

《論 説》

欧州自動車産業におけるポーランドの位置づけの変化と現状

岡 崎 拓
(羽衣国際大学准教授)

1 はじめに

ポーランドを含む中東欧諸国では1990年代の市場経済体制移行開始後、外資の急速な流入とEU市場への統合を主たるエンジンとして、自動車産業が急速に拡大を見せた。その中でポーランドは、戦間期からの自動車生産の伝統と社会主義経済体制下での生産体制をある程度引き継ぎつつも、中東欧内でも独自の成長プロセスを辿った。

市場経済体制移行期からの中東欧諸国の経済成長には、FDI（外国直接投資）が主たる原動力となったⁱ。自動車産業においても、外資による中東欧自動車メーカーの買収あるいは新規投資の形で多国籍メーカーの進出が実現し、EU加盟期以後は日本や韓国を含む欧州以外のメーカー、サプライヤーによる投資が加速した（図1）。

ポーランドにおいても、その自動車産業の拡大の源泉はFDI、つまり外資であった（図2）。ポーラン

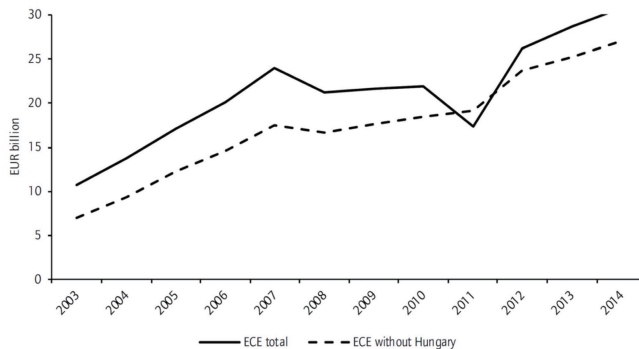


図1 中東欧6ヶ国（チェコ、ハンガリー、ポーランド、ルーマニア、スロバキア、スロヴェニア）自動車産業部門（NACE29）FDI流入額とストック（2003-2014）
出所）Pavlínek, et al. (2017)

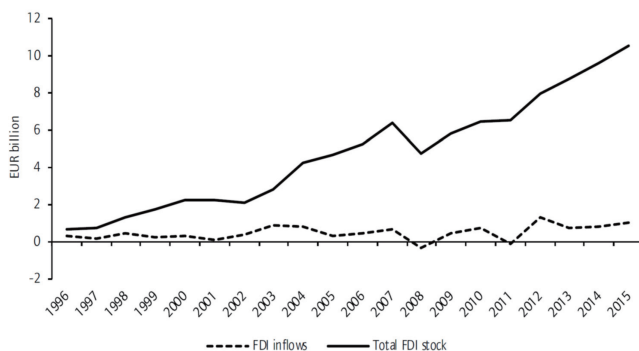


図2 ポーランドへの自動車部門（NACE29）FDI流入額とストック（1996-2015）
出所）Pavlínek, et al. (2017)

i Kureková (2018), Pavlínek and Žižalová (2016)

ドの場合、①1990年代の体制移行期における旧国営企業の外資への売却と、②EU加盟前後の欧州生産ネットワークへの組み込み、という2つのステージで外国自動車企業の進出が見られた。これに加えて、近年は③次世代自動車生産とEVバッテリー関連製品生産の拡大に伴う投資という新たなFDI流入ステージに移行していると思われる。旧国営メーカーの外資への売却についてはポーランドの場合、二大メーカーのうち片方がFIATの子会社化、片方が韓国・大宇への売却が実現するも大宇本体の破綻による事実上の生産停止と、大きく異なる結果となった。VW、Opel、トヨタなど主要メーカーが相次いでポーランドに進出するなかで、各メーカーの欧州戦略に合わせ、欧州域内の生産ネットワークへポーランドがより深く組み込まれ、より広域な生産拠点・市場と連結していくこととなった。

細矢(2018)では、欧州の産業集積地を①コア地域=独仏等の伝統的な産業集積地域、②旧ペリフェリヤ域=第一次EU東方拡大(2004年)以前の周辺地域(イベリア半島)、③新ペリフェリヤ域=EU東方拡大以降、拠点開設が進んだ中東欧・EU外縁諸国(トルコ、北アフリカ)と定義した。そのうえで中東欧域の欧州自動車生産ネットワークへの組み入れはEU東方拡大期に完了し、産業集積地域の「空間的拡張」に加え、高価格帯車種の生産、EVを含む次世代自動車への対応の開始、R&D拠点の増加などにみられる産業の「高度化(Industrial Upgrading)」が進展したとしている。

ポーランド自動車産業においてもこの空間的拡張と高度化が進行しているが、その中でポーランドが欧州の生産ネットワークの中でどのような役割・位置づけとなっているかを明らかにすることを、本稿の目的としている。これに関し、初めに中欧4ヶ国(ヴィシエグラード4ヶ国:V4)の発展形態の比較の観点でポーランドの中欧域内での位置づけを述べる。次に、ポーランドに進出した主要多国籍メーカーの生産ネットワークの中に、ポーランドがどのような形態で組み込まれたかを分析し、1990年代以降の変化を述べる。さらに、貿易(主として輸出)関係の変化をとらえ、輸出中心のポーランド自動車産業の相手国・地域の変化を、部品生産・供給状況に着目して分析する。以上3つの観点から、市場経済体制移行後の欧州におけるポーランドの位置づけを明らかにする。

