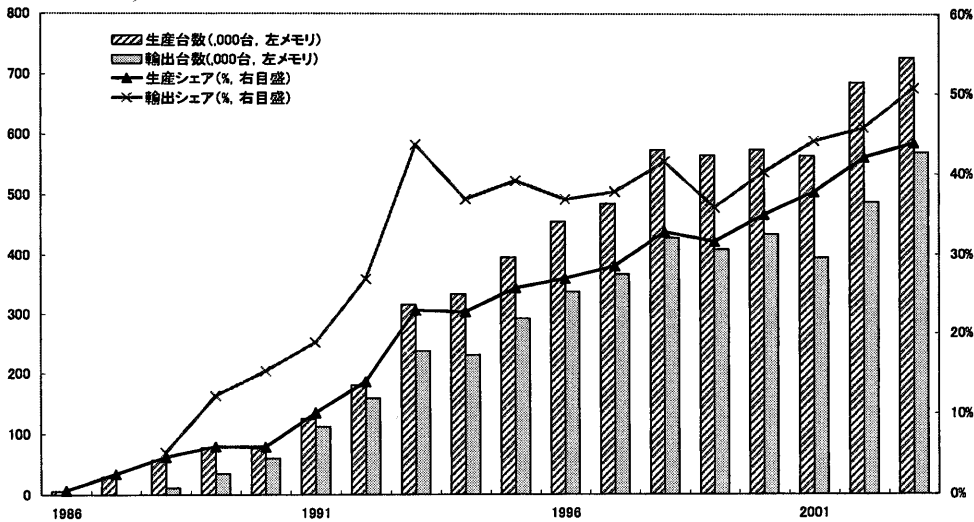
保護主義を避け、ヨーロッパ市場を獲得するために、日系アッセンブラーは、イギリスへ投資し、生産と主に大陸ヨーロッパ向け輸出を拡大した(図表-6)。1986年、イギリスにおける日本車生産はたったの5,000台であったが、それは1990年代に増加した。日産、ホンダ、トヨタの日系三社がフル・ライン生産を開始した1993年には、30万台以上に達した。その数字は2003年には過去最高の72.7万台に達した。生産の増加に伴って、イギリス自動車生産におけるシェアも、1986年の0.5%から40%以上の水準へと急速に上昇した。日系多国籍企業のイギリス工場からの輸出はより印象的である。当初の輸出、それは日産だけによるもので、その台数は1988年で1万1000台であった。日産とともに、ホンダ、トヨタもイギリスからの輸出者となった1993年には、総輸出は20万台を超え、2003年には約57万台に達した。三社の輸出は、在英日系工場の生産の70%以上となり、2003年のイギリス総自動車輸出の50%以上を占めるまでになった。つまり、日系自動車多国籍企業は、イギリスをヨーロッパ市場への供給拠点として活用し、イギリスの自動車生産、輸出の拡大に大きく貢献した。

ヨーロッパ諸国における保護主義に直面し、EUの成長促進を期待し、日系自動車多国籍企業は、ヨーロッパへの投資を決定し、それはまた、1990年代におけるイギリス自動車生産、輸出の復活

²⁰ Cecchini, P. (1988) *The European Challenge : The Benefits of a Single Market*, Aldershot : Wildwood House.

²¹ Commission of the European Communities (1988) *The EC 92 Automobile Sector, Research on the "Cost of Non-Europe", Basic Findings, vol. 11*, Luxembourg : Office for Official Publications of the European Communities.

図表一 6 在英日本車工場の生産・輸出



出典：Society Motor Manufacturers and Traders, *Motor Industry of Great Britain*, 各年版から作成

