



ポーランド自動車産業における経路依存性と構造変化 ー自動車産業のグローバル化と産業政策の観点からー

岡崎, 拓

(Degree)

博士 (経済学)

(Date of Degree)

2018-03-25

(Date of Publication)

2019-03-01

(Resource Type)

doctoral thesis

(Report Number)

甲第7087号

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/D1007087>

※ 当コンテンツは神戸大学の学術成果です。無断複製・不正使用等を禁じます。著作権法で認められている範囲内で、適切にご利用ください。



論文内容の要旨

氏 名 岡崎 拓
専 攻 経済学専攻

論文題目

「ポーランド自動車産業における経路依存性と構造変化
—自動車産業のグローバル化と産業政策の観点から—」

要旨

中東欧地域は 90 年代以降、市場経済体制移行と EU 加盟という大きな経済・社会的変化を経験してきた。その中で、当該地域の自動車産業は拡大を見せるとともに、大手メーカーの参入や西欧、あるいは他地域との結びつきなどの産業内の変化を見せている。

本研究は、市場経済体制移行後の中東欧自動車産業の発展形態が多様化している現状において、その要因が大手多国籍メーカーの進出とともに、政府の投資政策・産業政策にあるのではないかと、という点を問題提起として出発している。

さらに中東欧において、ポーランド自動車産業の発展形態が体制移行以前からの継続的な特徴を有し、かつ EU 加盟期以後、その発展経路が大きく変化している点に着目した。この点について、ポーランド自動車産業には歴史的に経路依存性が存在し、それにより 90 年代以後も発展の方向性が固定化するとともに、その固定化要因の変化に伴い、近年の産業構造の変化が現出したのではないかと、という点を第 2 の問題提起としている。

これらの問題提起に基づき、本研究の目的は以下の 3 つとなる。

第 1 に、90 年代以降、体制移行と EU 加盟という共通の経験を経験しつつも、異なる状況にある中東欧自動車産業の各国の発展経路の独自性とその要因を明らかにする。

第 2 に、体制移行に伴い新たに発展した自動車産業地域と捉えられてきた中東欧において、ポーランド自動車産業は体制移行期以前以後において産業の継

続性を有し、発展経路における経路依存性が存在してきたことを示す。

第 3 に、EU 加盟期以後にポーランド自動車産業の産業において構造変化が起き、それまでの経路からの逸脱・脱経路が起きたこと、加えて R&D 部門の拡大が進展していることを指摘する。

これまで中東欧自動車産業の発展、変化に関わる先行研究は、体制移行に伴う影響や変化の観点から実施されてきた。その中で、ポーランド自動車産業分析についても、個別の分析が進んできた。加えて近年は、中東欧自動車産業の量的拡大のみならず、R&D 部門の拡大を指摘する研究も行われている。以上のような先行研究の蓄積は存在するものの、次の 2 点の課題が残っていると考える。

1 つは、近年の中東欧自動車産業分析は、体制移行、あるいは EU 加盟以後の変化や拡大が中心であり、社会主義体制下、あるいはそれ以前からの産業の存在や産業の特徴の継続性を述べるものが少ない点である。

本稿でも扱うチェコやポーランドをはじめ、中東欧では欧州内でも自動車生産の比較的長い歴史を持つ国がある。体制移行に伴い、旧国営メーカーはほぼ外国メーカーに買収されることとなったが、90 年代から全く新しい産業が新たに誕生したわけではない。したがって、体制移行以前以後の産業の発展経路の継続性を分析することで、各国自動車産業の相違の要因分析が可能になると思われる。

2 つ目として、近年の中東欧自動車産業における R&D の進展において、ポーランドの具体的事例をふまえた研究の乏しさがある。既存の研究では、中東欧（あるいは中欧）を一括しての分析、あるいはチェコの事例分析は行われてきているものの、チェコと並ぶ伝統と規模を誇るポーランド自動車産業の R&D 分析は限定的である。チェコとは異なるポーランド自動車産業の R&D 動向、ならびに関連政策を分析することで、ポーランド自動車産業の機能面での変化の可能性が明らかとなると考える。