2ⁱⁱ 中欧4ヶ国の自動車生産拡大の形態とポーランド

中欧4ヶ国の自動車生産はEU加盟期となる2000年代から大きく拡大した(図3)。特に拡大が見られた

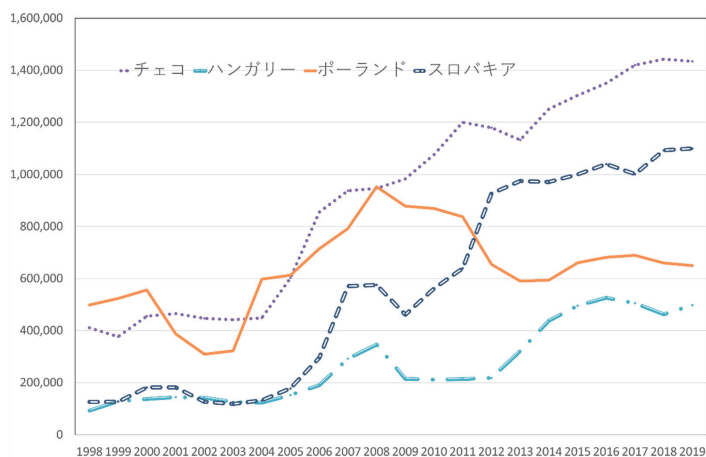


図3 中欧4ヶ国自動車生産台数推移(1998-2019)

出所) OICA production statistics より筆者作成

ii 2節3節は拙稿(2018)でまとめた内容に近年の動向を大幅加筆したものである。

のがチェコとスロバキアである。ただし、この2ヶ国の自動車生産の状況は大きく異なる。

チェコについては、旧国営メーカー・シュコダが1990年代にVWに買収された。VWは買収したシュコダを存続し、自社ブランドの一角に据えた。積極的な投資を行い、生産効率の向上、マネジメントの見直しを行い、旧社会主義体制下における意思決定方式の分散や非効率的な生産方式の改革を実施した。VWは社内意志決定方式の改善、政府との協定に基づく雇用や設備の維持と、そのアップグレード、またFabia、Octaviaといった新モデルの投入と生産開始などを実施し、生産の効率化と拡大を図った。結果として、シュコダは1990年代後半以降、生産規模を大幅に拡大し、中欧における旧国営企業の外資買収の一つの成功モデルと言えるほどの成長を見せた。

一方、スロバキアは、ビロード離婚後、大規模自動車生産拠点が主としてチェコ側に立地していたこともあり、自動車生産の拡大については新たな外資の流入に依ることになった。1991年のVW進出は買収によるブラウンフィールド投資であったが、EU加盟期に入ってから以降は、PSA、そして韓国・現代自動車のグリーンフィールド投資が実現し、急激に完成車生産の規模が拡大した。起亜については、スロバキアをヨーロッパ進出の足掛かりとして位置づけ、新規投資流入の促進を進めていた当時の政府の方針とも合致する形で大規模な投資を実行していった。PSAと起亜の投資については進出先としてポーランドも検討されていたものの、税制や手続きの明確性により最終的にはスロバキアが交渉により投資の誘致を実現したⁱⁱⁱ。

ハンガリーについては、現在も年間40万台規模と中欧4ヶ国の中では小規模の生産となっている。社会主義時代において商用車生産を担っていたハンガリーだが、体制移行後はいち早く日本のスズキが進出を決めた。1991年にはマジャール・スズキを設立し、翌年には生産を開始した。また同時期にはVWグループのアウディが進出し、エンジン生産、完成車生産を開始した。ハンガリーでは日米欧のタイヤメーカーが進出し、その他部品のサプライヤーについても集積が進むなどした。

ポーランドについては、チェコと同様に社会主義時代において旧国営メーカーが完成車生産を行ってきた伝統を有し、体制移行後はそれらメーカーの民営化が大きな課題となった。ポーランドでは自動車産業の歴史の中でイタリア・FIAT社のライセンス生産の伝統があり、これも体制移行後に引き継がれることとなった。FIAT車生産を行っていたFSM (Fabryka Samochodów Małolitrażowych) は、そのままFIATに買収され、FAP (FIAT Auto Poland) となった。このFSMの買収は比較的スムーズに実施され、1990年代以降もポーランド完成車生産の中心を担った。しかし、FIATについてはその後のポーランドでの生産は順調には拡大しなかった。イタリア本国での生産低迷をうけ、ポーランドでの生産をイタリアへ移管するなどの措置を講じたため、2008年以降はポーランドでの完成車生産は縮小された。その後もFIATの生産規模は回復されず、結果としてポーランドでの完成車、特に乗用車生産はチェコ、スロバキアに大きく差をつけられている状況にある。一方で、ポーランドでは小型商用車LCVを含む商用車生産は拡大を見せている。ポーランドではVWを始めとし、Solaris、Scaniaなど商用車メーカーの生産が行われており、乗用車の生産減に対しポーランドの完成車生産の特徴となっている。