に貢献したのである。

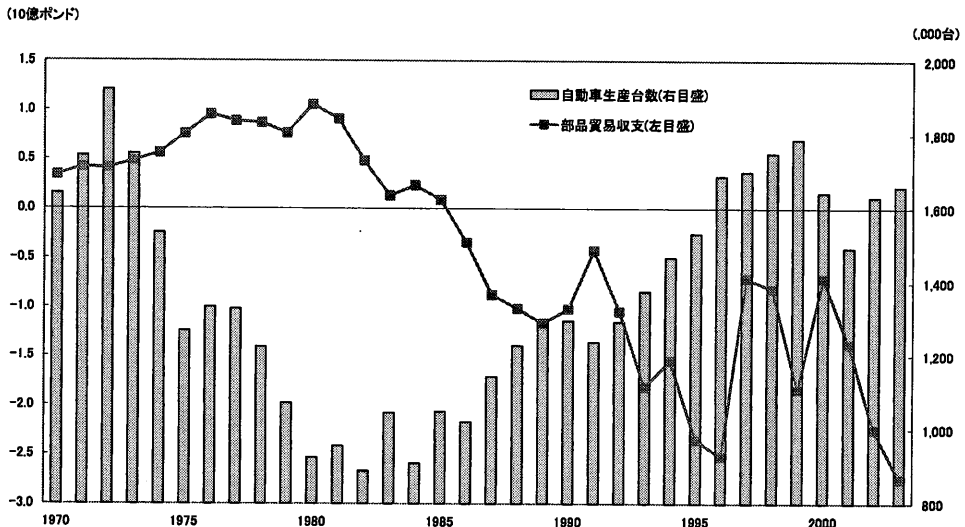
第5章 自動車生産回復下の部品貿易悪化と言う逆説

前章までは、EU統合、イギリスの自動車生産と自動車・部品貿易、そして日系アッセンブラーの対英直接投資についてみてきた。これら三者が、相互に密接に関連しあっていることは明白であろう。即ち、EUへの加盟の結果、イギリス自動車産業は大陸との直接的競争にさらされ、その生産と輸出を悪化させたが、日系アッセンブラーの対英直接投資とその輸出拡大もあって、1990年代には生産と輸出の回復を見ることとなった。しかし、より詳細な検討からここに一つの疑問が生じてくることになる。即ち、「何故、イギリスの自動車生産が回復する過程で自動車部品貿易が赤字化していったのか？」という論点がそれである。この逆説的疑問の説明に入る前に、この逆説の根拠を説明しておこう。

イギリス自動車部品貿易収支の赤字化が、イギリスにおける自動車生産の回復と並行して進んだことの意味が問われねばならない(図表-7)。一般に、サプライヤーのパフォーマンスは顧客の生産に沿って改善するものと期待できるが、1980年代後半から1990年代は反対の様相を呈した。この逆説は、イギリスのサプライヤーが1970年代に自動車生産ほどの悪化を示さず、貿易黒字を上げていたということによって、更に強化されるであろう。第二に、自動車産業の新たな生産システムは、自動車生産の回復がサプライヤーに良好な影響を及ぼすものと期待させるものである。これは、主にジャスト・イン・タイム (JIT) 部品配送方法によるものであるが、実際アメリカで

はサプライヤーの集積が見られた²²。第三に、多国籍自動車企業に工場出荷額の80%以上を現地で支出することを求めるローカル・コンテンツ条件も、この逆説を強めそうである。第四に、新国際貿易理論は、規模の経済が大きな影響を持ち、より自由な貿易が実現する中で、ある領域内で産業の集積を予測している²³。この予想が直接的に貿易収支に関するものではないにしても、SEMと並行して進んだイギリス自動車生産の回復は、サプライヤーもひきつけるものと予想させるものであろう。第五に、一国の競争力を説明する、有名なポーターのダイヤモンドの一部は、サプライヤー産業によって構築されるため²⁴、イギリス自動車産業の生産の回復も、サプライヤーの改善された競争力に基づくべきであろう。それ故、自動車生産の回復と部品貿易収支の低落の同時的進展は、多様な視点から見て逆説的な動向と言えよう。

図表一七 イギリス自動車生産動向と部品貿易収入



出典：Society Motor Manufacturers and Traders, *Motor Industry of Great Britain*, 各年版から作成

日系アッセンブラーによる在英生産と輸出の拡大、並びに、それが一定程度イギリスの生産と輸出の回復に寄与したと言うことは、統計資料から容易に確認できるところである。しかし、このことをより広い文脈で眺めるならば、貿易収支の悪化が示唆するように、イギリス自動車生産の回復は在英サプライヤーの競争力維持には成功しなかった、という逆説が確認された。確かに、貿易赤字は輸出の伸びを上回る輸入の伸びによってもたらされたものではあるが、自動車生産の

²² Kenney, M. & Florida, R. (1993) *Beyond Mass Production, The Japanese System and its Transfer to the U. S.*, Oxford: Oxford UP, Ch. 5.