第 1 章では、体制移行と EU 加盟を経て、自動車産業が大きく拡大した中欧 4 カ国の自動車産業の比較分析を試みる。比較分析においては、体制移行開始後各国へ参入した大手外国メーカーの進出形態、あるいはその後のメーカー本

体の欧州（場合によってはグローバル）ネットワークへどのように組み込んで行ったかを一つの軸とする。加えて、旧国営自動車メーカーの売却や、外資の新規投資実施に、中欧各国政府の産業政策、あるいは投資誘致政策がどのようなかたちで関与したかをもう一つの軸とする。この2軸を持って、中欧4カ国自動車産業の90年代以降の発展形態の差異と、その要因を明らかにする。

分析の結果として、旧国営企業の売却交渉の成功と欧州ネットワークの組み込みが成功したチェコと、買収交渉の不調と部品産業の拡大という発展の方向性の変化があらわれたポーランドという差異が確認された。一方で、移行期には自動車産業が小規模であったスロバキアとハンガリーについても、スズキとの強い連携を進めたハンガリーのケースや、大胆な外資誘致政策によるグリーンフィールド投資拡大を達成したスロバキアなど、政策の影響が強く表れていた。

これに加え、中東欧に参入を果たした外国メーカーを投資形態と欧州ネットワークへの中東欧活用形態の観点からの分類を試みた。これにより、体制移行期とEU加盟期のそれぞれの時期での投資形態の差異と、中東欧活用に関してネットワーク、ブロック、スポット3形態に分けられ、多様性が確認できた。

加えて、投資受け入れ国の投資関連政策をはじめとする内的条件と、投資外国メーカーの中東欧戦略がマッチングを果たしたケースにおいて、その後に大きな成長過程を歩んでいることが明らかとなった。

第2章では、体制移行以後のポーランドにおける自動車産業の発展を、外国メーカーの欧州戦略とポーランドにおける投資優遇政策との関連の中で捉えることを試みる。その中で、本章の分析には経路依存性の概念を用いることにより、ポーランドにおける自動車産業では、体制移行以前からの歴史的な発展経路のつながりが見られる点と、その経路からは逸脱した近年のエンジン生産を中心とする部品産業基地としての新たな役割が見られるようになった点が明らかにされる。

本章では経路依存性概念の整理を行った後、ポーランド自動車産業において以下のような経路依存性の存在と、体制移行後における継続性を指摘した。ポーランドの自動車産業は、当初から国内産業育成や軍事車両の生産といった動

機を元に、政府主導で自動車産業が形成された。この発展過程において、ライセンス生産を通じたFIATと政府の結びつきが強化され、結果としてポーランドの自動車産業は、政府の産業関連政策による牽引と、FIAT中心の産業構造という経路へロックインされることとなった。体制移行開始後もポーランド政府はFIATによるFSM買収や、SEZをはじめとする投資誘致政策という形で国内自動車産業の発展に積極的に関与してきた。

次に、同様の産業の経験を有す、チェコとポーランドが、体制移行後の発展において大きく異なる状況となった点を、旧国営メーカーの売却と、外国メーカーによる構造改革の観点から比較分析を試みた。

ポーランドのFSMは当初からのFIATとの関係を引き継ぎ、旧来の自社モデル生産をおこないつつ、大幅なサプライヤー関係の見直しを進めた。その中で、サプライヤー数の絞り込みと並行してのポーランド民族系サプライヤー育成、イタリア系を中心とした関連サプライヤーのポーランド進出奨励、サプライチェーンにおけるFIAT依存からの脱却推進などを行った。

FIAT-FSMからFAPへの転換過程は、そのメーカーのみならず、FIATとポーランド政府との長い提携関係を背後に持つ、経路依存性を示す事例であった。一方で、FIATのポーランド戦略は、イタリア本国の生産や経済動向を主軸に置いたものであり、結果としてイタリアへの生産移管やそれに伴う完成車生産の減速などの影響を強く受けているという現状を見た。