さらに近年は、ポーランドを含む中東欧においても次世代自動車関連製品の生産が開始されてきている(表1)^{iv}。エンジン生産を行ってきたトヨタはハイブリッド車向けトランスアクスルの生産を開始し、ダイムラーはEVバッテリー生産拠点の新規開設を進めている。韓国LG化学は南西部コビエジチェ(Kobierzyce)にEV用リチウムイオンバッテリー工場を建設し、同社としては最大規模のEV向けバッテリー拠点としている。また、ポーランド最大のバスメーカー・Solarisは電動バス生産に加え、水素バスの生産にも着手し、

iii Radosevic and Rozeik (2005) 35頁

iv ポーランドにおける次世代自動車対応については、拙稿(2021)の中で述べている。

表1 中欧次世代自動車関連拠点の動き

投資国	報道時期	企業	生産品目	内容
ポーランド	2016年10月	LG化学（韓国）	リチウムイオン電池	進出
	2018年10月	Northvolt（スウェーデン）	バッテリーモジュール	新設
	2019年3月	Johnson Matthey（英国）	二次電池正極材	新設
	2020年2月	BMZ（ドイツ）	バッテリーパック	生産能力拡大
	2020年2月	LS Cable & System（韓国）	EVバッテリー部品	生産能力拡大
	2020年3月	LG化学（韓国）	リチウムイオン電池	生産能力拡大
	2020年10月	SK IE Technology（韓国）	二次電池分離膜	生産能力拡大
	2020年10月	LS Cable & System（韓国）	EVバッテリー部品	生産能力拡大
チェコ	2017年3月	セントラル硝子（日本）	二次電池用電解液	進出
	2019年3月	三菱電機（日本）	電動車両用モーター・インバーター	新設
スロバキア	2018年6月	ミネベアミツミ（日本）	車載モーター	新設
ハンガリー	2018年1月	GSユアサ（日本）	リチウムイオン電池	進出
	2018年3月	SK Innovation（韓国）	リチウムイオン電池	進出
	2018年12月	Linamar（カナダ）	電動パワートレイン製品	新設
	2019年2月	Bosch（ドイツ）	電動ステアリングコントロールユニットなど	生産能力拡大
	2019年7月	Doosan Solus（韓国）	二次電池用銅箔	進出
	2019年7月	東レ（日本）	二次電池用セパレータフィルム	新設
	2019年7月	Inzi Controls（韓国）	バッテリーモジュール	進出
	2019年9月	Infineon Technologies（ドイツ）	EV・HV向け半導体	新設
	2019年10月	Samsung SDI（韓国）	リチウムイオン電池	生産能力拡大
	2020年2月	Lotte Aluminium（韓国）	二次電池用正極箔	進出
	2020年2月	Panax Etec（韓国）	二次電池用電解液	進出
	2020年3月	SK Innovation（韓国）	リチウムイオン電池	生産能力拡大
	2020年5月	Doosan Solus（韓国）	二次電池用銅箔	生産能力拡大
	2020年9月	Lotte Aluminium（韓国）	二次電池用正極箔	生産能力拡大

出所）三菱UFJリサーチ&コンサルティング（2020）

EU域内の多数の都市の公共交通機関に採用されている。また、ポーランド国営企業4社を中心とし、「国産電気自動車」開発プロジェクト主体としてElectromobility Poland（EMP）が設立され、2023年の生産開始を計画している。

上記のように、中欧4ヶ国は異なる成長過程を経て、結果として自動車生産規模を拡大してきた。この4ヶ国を中心として、中東欧地域は欧州（EU）域内における新興自動車生産地域といえるものとなった。生産台数自体はドイツを含む西欧（EU15）の1400万台規模に対し、中東欧は400万台規模とその差は大きいものの、2000年代以降生産規模が縮小から横ばい傾向にあるEU15に対し、中東欧の自動車産業の伸びは著しい（図4）。これら中欧4ヶ国の自動車生産の拡大については、時期でいえば①市場経済体制移行期の1990年代前半～後半、②EU加盟前後の2000年代に大別される。外資の進出形態については、①の時期において旧国営メーカーの買収によるブラウンフィールド投資が、②の時期に新規投資のグリーンフィールド投資が概ね対応する。本節で見たように中欧4ヶ国においては、外資の流入が成長のエンジンであったこと、そして基本的に輸出主体の構造になっている点が共通点として挙げられる。一方で、投資の形態や完成車生産の状況については4ヶ国でもそれぞれ独自の特徴を有し、均一的な成長モデルを共有しているわけではないと言える。

ポーランドについては、体制移行期、EU加盟期双方で大手多国籍メーカーの誘致に成功したこと、その背景として社会主義体制下からの産業の伝統や産業構造が体制移行後もある程度引き継がれてきたこ

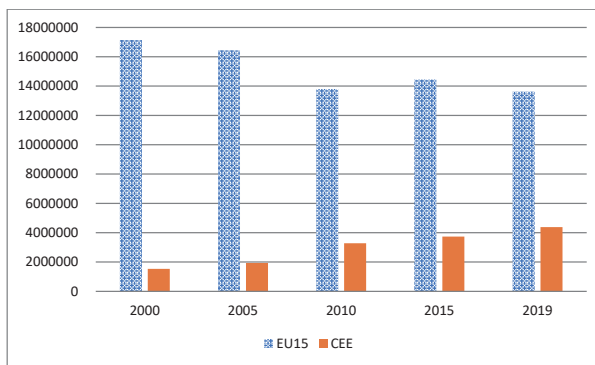


図4 EU15, 中東欧自動車生産台数推移

出所) OICA production statistics より筆者作成

と、そして近年はさらなる産業の「高度化」につながる次世代自動車対応が目下進行していることが、その特徴としてあると言える。次節ではポーランドの自動車産業について、主要完成車メーカーの生産ネットワークへの組み込み形態の観点を軸に分析する。

3 ポーランド進出主要メーカーの動向と欧州生産ネットワークへの組み込み

ポーランドでは1990年代以降、ポーランドとの長期の関係を有し社会主義体制下での流れを引き継いだFIAT、商用車生産に特化したVW、PSAグループに統合された旧Opelが主たる完成車メーカーとして立地し、また完成車生産は行わないもののトヨタもポーランドへ進出した。本節では、各大手メーカーによるポーランドの活用実態とその軌跡をまとめ、ポーランドが欧州生産ネットワークの中でどのような位置づけをされているのかを分析する。