²³ Baldwin, R.E. (1994) *Towards an Integrated Europe*, London: Centre for Economic Policy Research. See also Krugman, P. (1991) *Geography and Trade*, Cambridge, Mass. MIT Press.

²⁴ Porter, M.E. (1990) *Competitive Advantage of Nations*, New York: Free Press.

回復と言う文脈においては逆説的な状況である。そこで、これは更に説明を要するものであろうが、従来の研究はこの疑問に答えてきていない²⁵。我々は、この問題を以下で見ていくが、それは大別して四点から説明されうる。

第一の点は、フレキシブル生産方式のイギリスへの移転の意義に関わるものである。フレキシブル生産方式の一つの代表例といわれるJIT配送法はイギリスにサプライヤーを引きつけるものと期待されたが、実際にはさほど重要な役割を果たさなかった。JIT配送法は、地価が非常に高い日本では、在庫コストを削減するのに有効な部品調達法である。同時に、アッセンブラーはその莫大な生産量によって、サプライヤーに対して独占的な交渉力を有しており、部品をその工場にJITで納入するよう容易に強制できる。これらの条件は、ヨーロッパでは満たされない。在英日系工場でのあるインタビューは、「その相対的な小ロットのために、ヨーロッパのサプライヤーに対して、我々は弱い立場にある。そのため、時に車の仕様は調達される部品に合わせられることもある。」と述べている。これは、日系工場は、JIT配送法を完全には移転できなかったことを示唆している。その結果、日系企業は、アッセンブラー自ら、若しくは、委託業者が部品を集荷する「牛乳配送方法 (Milk Run Delivery System)」やサプライヤーによる自社の専用部品保管場所への納入方法を利用している²⁶。生産回復とアメリカ多国籍企業を含むイギリス工場におけるフレキシブル生産方式の導入過程においてさえ、イギリス工場の調達法はイギリスにサプライヤーを引きつけるのに、それほど効果的ではなかったと言われている²⁷。

工場出荷価格の80%以上を現地で調達するよう求めるローカル・コンテンツ条件も、EU統合の文脈では限界があった。確かに、イギリス政府は積極的にローカル・コンテンツを定めたが、それはイギリスにおける調達に限定されるものではなく、EUレベルでの調達を含むものであった。そのため、在英サプライヤーのみならず、大陸のサプライヤーからも自由に調達できるのである²⁸。ローカル・コンテンツは、日本からの部品輸入を削減しえても、他のヨーロッパ諸国からのそれを減らすわけではなかったと言えよう。

第二は、アッセンブラーの調達策の変遷に関わるものである。イギリス・ポンドと大陸通貨、又は、ユーロとの為替相場の変動は、日系企業を含む在英アッセンブラーに部品輸入拡大を促した。既に見たように、イギリス自動車生産の回復は、部分的には輸出増によって導かれ、これは

²⁵ 本著者は、十分な分析はしていないが、既にこのパラドックスの存在そのものは指摘していた。Ando (1997).

²⁶ Lamming, R. (1994) *A Review of the Relationships between Vehicle Manufacturers and Suppliers, The DTI/ SMMT Automotive Components Supplier Initiative Stage, Two* London: Department of Trade and Industry. Honda Motor Europe (1999) *Europe*, Reading: Honda Motor Europe (the material offered at the interview).

²⁷ Wells, P. & Rawlinson, M. (1992) 'New Procurement Regimes and the Spatial Distribution of Suppliers: the Case of Ford in Europe', *Area*, vol. 24, pp. 380-390.

²⁸ Foley, P., Hutchinson, J., Herbone, B. & Tait, G. (1996) 'The Impact of Toyota on Derbyshires Local Economy and Labour Market', *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 87, no. 1, pp. 19-31.

そのイギリス生産車の70%以上を輸出している日系アッセンブラーにとっては、更に言えることである。しかし、イギリスは、1992年に欧州通貨制度の為替相場メカニズム (Exchange Rate Mechanism, ERM) から脱退し、1999年発足の単一通貨にも加盟していない。過去10年間、ポンド・スターリングの為替相場は、1992年までのERM下にあったときよりも大きく乱高下し、これはイギリス生産と輸出を、そうでない場合に比べ、より為替リスクに敏感、かつ、不確実なものとした。ポンド・スターリングの上昇は、輸入投入材コストを削減しうするため、大陸からの部品輸入は為替相場の変化による輸出の損失を部分的に相殺し、一定程度生産の安定が損なわれ難くするのに貢献するからである²⁹。