同様の経験を持つチェコのシュコダのケースでは、政府によるシュコダのブランドと設備、雇用の維持という強い政府の意向をVWが承諾し、買収した。その後VWはブランドの存続と、そのブランドの分業体制への組み込みと欧州生産ネットワークの拡大という方式を採用した。これによりシュコダはグループ内で一定程度独立した生産を行い、それゆえFSM-FIAT関係に見られるような投資国本国依存の体制にはなっていないと言える。

以上の分析により、ポーランド自動車産業は歴史的に経路依存性を有することとなり、体制移行後もロックイン状態にあったことで、その後の発展経路がチェコと異なり、FIAT中心かつ、90年代後半まで他の外国メーカーによる大型投資が実施されない状況を生み出したことが明らかとなった。

第3章では、EU加盟期の2000年台に入って以降、それまでの中心であったイタリア・FIAT社との関係性の変化や新たな多国籍メーカーの進出によって、それまでの発展経路からの逸脱があったことを述べる。加えて、それら新たな動きの背景にポーランド政府の投資誘致政策があったことを指摘する。

分析結果として、大宇-FSOの自動車生産の失敗やFIATの減産という外的ショックと、中欧域内での自動車生産ネットワークの進展が、ポーランド自動車産業のそれまでのFIAT中心、かつ政府主導の完成車生産主体の発展経路からの逸脱をもたらしたといえる。その中で、外資参入による新規戦略の導入と国内サプライヤーのアップグレード、欧州生産ネットワークへの組み込みと国外へのエンジン供給という、ポーランド自動車産業における新たな動きが見られるようになった。

この脱経路には2つの背景があると思われる。1つはFIATのポーランド戦略である。VWのケースと異なり、FIATのポーランド戦略は本国・イタリアの補完機能が中心であり、ポーランドを独立した中東欧ブロック拠点の形で活用するものではなかった。それゆえ、FAPは2000年以後のイタリアでの生産減の影響を大きく被り、ポーランド自動車産業への外的ショックをもたらしたと言える。

いまひとつは、体制移行後の旧国営企業の売却完了後もポーランド政府が外資誘致政策を進め、グリーンフィールド投資形態での新規企業参入をもたらした点である。これによりOpelの参入、トヨタのエンジン工場設立、サプライヤー集積が実現し、ポーランド自動車産業におけるFIAT主体の構造が大きく変化することとなった。

第4章では、ポーランド自動車産業の欧州ネットワーク内の機能変化を、R&Dの拡大の観点から分析する。これまで西欧コア地域に対し、ペリフェリ領域とされてきた中東欧で、R&D部門の移転が進んでいること、そしてポーランドにおいてはEU並びにポーランド政府のイノベーション政策との関連があることを指摘する。

本章の分析では、EUの2020年までのイノベーション戦略を見たうえで、ポーランドのR&D関連政策をまとめた。現時点で、ポーランドのR&D支出の状

況は、他のEU加盟国、あるいはチェコやハンガリーなどの中欧諸国の水準までには至っていない。

一方で、ポーランドは欧州2020での個別目標の達成と知識経済の実現に向けてNRPをはじめとする種々のプログラム、政策を策定し、その結果としてこの10年間でR&D支出の水準は目標に近づいてきている。

このような、EU、ポーランド政府のR&D戦略、そして各企業のR&D投資がポーランド自動車産業においていかに進展しているかを確認した。ポーランド自動車産業は外国メーカー、サプライヤーが中心となって体制移行後の25年以上、拡大を続けてきた。EUの東方拡大とそれによるグローバル生産ネットワークへのポーランドの組み込みに伴い、ポーランド自動車産業は機能の面での変化がR&D活動の増強に伴い見受けられるようになっている。

R&D部門についても、外国完成車・部品メーカーがR&Dセンターを設立する中で、ポーランドへの高次機能部門の移転、産学連携、そしてポーランドにおいて生産された完成車、部品の欧州全体への供給が見られるなど、西欧や日米などの自動車生産先進地域に対する「周辺」あるいはサブ地域といった役割から、生産ネットワークにおける高次機能拠点としての役割を持ちつつあるように思われる。