前節で述べたように、ポーランド自動車産業の歴史において長らく関係を有してきたのはFIATである。社会主義体制以前の同国自動車産業黎明期から、ポーランドではFIAT車のライセンス生産が行われており、「ポルスキ・フィアット」のブランドとして欧州での地位を築いていた。しかし、2000年代後半以後はイタリアへのpandaの生産移管などによりポーランドの完成車生産は25万台規模に縮小された。一方で、2016年にはBielsko-Biała（ビエルスコ＝ビャワ）拠点において、新たなガソリンエンジン2モデルの生産を開始し、生産移管による雇用の補填となった^v。

FIATの旧FSM改革では、サプライヤー関係の再構築が実施された。FIATの場合、社会主義体制下においてもポーランド系サプライヤーとの関係を有しており、新規投資のように本国イタリア系サプライヤーに依存する必要性が少なかった。しかし旧FSM下での非効率、高コストサプライヤーの削減や、FIATの要求する品質をクリアできるようなポーランド系サプライヤーの選定が急務であった^{vi}。FIATはグループ内のMagneti Marelli、Teksid、およびその他の多国籍サプライヤーなどに対しポーランド進出を促し、ポーランド系サプライヤーとの合弁形態での進出を奨励した^{vii}。結果として、ポーランドではFAP（Fiat Auto Poland）を中心に、イタリア系サプライヤー、ポーランド系サプライヤー、そしてその間でイタリア・ポーランド合弁サプライヤーという3種のサプライヤーが重層的なサプライ・チェーンを構成する形態を採っ

v Reuters (2016)

vi FIATの経営改革についてはHavas (1997) に詳しい。

vii Balcet and Enrietti (1998), Havas (1997)

た。FIATにおいては、ポーランドとの歴史的関係を活用し体制移行後に構造改革しつつ欧州内のもう一つのコアとして大規模な生産体制を構築した。その中で、ポーランド系サプライヤーとの結合を体制移行後比較的短期で実行し、ポーランドを自社ネットワークに深く統合してきたと言える。一方で、2000年代からの生産移管に伴う減産によりFIATの欧州ネットワークにおけるポーランドの相対的重要性は低下した。その代替としてエンジン生産の増強が実施され、エンジン、部品生産拠点としての役割が増大していると考えられる。また、この後で述べる通り、FIATを擁するFCAは2020年にPSAグループと合併し、ステランティス (Stellantis N. V.) を設立した。これによりポーランド乗用車生産メーカーのOpelも同グループに統合されることとなった。この統合がステランティスのポーランド活用形態にさらなる変化をもたらすのかは今後の大きな注目点になる。

次に、VWグループのポーランドの活用形態を見る。VWは体制移行開始後、旧ポーランド系商用車メーカーを買収する形で、ポーランドへ進出し、西部ポズナン拠点にてVWブランドの商用車生産 (Transporter, Caddy) を行ってきた。VWによる商用車生産はEU加盟を経て拡大し、FIATの減産とは対照的に順調に拡大していった。近年はR&D拠点の設立や産学連携を通じた越境トレーニングプログラムも実施されている。

VWの場合、ポーランドだけでなく中欧4ヶ国全体を生産ネットワークへ取り込む動きを進めてきた。最も大きな特徴は、4ヶ国へのブランド分業体制の構築と相互部品供給体制の確立である。ポーランドに商用車生産を集約しつつ、チェコはシュコダ・ブランドを存続させ、スロバキアではVWブランド乗用車、ハンガリーにアウディを割り当て、集中的に生産する体制を1990年代から2000年代に構築していった。パワートレイン系拠点としてチェコ・シュコダ工場 (Mlada Boleslav本社)、ハンガリー・AHM (Audi Hungaria Motors, Gyor工場)、ポーランド・VW Motor Polskaの三拠点を中心に各製造拠点では生産品目の集約がすすみ、ブランドの垣根を越えた相互供給体制を構築してきた^{viii}。

これをみると、VWの生産ネットワークへのポーランドの組み込みについては、①中東欧4ヶ国分業体制の一角としての活用、②エンジン生産を含む欧州全域への部品供給拠点としての活用という2点が、その特徴としてとらえられる。

FIAT, VW以外の主要完成車生産メーカーとしてはOpelがある。当時GM傘下のOpelは、1998年からポーランド・グリヴィツェ拠点にてOpel Astra Fなどの生産を開始した。Opelはこの時期、南米、アジアなど新興経済地域への進出を活発化させており^{ix}、ポーランドも中東欧の中心的生産拠点として、その後も投資を継続、年間20万台規模まで生産能力を増強させた。このOpelについて、2017年にフランスPSAグループによる買収が実施された。PSAグループは体制移行初期には大規模な投資を中東欧で行っていたわけではなかったが、EU加盟前後からは積極的に中欧へネットワークを伸長した。チェコではトヨタとの合弁形態の完成車拠点であるTPCA (Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech) を設立し、プジョー、シトロエン各ブランドの完成車生産を実施してきた^x。また2006年にはスロバキア・Trnava拠点を開所し、チェコ、スロバキア、ポーランドと、中欧内3ヶ国にまたがる生産体制を敷いた。また、前述の通り、2021年にはPSAとFCAの合併によりステランティスが設立され、Opelブランドもこの傘下に取り入れられた。ポーランドの視点で見ると、この合併により、1990年代以降国内主要完成車 (乗用車) 生産メーカーであったFIATとOpelが一つのグループに含まれることとなる。さらにこれまでイタリアーポーランド関係を主軸としたFIAT中心の完成車生産の伝統が、フランス、スロバキア、スペイン、ポルトガルなど、欧州全域の生産ネッ

viii 細矢 (2006) 6頁

ix Dobosz-Borune (2007) 141-142頁

x 2021年、トヨタはTPCAを完全子会社化し、トヨタモーターマニュファクチャリングチェコを設立したと発表した。

トワークに組み込まれることを意味する。旧OpelのGliwice拠点についても、今後PSAブランドの生産も計画されており、2010年代に減少を見せた国内完成車生産の再拡大の可能性も考えられる。