イギリスの自動車生産の回復を先導した日系アッセンブラーが、その部品調達先を徐々に大陸にシフトさせたこともまた指摘すべきである³⁰。大陸へのシフトは、二つの方法でなされた。第一は、日系企業が自身の大陸工場に在英工場向け部品供給を割り当てたことによる。例えば、スペインの日産イベリカ (旧モーターイベリカ) は1980年代末から在英工場向けに部品供給を開始し、ホンダはベルギー工場をオートバイ生産から在英工場向け自動車部品生産に変更した。日系アッセンブラーのイギリスから大陸へのシフトのもう一方の方策は、ヨーロッパでのビジネス経験の蓄積過程で、より優れたサプライヤーを見出したことによる³¹。ある日系工場におけるインタビューで、この点は以下のように述べられた；

ヨーロッパは、サプライヤーについて十分知るには、日本からは遠すぎる。しかし、イギリスで自動車生産を行うことから得られるメリットの一つは、我々がヨーロッパ中のサプライヤーについて知ることが出来るようになったということである。その内のあるものは、我々の工場の要求に十分応えうるものであるが、日本では全く知られていなかった。これが大陸へサプライヤーをシフトしうる理由の一つである。

その結果、確かに総数では増加しているものの、日系アッセンブラーのサプライヤー数に占めるイギリスのシェアは、1989年の80.8%から1996年の62.7%へ落ち込んでいる³²。在英サプライヤーが、どの程度イギリスの自動車部品輸出に貢献しているのかは、この数字からは明らかに出来な

²⁹ リスク管理策としての工場の拡散は、既にアメリカ自動車多国籍企業が1970年代以来行ってきた。部品調達策が、そうしたリスク管理策として加えられるようになってきているのである。Maxcy, G. (1981) *The Multinational Motor Industry*, London: Croom Helm.

³⁰ Ando (2005).

³¹ 海外事業を通じた知識の蓄積の重要性は、国際化過程モデルで指摘されている。Johanson, J. & Wiedersheim-Paul, F. (1975) 'The Internationalization of the Firm, Four Swedish Cases', *Journal of Management Studies*, vol. 12, no. 3, pp. 305-322, Johanson, J. & Vahlne, J.-E. (1977) 'The Internationalization Process of the Firm: A Model of Knowledge Development and Increasing Foreign Market Commitment', *Journal of International Business Studies*, vol. 8, no. 1, pp. 23-32.

³² 1989年、日産はイギリスで自動車生産を行っている唯一の日系自動車多国籍企業であり、120のサプライヤーから部品を調達していたが、そのうち97が在英サプライヤーであった。1996年、日系三社が完成車生産を行い、613のサプライヤーから部品調達を行っていたが、そのうち在英サプライヤーは384であった。データは、当該企業、並びに、日系自動車工場が立地している地方政府から提供されたものによる。

い。しかし、非在英サプライヤー数の増加は当然のことながらイギリスの自動車部品輸入額の増加へと直結する。それ故、在英サプライヤーのシェアの低下は重要な赤字要因と言えよう。

第三は、サプライヤーサイドの諸要因に関わるものである。貿易収支で表現される国際競争力を維持できないことには、在英サプライヤー側にもいくつかの理由がある。1980年代半ばまでのイギリスにおける自動車生産の下落はサプライヤーに、その事業を再考させた。規模の経済故、サプライヤーは競争力のある分野に集中し、そうでない部門から撤退した。これは自動車関連部門のみならず、自動車部品以外の品目も生産しているサプライヤーの事業全体についても言えることである。その結果、イギリスの主要なサプライヤーで総売上高に占める自動車部品の比率が1980年代に劇的に減少したものもある。例えば、ルーカスはその自動車部品売上高の総売上高に占める比率が1981年の72%から1991年の59%へと下がり、BBAもかつて80%を占めていたその比率を1991年までに50%にまで下げた³³。