以上のような分析を踏まえた、本研究の結論は以下の4点である。

まず、90年代以降の中欧自動車産業の発展形態は多様性がみられる。体制移行期においては、社会主義時代に生産を行っていた旧国営企業の外国企業による買収、つまりブラウンフィールド投資が主となり、欧州ネットワークの組み込みが成功したチェコのケースや、基本的に引き継がれながらも部分的に買収後の発展が失敗に終わったポーランドのケースなどがあった。一方で、EU加盟期には自動車産業の伝統が乏しいスロバキアや既存のスズキ以外のメーカー参入がみられたハンガリーのケースのようにグリーンフィールド投資に基づく進出が中心となった。これらのケースにおいて、メーカーの中東欧戦略と、投資受け入れ国の投資誘致政策、産業政策の影響が大きいことが明らかとなった。

第2に、ポーランド自動車産業は産業創設当初より、政府の産業育成とイタリア・FIAT社との結合という特徴を持っていた。その特徴が社会主義時代から

体制移行期においても継続されるとともに、他の外国メーカーとの関りが乏しかったことなどもあり、その特徴が強化され、産業の発展経路における「経路依存性」を持つに至った。

第3に、前述の「経路依存性」は体制移行後も継続され、自動車産業においては体制移行直後に完全な産業構造の転換は実現しなかった。一方で、EU加盟期となる2000年代からは新規投資やエンジン生産へのシフトなどにより「脱経路」が一定程度達成されたといえる。

最後に、ポーランド経済のイノベーションはEU域内でいまだ低水準にとどまっているものの、EUレベルの戦略をもととした国内イノベーション戦略・プログラムが実施されてきている。この動きに加え、大手メーカーのR&Dセンターの設立などの動きがみられる自動車産業においては、R&D部門の拡大という機能面での変化が進行しているといえる。

指導教員

吉井昌彦

岡崎 拓氏学位請求論文審査報告要旨

論文：ポーランド自動車産業における経路依存性と構造変化

ー自動車産業のグローバル化と産業政策の観点からー

報告内容の要旨

本論文は、市場経済移行と EU 加盟を進める中で、主として既 EU 加盟国企業からの直接投資を受け入れることにより「欧州の工場」となった中東欧諸国のうち、とくにポーランドの自動車産業に焦点を当て、同国の産業構造における経路依存性と構造変化を分析するものである。中東欧諸国の中でポーランドを選択した理由は、1) 旧国有自動車メーカーの民営化とともに、1990 年代後半以降は新規企業設立のための直接投資が広範に行われていること、2) 2000 年代後半より自動車産業政策の中心が完成車組立から部品生産へと動いているなど、同国の自動車産業には他の中東欧諸国には見られない、興味深い変遷が見られるためである。

第 1 章では、中東欧 4 カ国（ポーランド、ハンガリー、チェコ、スロバキア）の自動車産業の発展形態の差と、その要因に関する比較分析が 2 つの軸により行われる。第 1 の軸は、体制移行開始後各国へ参入した大手外国メーカーの進出形態、あるいはその後のメーカー本体の欧州（場合によってはグローバル）ネットワークへどのように組み込んでいったである。第 2 の軸は、旧国营自動車メーカーの売却や、外資による新規投資実施に、中東欧各国政府の産業政策、あるいは投資誘致政策がどのような形で関与したである。

第 2 章では、ポーランド自動車産業を取り上げ、社会主義時代以前からの伝統の中で、同国自動車産業が独自の発展経路を持つことが初めに指摘される。その上で、その発展経路が経路依存性を有し、体制移行後も引き継がれていることが明らかにされる。

第 3 章では、EU 加盟期の 2000 年台に入って以降、それまでポーランド自動車産業の中心であったイタリア FIAT 社との関係の変化や新たな多国籍メーカーの進出によって、それまでの発展経路からの逸脱があったことが述べられる。加えて、それら新たな動きの背景にポーランド政府の投資誘致政策があったことが指摘される。