最後に、完成車生産ではなくエンジン生産の形態でポーランドを活用しているトヨタについて言及する。トヨタは2000年前後からポーランドに新規投資で進出し、ガソリンエンジン、トランスミッション生産のTMMP、ディーゼルエンジン生産のTMIPを相次いで設立した。この動きはチェコのTPCAに連携する動きであるとともに、ポーランドで生産されたエンジンはイギリス、フランスなど欧州の各完成車組み立て拠点に供給された。体制移行期の初期ではなく、EU加盟期からの進出であること、完成車拠点のTPCAも当初はPSAの合弁の形態であったことなどを鑑みるに、VWやFIATと比較すると慎重な進出ではあったものの、TPCAの完全子会社化、次世代自動車対応などの状況は、トヨタの欧州ネットワークにおいて、ポーランドがパワートレイン、その他部品供給基地としての役割を今後も継続的に保持していくことが示唆されている。

以上のように、各多国籍メーカーは1990年代以降ポーランドをその生産ネットワークへ組み込むことを進めてきたが、FIATについてはイタリア本国との直線的な結びつきにおいて中東欧地域の中心としての組み込み形態を見せ、一方でVWは中東欧全域をブランド分業体制の形態で取り込んだ。さらに各社はポーランドで生産したエンジン、部品生産の集約を進めており、ポーランドを中東欧以外の欧州・その他の拠点へ供給する体制を構築していると言える。

4 ポーランド自動車製品貿易動向

本節ではポーランドの自動車関連製品の貿易（主として輸出）動向から、EU諸国、特に中欧3ヶ国（チェコ、スロバキア、ハンガリー）との産業内の結合関係を分析する。

多国籍メーカーによる旧国営企業の買収とそれに伴う生産の立て直しに従い、中東欧の自動車製品輸出も拡大した。中東欧諸国のEU加盟が見えた2000年前後以降、中東欧からの自動車関連製品の輸出は2008年まで急速に拡大した（図5）。ここでもチェコ、スロバキア、ポーランド、ハンガリーの4ヶ国の輸出額が大きく、4ヶ国の自動車産業が拡大していることとともに、同地域の自動車製品が主として欧州向けの輸出に向けられていることが表れている。中東欧6ヶ国域内同士での自動車製品全般（HS87）の輸出額は、2001年に17億ユーロ程度であったが、2019年には200億ドル規模と、およそ20年で11倍以上の規模

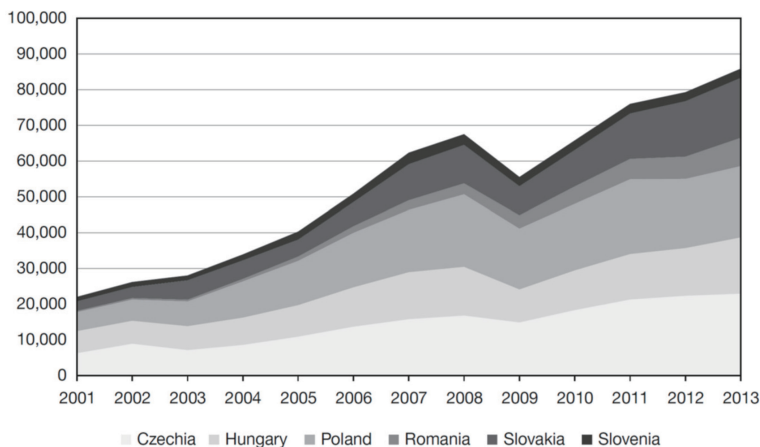


図5 中東欧自動車部門輸出額推移（2001-2013：単位100万ユーロ）

出所) Molnár et al. (2015)

にまで拡大した。

ポーランドの自動車部門全体の輸出額は2005年には93億ユーロであったが、2019年には265億ユーロ規模にまで2.8倍に成長した。輸出先の上位5ヶ国を見ると、ドイツが最大の相手国である。全体に占めるドイツのシェアは26%から30%に拡大しているが、2位の相手先であるイタリアについては19%から6.5%へと大幅にシェアの減少を見せている。これは、好調なドイツ経済に対し低成長にとどまるイタリアの状況に加え、前節までで述べたFIATの減産に伴う自動車生産におけるポーランドーイタリア関係の重要性が相対的に縮小していることも要因として考えられる。

また、中東欧域内への輸出額も大幅に上昇している。2005年と比較すると中東欧全域で4倍の規模に拡大しており、特にチェコへの輸出の伸びが著しい。チェコについては既にスペインを抜き、第5位の自動車製品輸出相手国となっている（表2）。ポーランドの輸入についても、中東欧全体で見ると5.5億ユーロから35億ユーロへ拡大し、チェコについては4.3億ユーロから18億ユーロとなっている。またEU加盟以降についてはスロバキアがポーランドの輸出・輸入双方で大きな伸びを見せている（図7）。これについてはVW、現代自動車などの新規投資が相次ぎ、自動車産業自体がチェコ、ポーランドと比較して後発であったが、2000年代以降の急拡大を見せたスロバキア自動車産業の状況を示していると言える。