更に、日系直接投資は、ヨーロッパ自動車産業全体に過剰生産能力をもたらし、各工場に生産性上昇を強いた。日系のみならず、他のヨーロッパ企業自身の努力と並んで、アッセンブラーはサプライヤーにより高い品質とより低い価格を求めた³⁴。そうした要求に応えるため、大陸向け直接投資を含む生産性改善に熱心に取り組むイギリスのサプライヤーもあったが、同時にそうした要求には応えられないものもあった。確かに、日系直接投資のもたらすメリットの一つは、日系アッセンブラーは伝統的な大量生産方式におけるよりも、より緊密な関係を通じて在英サプライヤーの改善を手助けすることであると主張されたが、それは全ての在英サプライヤーが受益者となりうることを意味してはいない。これは、大量生産方式よりも、フレキシブル生産方式のほうがサプライヤーの数が少ないということ、そして、一次サプライヤーよりも二次、三次サプライヤーのほうが支援を余り受けられない、ということによる。同時に、一次サプライヤーがその競争力を維持したとしても、その内の幾つかは、イギリス内の組立企業と同様の理由で、大陸に向かうか、部品用部品を大陸から調達するようになった³⁵。

最後に、政府の政策的対応が指摘されねばならない。自動車組立工場向け投資と並んでサプライヤーの投資を引きつける事に熱心な地方政府はいたが³⁶、サプライヤーは全般にアッセンブ

³³ Sadler, D. & Amin, A. (1995) 'Europeanisation' in the Automotive Components Sector and Its Implications for State and Locality', in Hudson, R. & Schamp, E.W. (eds.) *Towards a New Map of Automobile Manufacturing in Europe? New Production Concepts and Spatial Restructuring*, Berlin: Springer.

³⁴ National Economic Development Office (1993) *The Experience of Nissan Suppliers: Lessons for the United Kingdom Engineering Industry*, London: National Economic Development Office.

³⁵ Trade and Industry Committee (2001) *Trade and Industry, Third Report, Vehicle Manufacturing in the UK*, London: House of Commons.

³⁶ Derbyshire County Council (1990) *Toyota in Derbyshire, An Impact Study*, Derbyshire: Derbyshire County Council, Eastwood, K. & Hunt, L. (1993) *The Automotive Components Sector in Thamesdown*, Thamesdown: Borough of Thamesdown.

ラーほどイギリス政府からの支援を受けなかった。自動車部品サプライヤーに関する分析レポートは幾つかあり、それらは一般に、サプライヤー自身がフレキシブル生産方式に合わせて自ら順応していくことの重要性を主張している。ある報告は、実際に産業団体とともに政府がサプライヤーを支援するために積極的な役割を担うことを求めていた³⁷。イギリス議会の幾つかの委員会は、イギリスの製造業の競争力強化策に関してその意見を聴取するために、日系企業を含むサプライヤーを招いている³⁸。しかし、政府の関心と支援は、未だサプライヤーよりもアッセンブラーにあるというのが妥当である。一連の政府、議会の報告書におけるアッセンブラー関連の分析とサプライヤー関連のその量の多寡を見れば、このことは歴然としている。あるコンサルタント会社によるイギリス自動車産業に関する報告からの以下の引用は、サプライヤーに対する政府支援の遅れを如実に示すものである：

イギリスにおける自動車生産は、補助金、並びに、ユーロ=スターリングポンドの為替相場の安定に対する政治的な約束によって支持されるかもしれないが、部品サプライヤーは同程度の政治的関心を集めていない。³⁹

上記の諸要因が、イギリス自動車生産の回復過程における部品貿易の赤字化という逆説を説明しうる。この逆説は、投入材調達にとって加盟国経済以上により広範な基盤を与えると同時に、単一通貨のような非対称的な発展を通じて追加的リスクももたらすEU統合が、多国籍企業の戦略と事業展開に大きな影響を与えることを明示するものである。

第6章 結 論

我々は、日系自動車多国籍企業の事例を通じて地域的に統合された経済における直接投資とその貿易の影響を検討してきた。この最終章では、分析を簡単に総括し、その意義と残された課題を論じておこう。

ヨーロッパ統合は、日本の対欧直接投資に対して二重の意義を有している。確かに、イギリスのEU加盟によってもたらされた1970年代からの大陸とのより直接的な競争は、1980年代半ばまでのイギリス自動車産業の低落に部分的には寄与していよう。しかし、日本の対英自動車直接投資は、その輸出比率の高さからも明らかなように、EU市場への自由なアクセス抜きには実現しなかったであろう。更に、SEMの成長促進効果は、それが無い場合に比べ、直接投資をより魅力的

³⁷ Lamming, R. (1994) *A Review of the Relationships between Vehicle Manufacturers and Suppliers, The DTI/SMMT Automotive Components Supplier Initiative Stage Two*, London: Department of Trade and Industry.