第 4 章では、ポーランド自動車産業の欧州ネットワーク内の機能変化が、

R&D の拡大の観点から分析される。これまで西欧コア地域に対し、ペリフェリ領域とされてきた中東欧で R&D 部門の移転が進んでいること、そしてポーランドにおいては EU ならびにポーランド政府のイノベーション政策との関連があることが指摘される。

本論文では、次の 4 点が明らかにされた。

第一に、中東欧自動車産業の発展形態には多様性がみられる。1990 年代の体制移行期において、チェコおよびポーランドでは、旧国营企業の外国企業による買収（ブラウンフィールド投資）が主であったが、ハンガリーでは 1990 年代初めのスズキを鎗矢として、そして自動車産業の伝統が乏しいスロバキアでは EU 加盟期に、新規（グリーンフィールド）投資に基づく進出が行われた。これらのケーススタディーにより、メーカーの中東欧戦略と、投資受入国の投資誘致政策、産業政策の影響が大きいことが明らかとなった。

第二に、ポーランド自動車産業は産業創設当初より、政府の産業育成とイタリア FIAT 社との結合という特徴を持っていた。その特徴が社会主義時代から体制移行期においても継続されるとともに、他の外国メーカーとのかわりが乏しかったことなどもあり、その特徴が強化され、産業の発展経路における経路依存性を持つに至った。

第三に、ポーランド自動車産業では、経路依存性により体制移行直後に完全な産業構造の転換は実現しなかったが、EU 加盟期に新規投資やエンジン生産へのシフトなどにより「脱経路」が一定程度達成された。

第四に、ポーランド経済のイノベーションはいまだ低水準にとどまっているものの、EU レベルの戦略をもとにした国内イノベーション戦略・プログラムが実施されている。この動きに加え、大手メーカーの R&D センターの設立などの動きがみられる自動車産業においては、R&D 部門の拡大という機能面での変化が進行している。

論文審査の結果の要旨

本論文の主な貢献は次のとおりである。

第一に、体制移行期の中東欧 4 カ国自動車産業の発展形態が経路依存性をキーワードに比較分析され、社会主義時代からの経路依存性が強く現れたポーランドから、グリーンフィールド投資が中心となり、経路依存性があまり見られ

ないハンガリー、スロバキアまで多様であることが示された。

第二に、とくにポーランド自動車産業の発展では、体制移行期のブラウンフィールド投資だけではなく、グローバル金融危機以降の FIAT 本体の不振がポーランドにおける完成車生産台数の落ち込みにつながるなど、イタリア FIAT が強い影響力を持ってきたことが示された。

第三に、EU 加盟期のポーランド自動車産業では、完成車生産から部品生産へのシフト、R&D 部門の拡大という機能面での変化など、イタリア FIAT 依存からの経路逸脱の力が強まってきていることが示された。

本論文にいっそう望まれるのは以下の点である。

第一に、ポーランドを中心とした中東欧諸国における自動車産業の発展形態における経路依存性が、ポーランド以外の中東欧諸国だけでなく、その他の地域においても拡張可能性を持つことを示すことができれば、本論文の有効性をさらに高めることができる。そのためには、自動車産業の事例研究だけでなく、経路依存性に関するさらなる研究が必要である。

第二に、ポーランドの R&D 機能が拡大してきているという結論は、他の章の事例と比較すると、直近の手薄な事例により導き出されている。今後も、同国の自動車産業の分析を継続するとともに、R&D に関する基礎研究を深化させることにより、結論の妥当性をさらに強化することが必要である。

しかしながら、これらの点は論文提出者の今後の研究に待つべきものであり、本論文の意義を損なうものではない。

以上を総合して、下記の審査委員は一致して本論文の提出者が博士（経済学）の学位を授与される資格があるものと判定する。

平成 30 年 3 月 7 日

審査委員

主 査 教 授 吉 井 昌 彦

副 査 教 授 萩 原 泰 治

副 査 准教授 鎌 田 伊 佐 生