ポーランドからの輸出を品目別にみると、①完成車（乗用車）輸出の伸び鈍化、減少と、②自動車部品の大幅な伸び、③商用車の増加、④エンジン輸出の存在といった点が読み取れる（図8）。

完成車輸出の伸び鈍化については、生産台数推移でも見たように、ポーランドの中心的乗用車生産メーカーであったFIATの減産が大きく影響していると考えられる。一方商用車についてはVWを始め、Solaris、Scania、MANなどが近年生産規模を拡大させており、貿易においても商用車の占める割合の増加が現れて

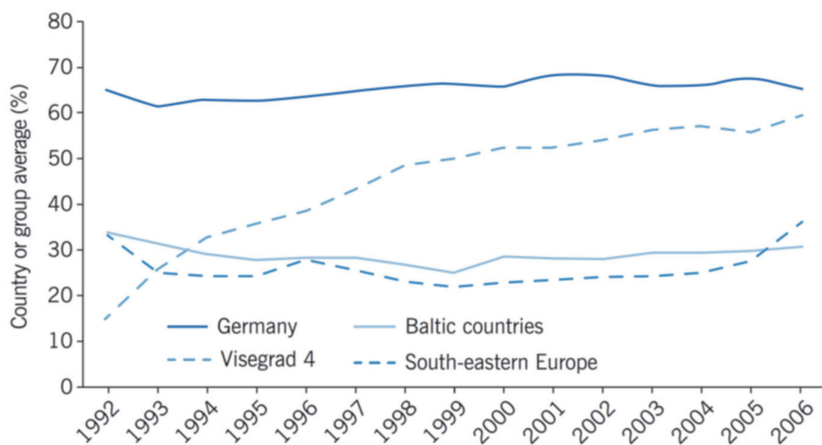


図6 欧州地域別・物的資本集約型製品輸出割合推移（1992-2006）

出所）Kureková（2018）

表2 ポーランド自動車部門輸出先上位5ヶ国推移（HS87，単位：千ユーロ）

2005		2010		2015		2019	
Germany	2,591,954	Germany	4,364,017	Germany	5,768,655	Germany	8,143,156
Italy	1,797,328	Italy	2,349,805	Italy	1,757,682	Italy	1,727,571
France	613,078	France	1,356,782	United Kingdom	1,696,456	United Kingdom	1,714,528
United Kingdom	455,708	United Kingdom	1,077,086	France	1,155,737	France	1,561,675
Spain	381,243	Spain	717,659	Czech Republic	1,056,073	Czech Republic	1,431,473

出所）ITC databaseより筆者作成

いる。乗用車の状況とは対照的に、ポーランドは自動車部品の輸出が2000年代以降急激に増加している。ポーランドにおいては、社会主義時代から引き継がれたポーランド系サプライヤー、外国企業の進出に伴いポーランドへ参入した外国系サプライヤー、その両者の合弁サプライヤーという、主として3層のサプライヤーが重層的に結合し、また多国籍メーカーのサプライ・チェーンの中で欧州各国へ供給する体制が