³⁸ 例えば、House of Commons (1993) 'Competitiveness of UK Manufacturing Industry', *House of Commons Paper*, London: H.M.S.O., Employment Committee (1994) *Import and Export of Jobs: The Future for Manufacturing*, London: HMSO.

³⁹ A. T. Kearney Ltd (2001) *The Future of the UK Automotive Industry*, London: A. T. Kearney Ltd. p. 15.

なものにした。同時に、日系自動車企業のような部外者に対する「欧州要塞」の潜在的恐れを伴うSEMは、域内者の地位を得るための対欧投資を促進した。そして、日本の直接投資は自動車部門、自動車部品部門における国際分業に影響している。日系工場が1990年代における自動車輸出を通じて、イギリス自動車生産の回復に貢献したことは明らかである。しかし、部品部門は1980年代半ばからの貿易収支の赤字化が示すように、自動車生産の回復と歩調をあわせて発展したわけではなかった。

サプライヤーを含むイギリス自動車産業のパフォーマンス、並びに、日系多国籍企業の対英直接投資の検討から、ここでは一つの疑問が提起された。即ち、イギリスのサプライヤーは、イギリス自動車生産の崩壊期においてさえ維持しえた貿易黒字をその回復過程で維持できなかったのは何故か、というものである。これは、多様な要因の組み合わせの結果である。アッセンブラーは、ローカル・コンテンツ条件下で、フレキシブル生産方式を移転・実現するのに適当な調達策を取ったが、それは必ずしも地元経済が期待したような効果をもたらすものではなかった。特にイギリスのERM離脱後の為替相場の変動は、イギリスの組立工場が大陸からより部品を調達するよう促した。価格と品質において組立企業の要求を満たすことができないイギリスのサプライヤーもあれば、大陸に移動したり、大陸からの部品用部品の調達に向かうものもあった。不十分な政府の政策もここで指摘されるべきである。

本稿での分析は、統合地域内における直接投資受入国にとって幾つかの政策的意義を含んでいる。第一に、国内産業を再活性化化する目的で対内直接投資を誘致しようとすることは、地域経済統合を基盤とする場合、より成功の可能性がある。EU統合下の加盟国は、国内市場以上に大きな市場によってもたらされる利益を享受でき、それは当該多国籍企業の無形資産の移転を通じて被投資部門、受入経済を改善しうる潜在力を持つ直接投資を引きつける追加的な立地優位性を与える。他方、統合地域は、多国籍企業にとって必要な投入材の調達基盤を提供するが、これは原材料部品の現地調達を通じて直接投資が地元経済に及ぼす影響が他の加盟国に漏洩することを意味する。それ故、EU統合は受入国にとって二面的な意味を持つことになる。統合地域内における貿易に対する直接投資の影響は、輸出面からだけでなく、輸入面からも評価されるべきであるが、従来の研究は前者を重視する傾向があった。本稿は、そうした既存研究や政策構想時の偏りを質すものである。第三に、イギリスのERMからの離脱や単一通貨への不参加が多国籍自動車企業をして大陸からの部品調達を強いたことに示されるように、受入国のEU統合へのコミットメントは、直接投資のみならず、既存の多国籍企業の事業展開にも影響を与えるものであることが指摘できる。

最後の結びとして、ここでの検証が国際貿易の比較優位構造と直接投資の関係に、ある程度光をあてるものであった、ということを付言しておこう。国際貿易の比較優位理論は静学的分析で

あるが、我々の分析は、国際分業が時の経過とともに動的に変化することを示している。更に、部品を含むイギリス自動車産業の国際貿易構造の変化の一部は、少なくとも、対内直接投資とそれ自身動的に変化する在英自動車多国籍企業の戦略、並びに、事業展開によってもたらされた。しかしながら、多国籍企業もまたある時点で直面する比較優位構造を完全に無視することは出来ないということも指摘されるべきである。我々は、イギリス自動車部門の国際貿易が、多国籍自動車企業、特に日系のそれと密接に関連していることを明示的に示したが、この論点を十分モデル化することはできなかった。この点は、将来の残された研究課題と指摘しておきたい。

〔付記〕

本稿は、平成17年度科学研究費補助金（基盤研究(C)(2)、課題番号15530182）による研究成果の一部である。