

## <パリクラブ通信>

# 「グローバル・ショックの欧州産業地図に与える影響」 ～サプライ・チェーンの域内化と5大産業集積経済圏～

瀬藤澄彦

### 概要

欧州の経済空間は、相次ぐグローバル規模の経済ショックによって産業の供給体制の見直しを迫られようとしている。EUの東方拡大を契機に産業立地の再編成は今、新たな変革の波に直面しようとしている。また国境を越えた地域経済圏同士の連携やクラスター産業集積促進が域内の産業地図を塗り替えようとしている。

### <サプライ・チェーンの欧州域内化の動き>

欧州では急速にサプライ・チェーン・ネットワークの見直しが進み始めている。製造業分野では、リーマンショック以降の金融危機、地球規模の環境重視、それに今回の日本の巨大震災のような自然災害を通じて、これまでのグローバルなサプライ・チェーンから欧州におけるローカル・サプライ・チェーンへのシフトが始まっている。物流と輸送コストの面で仮に比較優位がなくても、オランダのフィリップス社は部品調達をアジアからウクライナに切り替えた。同社は米国工場のサプライ・チェーンを中国からメキシコに移している。スウェーデンの世界最大のベアリング・メーカーSKF社は世界に2,000社のサプライヤーを抱えているが、特別なデータ管理をベルギー、シンガポール、米国テネシー州に分散する1,000人のサプライ・プランナーと200人のグローバル物流専門家を配置して物流の断絶が起こらない体制を整備している\*。鉄鋼、工作機械、航空、家具などの部門では、世界的な価値連鎖のネットワーク網の中でサプライ・チェーンを配置するのに今や地理的な距離は大きなファクターではなくなったとされている。

統合欧州ではこれまで産業間 (inter) 貿易よりも産業内 (intra) 貿

易の拡大が顕著であった。産業の異なった財の貿易取引はEU域外との間で行う傾向があったが、生産工程の流れがグローバルからローカルへと変わることによって産業間取引の域内貿易が再び増えていくことが予想される。このような動きは、地中海・中近東の全域に広まるアラブ諸国の政治的な革命運動による政治経済の不安定によってさらに加速するだろう。生産工程の分業関係を抱える欧州産業にとって欧州域内への調達に切り替えていく動きが一層、強まっていくであろう。そしてこの動きが欧州経済の立地空間と産業地図をさらに塗り替えていくと考えられる。

\*\*\*\*\*

\* High and dry by Peter Marsh Financial Times April 13 2011

### < 「バナナ・ブルー」 から5大産業地域圏へ >

EU東方拡大によって欧州の経済空間は、産業立地の再編成を通じて徐々に変容していくものとみられている。欧州経済の産業の心臓部、「バナナ・ブルー」と呼ばれる欧州大陸のライン川沿いのドイツ西部、ベネルクス、フランス東部、スイス、英仏海峡をまたいだ英国南東部の3角形地帯は、EU面積の約7分の1だが、EU人口の3分の1、EU・GDPの55%が集中しており、欧州産業の生命線を握ってきたとされている。フランス経済財政労働省によると、欧州の経済空間は東方拡大でこれまでの「バナナ・ブルー」一極集中から、おおよそ次の五つの産業集積経済圏に徐々に分散されていくものとされている。すなわち、北西部欧州、バルト海域沿岸部、欧州中央部、東部欧州、イベリア地域の五つの産業経済圏である。これらの経済圏は各国経済の枠内にとらわれずに加盟各国の国境線を越えた「最適な」経済空間として形成されていく。第1に歴史的な強いつながりによるもので、消費構造や産業文化が類似している地域である。バルト海の旧ハンザ同盟を形成していた都市国家経済圏がこの代表である。第に経済水準の高い経済圏では産業間より産業内の分業に基づく水平貿易がますます増えるが、同時に新規加盟国の経済発展の遅れた地域との間では比較優位に