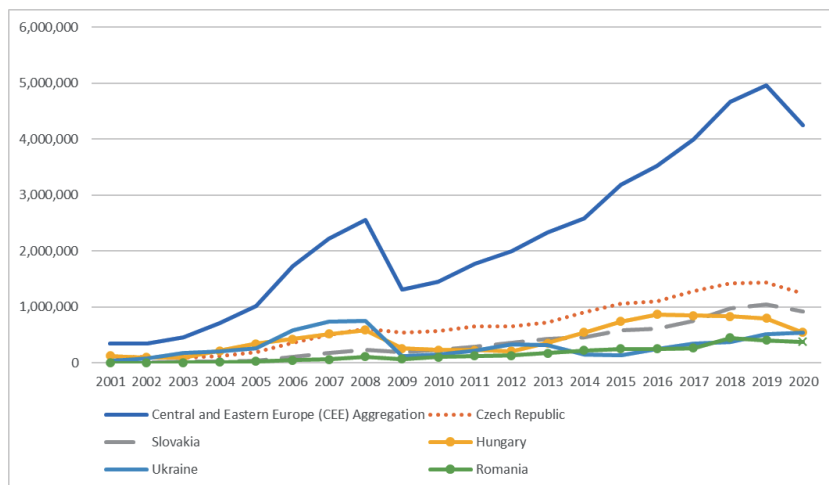


図7 ポーランド自動車部門輸出額推移・対中東欧（HS87，単位：千ユーロ）

出所）ITC databaseより筆者作成

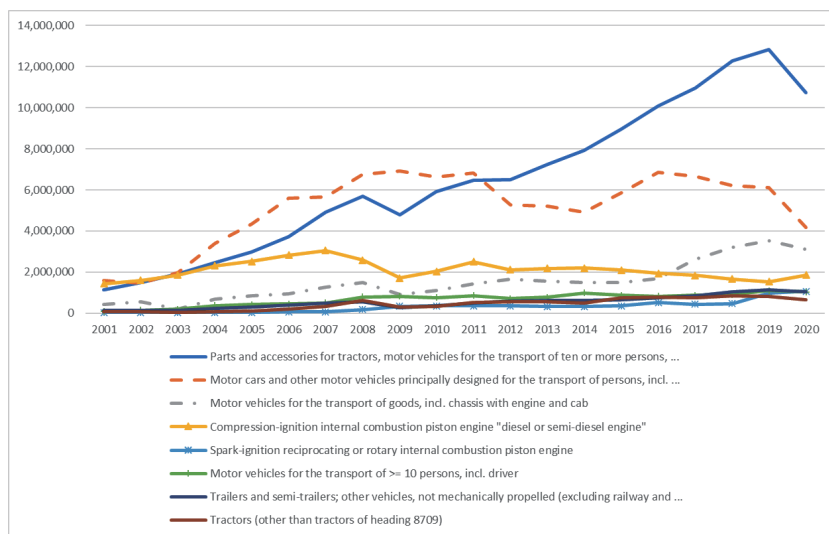


図8 ポーランド自動車関連製品目別輸出額推移

（HS8407, 8408, 8701, 8702, 8703, 8704, 8708, 8716, 2001年～2020年，単位：千ユーロ）^{xi}

出所）ITC databaseより筆者作成

xi HS8407: Spark-ignition reciprocating or rotary internal combustion piston engine, 8408: Compression-ignition internal combustion piston engine "diesel or semi-diesel engine", 8701: Tractors (other than tractors of heading 8709), 8702: Motor vehicles for the transport of >= 10 persons, incl. driver, 8703: Motor cars and other motor vehicles principally designed for the transport of persons, incl. station wagons and racing cars (excluding motor vehicles of heading 8702), 8704: Motor vehicles for the transport of goods, incl. chassis with engine and cab, 8708: Parts and accessories for tractors, motor vehicles for the transport of ten or more persons, motor cars and other motor vehicles principally designed for the transport of persons, motor vehicles for the transport of goods and special purpose motor vehicles of heading 8701 to 8705, n.e.s., 8716: Trailers and semi-trailers; other vehicles, not mechanically propelled (excluding railway and tramway vehicles); parts thereof, n.e.s.

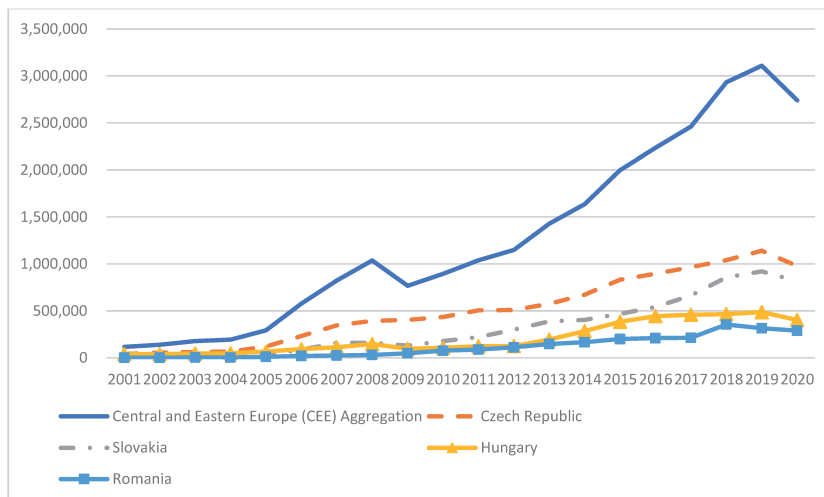


図9 自動車部品（HS8708）中東欧域内輸出額推移（単位：千ユーロ）

出所）ITC databaseより筆者作成

構築されている。中東欧域内で見ると、部品輸出もチェコが最大の相手国となりコロナ禍以前まで順調に規模を拡大させている（図9）。一方で、スロバキアへの輸出も急激に増加している。本稿で述べたとおり、スロバキアについては主としてEU加盟期以後の新規投資での自動車生産の拡大が著しく、またVWの中欧分業体制のネットワークに組み込まれたこと、韓国・中国系メーカーの進出とEV関連製品生産の開始による新たなサプライ・チェーンの構築などが背景にあると考えられる。

本節では、ポーランド自動車産業の貿易の状況を概観し、特に中欧への輸出に着目した。ポーランドは中東欧地域で最大規模の人口を抱える市場ではあるが、自動車産業については現在も輸出中心の構造となっている。それゆえ、ポーランドの完成車部品輸出は世界金融危機の時期を除いて拡大を続けている。中東欧域内との関係性も完成車、部品ともに強化されており、特にチェコ、スロバキアへの供給が伸びている。中欧4ヶ国への大手メーカー、多国籍サプライヤーの進出が実施され、中欧各国がより複雑かつ広域ネットワークに組み込まれる中で、ポーランドで生産される部品・エンジンが域内各国（同メーカーネットワーク）に供給される体制が構築されている。ここでも、ポーランドのエンジンを含む部品供給拠点としての役割が示唆される。

5 おわりに

本稿では、ポーランド自動車産業の位置づけの変化を、中欧4ヶ国各国の産業構造変化、大手多国籍企業の生産ネットワーク、貿易動向の推移の観点から分析した。

中東欧は従来のコア自動車生産地域である西欧に対するペリフェリ領域として位置づけられ、市場経済体制移行後の成長については共通の要因を多数抱えている。その一方で、本稿で見た中欧4ヶ国の自動車産業成長プロセスには大きな差異が認められ、ポーランドの場合は、社会主義体制下の生産体制の一定程度の継続、FIATとの関係性の変化による完成車生産状況の変容、欧州域内エンジン・部品生産拠点としての役割の獲得が見られる。生産ネットワークの観点からは、VWの中東欧戦略により、チェコ、スロバキア、ハンガリーとの結合が強化され、またFIAT、Opelについてはステランティスへの統合によってより広域のネットワークに拡大し、ポーランド各拠点についても今後生産される製品についても移管、追加

などが実施されると予想される。またポーランドもEVをはじめとする次世代自動車関連製品の生産とそれに伴う新規投資が近年実施されており、これにより新たな企業の参入、生産ネットワークの大幅な変化、国営企業による国産EV計画の指導などの新展開が見られている。貿易についても、生産の拡大に伴う形で拡大を見せており、輸出中心の産業構造を表している。また部品を中心に中東欧域内での供給関係深化も見られており、特にチェコ、スロバキアへの完成車、部品輸出の拡大が著しいことが明らかになった。