よる垂直的な分業貿易が進展する。一部労働集約部門ではアジア諸国に向かう予定の生産拠点が拡大EUの東側周辺地域に再配置されて、織物・ファイバーなどの最終製品の生産体制に符合した付加価値の高い上流部門の地域経済圏が形成される。ドイツやイタリアにおける皮革・ファッション衣料製品などの高級アパレル部門でも、バルト3国などで国際競争力のある労働コストで生産が可能となる。第に米国シアトルの航空機、5大湖周辺の自動車などのような大規模な産業集積ベルト地帯とまではいかないが、将来、バルト3国でエレクトロニクス産業、中欧・南独で自動車、EU東部欧州で繊維・アパレルなどの部門で産業集積の特化が進むものとみられる。第4に先ほどの五つのEU域内地域経済圏では今後、地域経済圏内部での交易と投資が地域経済圏の外部の諸国よりもはるかに密度の濃いものとなっていく可能性がある。

**<中東欧の比較優位の失速 労働力と資本流入のメリットが薄れる>**  
中東欧諸国にとって、労働コストや輸送コストはいつまでもその国際競争力優位を保証するものではない。例えばEUと中東欧諸国の輸送コストは、トン当たり平均0.15ユーロ/kmで拡大前EU15カ国域内0.06ユーロの2倍以上になっているが、今後、EU市場への統合や道路輸送網の改善などでこのコストは20%ほど下がるのは必至といわれている。また、労働コストの低さや教育水準の相対的高さによって生産性は近い将来、EU水準に近づくものとされている。しかし社会主義経済時代に培われた教育内容は確かに通常の平均的な人材教育の水準を高めていくことは確かであるが、これは社会主義的な産業の要請に応えるものであって、第3次産業が枢要な地位を占め付加価値の高い技術革新が続く現代資本主義のニーズに沿うものではない。「教育水準は高いが、あまり質のよい労働者とはいえない」（仏経済産業省）という見方も有力である。もう一つのマイナス要素として労働人口の減少が挙げられる。国連の報告によると例えばハンガリーやチェコでは15歳か

ら59歳までの労働力人口は、今後2025年にかけてそれぞれ140万人減少する。すでに中東欧の先進地域では労働力不足の現象が発生しており、この結果、賃金コストが急上昇し始めている。こうした事情から1,000人以上の雇用創出を伴うような労働集約型産業では、新規の設備投資をさらに東方に位置するルーマニアやEU圏外のウクライナなどで行うようになってきた。従って今後は中東欧の労働コストの競争力という点に関する評価に関しては慎重でなければならない。今後は対中東欧進出企業としては、人材開発に重点を置き、同じ中東欧市場の中でも近い将来に労働力不足に陥らないような地域を選択する必要がある。欧州の対東欧貿易はこれまでの垂直的な産業間取引であったものが、東欧諸国が徐々にドイツなどの企業の自動車・化学・電子部門の下請け基地になりつつあることによって水平的な産業内取引貿易に移行しつつある。ハンガリー、チェコ、ポーランドは機械、電気、自動車などの資本財、ルーマニア、ブルガリアは繊維の輸出が増えている。このことは東西間の「ゼロサム・ゲーム」にはつながらない（パリ商工会議所レポート）。製品価格がEU平均より15%低いいわゆる低級品に東欧諸国が特化することで東西欧州貿易は産業内の垂直的な差異化が進み、高度な産業集積は東欧以外のEUに集積していく傾向が見られる。中東欧諸国の今後の経済成長は、EUへの統合に伴う財政援助や資本流入に期待するところが大きい。その際、GDPの2.5%にも相当する300億ユーロの財政支援を受けることに成功したアイルランドの例がよく引き合いに出されてきた。しかしフランス計画庁・国際政治経済研究所（CEPII）の試算によると、中東欧加盟国が受け取るネットの資金流入はEU財政支援とEU予算への支出負担金を差し引いて最大GDPの0.8%にしかならないとされている。西側のEU諸国よりの今後の直接投資も、予測より控えめなものになる。スロベニアを除いて中東欧諸国は旧社会主義経済体制下の国営企業を西側に売却しており、直接投資（FDI）の流入は一息つきそうである。すでにチェコでは2002年GDPの12.2%にも達していたFDIは3%台に急落する見通しである。ハンガリーではIBMやフィリップスなどの外国企業の