本稿では1990年代以降の約30年間を分析対象としたが、ポーランド自動車産業は目下次世代自動車対応での構造変化を見せている。これについても、多国籍企業の生産ネットワーク自体の変容、貿易構造（品目、相手国ともに）の変化に今後につながるものである。現在進行中のEVおよびバッテリー生産などの新規拠点設立、生産規模拡大計画が本格始動したのち、体制移行期、EU加盟期に続く次世代自動車対応期として、欧州におけるポーランドの位置づけについてもさらに大きな変革が予想される。ポーランドおよび中東欧の欧州自動車産業への組み込み形態については引き続き分析を進め、中東欧自動車産業構造の変容を注視する必要があると考える。

謝辞

田口雅弘先生には、これまでポーランド経済・社会に関する研究で多々ご助言、ご指導賜りました。ここに深く感謝申し上げます。

（本研究はJSPS科研費 JP21K13359の助成を受けたものです。）

参 考 文 献

日本語文献

- 岡崎拓 (2018) 「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－」 神戸大学大学院経済学研究科。
- 岡崎拓 (2021) 「COVID-19下のポーランド自動車産業」『ロシア・ユーラシアの経済と社会』No.1056, pp.32-44.
- 細矢浩志 (2006) 「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）』, 15号, pp.1-17.
- 細矢浩志 (2018) 「中東欧自動車産業の「高度化」と欧州生産ネットワークの行方」『産業学会研究年報』33号 pp.121-141.
- 三菱UFJリサーチ&コンサルティング (2020) 「EV産業集積地として注目される中東欧とその魅力」[https://www.murc.jp/report/rc/report/global_report/global_201210/] 2021年9月25日アクセス。

外国語文献

- Balcet, G. and Enrietti, A. (1998). "Global and Regional Strategies in the European Car Industry: the Case of Italian Direct Investments in Poland", *Journal of Transnational Management Development*, Vol.3, No.3-4, pp.197-230.
- Dobosz-Bourne, D. (2007). "On Organized Creativity in General Motors", *Proceedings of OLKC 2007*, pp.137-149.
- Furukawa, S and Schmidt, G, eds. (2008) *The Changing Structure of the Automotive Industry and the Post-Lean Paradigm in Europe: Comparisons with Asian Business Practices*, Kyushu University Press.
- Havas, A. (1997). "Foreign Direct Investment and Intra-industry Trade: the Case of the Automotive Industry in Central Europe", *The technology of Transition: Science and Technology Policies for Transition Countries*, pp.211-240.
- ITC (International Trade Center) [<https://www.intracen.org/>] 2021年9月25日アクセス。
- Kureková, L. M. (2018) "The Automotive Industry in Central Europe: A Success?", *IZA World of Labor*, DOI: 10.15185/izawol.448.
- Molnár, E., Kozma, G., and Péntzes, J. (2015) "The Intra-Regional Trade Relations in the Automotive Industry of East-Central Europe" *Geografie*, Vol.120 (3), pp.297-313.
- OICA Production Statistics. [www.oica.net] 2021年9月10日アクセス。
- Pavlínek, P., Aláez-Aller, R., Gil-Canaleta, C., and Ullibarri-Arce, M. (2017) "Foreign Direct Investment and the Development of the Automotive Industry in Eastern and Southern Europe", *ETUI Research Paper-Working Paper 2017.03*.
- Pavlínek, P., and P. Žižalová. (2016) "Linkages and Spillovers in Global Production Networks: Firm-Level Analysis of the Czech Automotive Industry.", *Journal of Economic Geography* 16: 2, pp.331-363.
- PZPM [<https://www.pzpm.org.pl/>] 2021年9月20日アクセス。

- Radosevic, S and Rozeik, A. (2005). "Foreign Direct Investment and Restructuring in the Automotive Industry in Central and East Europe", *School of Slavonic and East European Studies working paper No.53*, University College London.
- Reuters (2016) "Fiat Chrysler picks Poland to make two new car engines" [<https://www.reuters.com/article/us-fiatchrysler-poland-engines-idUSKBN13K1T2>] 2021年9月20日アクセス.

The changing role of Poland in the European automotive industry

Taku Okazaki

Abstract

The purpose of this paper is to clarify the role and position of Poland in the European production network, where the automobile industry is undergoing spatial expansion and upgrading. In the analysis of the automobile industry, Central and Eastern Europe is positioned as a periphery of Western Europe, and has many common factors in terms of growth after the transition to a market economy system. On the other hand, there are significant differences in the growth process of the automobile industry in the four Central European countries. In the case of Poland, the continuation of the production system under the socialism economic system, the transformation of the finished vehicle production situation due to the change in the relationship with FIAT, and the acquisition of a role as a production base for engines and components in the European region can be seen. In terms of the production network, Poland has been integrated into a wider network in Europe and connected to a multilayered supply-chain as multinational automakers have changed their strategies in Central and Eastern Europe. Poland has also been producing EVs and other next-generation automotive products and receiving investment in them in recent years, which has led to the entry of new companies, significant changes in production networks, and new developments such as state-owned companies leading domestic EV projects. Trade has also been expanding in line with the expansion of production, indicating an export-oriented industrial structure. There has also been a deepening of supply relationships within Central and Eastern Europe, particularly in the area of parts, and it has become clear that there has been a remarkable expansion of exports of finished vehicles and parts to Central European countries.