撤退が出始めており、これら西側多国籍企業はさらに東の旧ロシア諸国や中国にまで転出し始めている。こうしたことから、外国資本誘致のためのちょっとしたフィスカル・ダンピング競争が起こっている。

エストニアは投資利益の免税措置、ポーランドやスロバキアはそれぞれ27%、24%の法人税を19%にまで引き下げている。フィンランドの携帯電話の世界的メーカー、ノキア社が、ヘルシンキ市の本社をタリン市に移転する計画をフィンランドの首相が直々に取り下げさせた話は有名である。オーストリアも近隣のスロバキアの税制優遇措置を懸念して、企業利得税を34%から一気に25%にまで引き下げようとしている。付加価値税のように92年理事会指令による最低課税率15%など加盟国の主権が制約を受ける間接税もあるが、EU域内の税制の調和、統一の先行きは依然厳しいものがある。

### <クラスター産業集積が産業地図を塗り替える>

2010年に世界一競争力のある経済圏を目指すリスボン戦略に代わって、長期をにらんだ新たな構想が検討されている。独仏のイニシアチブによるユーロ圏諸国の構造改革を念頭に置いた競争力協定である。当面はEUレベルの産業政策の重点施策は、産業集積に焦点を当てたハイテク産業の育成にある。2006年のEUの「技術革新強化戦略」に盛り込まれた9大重点施策と2008年1月の欧州諸国間のクラスター協力関係の強化をうたったメモランダムは、重要な転換点であったとされている。860億ユーロが投入されている現行の2007～2013年共同体戦略計画では、欧州こそが産業革新のプレーヤーになって、産学官連携のための域内加盟国間のクラスター協力の促進が「欧州クラスター・アライアンス」の名の下に繰り広げられている。革新的な中小企業間の交流促進のための「欧州INNOVAイニシアチブ」や欧州版「中小企業法」(Small Business Act)に基づくクラスター国際化戦略もうたわれている。欧州クラスター研究所(European Cluster Observatory)によると、工業・サービスの地域集積集合体クラスターがEU域内に約2,000存在する。域内の雇用人口の38%がクラスターとされる産業集

積部門に就業していると推計されている。しかしながらグローバル競争の加速によって今、国際的なクラスターに再編成することが新たな課題となってきた。欧州クラスターの弱点として指摘されているのは次の4点である。(1)90年代以降、結成されてきたクラスターが分散していること、(2)EU域内の協力体制が不十分であること、(3)産業界と研究部門の関係が希薄であること、(4)世界競争に挑戦できるには規模が不十分であること。このために既存の育成策に加えて、新たな「欧州企業ネットワーク」(Enterprise Europe network)を通じて「単なるネットワークの論理から真の国境間・域内国間のパートナーシップの樹立」が実行に移されることにより、世界クラス・クラスターが実現できるのではないかとの見方もある。クラスター産業集積の動きは欧州の地域産業レベルからその産業地図に「静かな革命」を起こしつつある。

※なお、本稿で述べた意見は全て筆者の私見である。

(2011年5月25日作成)

(執筆者プロフィール)

瀬藤澄彦

パリクラブ(日仏経済交流会)会員

諏訪東京理科大学、リヨン・シアンスポ政治大学院(SciencePo Lyon)講師。

早稲田大学法学部卒業後、ジェトロ入会。アルジェー、モンリオール、

パリ、リヨンのジェトロ事務所長、次長。パリベルシー仏経済財政省・

対外経済関係局・日本顧問。

2001年度フランス国家殊勲(オールドル・ナシオナル・ド・メリット)シュバリエ

賞受賞。著書多数。

※ この記事は、三菱東京UFJ銀行グループが海外の日系企業の駐在員向けに発信している会員制ウェブサイト「MUFG BizBuddy」に2011年5月25日付で掲載されたものです。