

スロバキアの自動車産業

欧州課

EU加盟を果たした中・東欧諸国への企業進出が続いている。近年、チェコ、ハンガリーでは賃金水準が上昇傾向にある中、プジョーシトロエン（PSA）や起亜自動車（韓国・現代自動車傘下）が相次いで進出を決定したことから、スロバキアへの自動車関連企業の関心が急速に高まっている。近隣の中・東欧諸国と比較した場合、自動車産業にとってスロバキアに投資するメリットは何か。本稿では、スロバキアの投資環境と自動車産業への投資メリットを分析する。

1. 経済概況：好調な成長が続く

スロバキアは順調な経済成長を続けている。欧州委員会によると、2003年の実質GDP成長率は4.5%、2004年は5.5%を記録した（表1）。

2003年は輸出が大きく伸びた一方で、内需が落ち込んだ。公共価格の引き上げや社会保障制度改革の進展が家計支出にブレーキをかけた（前年比0.6%減）ほか、総固定資本形成も前年割れ（1.5%減）した。

しかし、2004年に入って内需が回復し、最終家計消費支出は3.5%増とプラスに転じた。政府は2004年1月、法人税（25%）、個人所得税（10～38%の累進課税方式）、付加価値税（14、20%）の税率を一律19%とするフラット・タックス制を導入し、この税制改革が内需の増加に貢献したとみられている。また、2004年は総固定資本形成が2.5%増加したほか、在庫投資も大幅に増加した。

欧州委は、外国直接投資の流入に伴う総固定資本形成と個人消費の拡大が今後も続くとしており、2005年以降の実質GDP成長率は4.9%、5.2%と高い成長を予測している。

(表1)スロバキアのマクロ経済指標

	(%)				
	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年
実質GDP成長率	4.6	4.5	5.5	4.9	5.2
家計消費	5.5	0.6	3.5	4.6	4.9
政府支出	4.9	2.7	1.2	4.7	4.6
総固定資本形成	0.6	1.5	2.5	9.9	8.8
輸出	5.6	22.5	11.4	11.7	12.4
輸入	5.5	13.6	12.7	12.9	12.9
失業率	18.5	17.4	18.1	17.6	16.8
消費者物価上昇率	3.5	8.5	7.4	3.7	2.9
為替レート(1ドルあたり、年平均)	45.327	36.773	32.257	n.a.	n.a.

[注]2005年以降は予測値。

[出所]欧州委員会、IMF。

2. 貿易動向：自動車関連産業の伸びが顕著

近年の貿易動向をみると、輸出入とも順調に拡大している。特に輸出は、2003年に23.2%増と大幅な伸びを記録した。業種別では自動車関連産業の伸びが著しい(表2)。輸送機器全体では、2003年には69.1%の高い伸びを示した。2004年は伸び率が鈍化したものの、輸出全体の24.7%を占めた。輸送機器のうち、自動車・同部品の輸出は2003年に70.8%増加したが、そのうち乗用車は51.6%増加し、輸出全体の18.3%を占めた。2004年には、伸び率は前年を下回ったものの、自動車・同部品が輸出全体に占める割合は23.3%に達している。輸入では、乗用車用部品は2003年に49.2%増加して13.3%のシェアを占め、2004年の輸入額はさらに5.4%増加している。

(表2) スロバキアの主要商品別輸出入 < 国際収支ベース >

(100万コルナ、%)

	輸出					
	2002年	2003年		2004年		
	金額	金額	伸び率	金額	構成比	伸び率
輸送機器	137,943	233,225	69.1	221,159	24.7	5.2
機械類および電気機器	122,860	151,033	22.9	193,263	21.6	28.0
卑金属	93,469	108,206	15.8	134,029	15.0	23.9
鉱物性生産品	46,644	48,405	3.8	66,450	7.4	37.3
プラスチックおよび同製品	37,807	41,618	10.1	48,455	5.4	16.4
繊維および同製品	43,305	40,964	5.4	41,861	4.7	2.2
木材パルプ	31,710	30,409	4.1	33,329	3.7	9.6
雑品	27,681	37,807	36.6	31,983	3.6	15.4
化学工業生産品	31,046	27,353	11.9	30,487	3.4	11.5
木材および同製品	15,248	15,811	3.7	17,300	1.9	9.4
合計(その他含む)	652,018	803,238	23.2	895,205	100.0	11.4

(100万コルナ、%)

	輸入					
	2002年	2003年		2004年		
	金額	金額	伸び率	金額	構成比	伸び率
機械類および電気機器	191,509	217,842	13.8	240,403	25.5	10.4
輸送機器	95,434	123,652	29.6	134,864	14.3	9.1
鉱物性生産品	109,190	109,452	0.2	131,908	14.0	20.5
卑金属	66,893	74,163	10.9	93,691	9.9	26.3
化学工業生産品	65,648	63,989	2.5	74,075	7.9	15.8
プラスチックおよび同製品	45,547	57,007	25.2	60,927	6.5	6.9
繊維および同製品	41,989	42,545	1.3	42,933	4.6	0.9
食料品、飲料	24,973	23,306	6.7	26,459	2.8	13.5
木材パルプ	22,488	22,662	0.8	24,044	2.6	6.1
光学機器	17,091	20,648	20.8	30,286	3.2	46.7
合計(その他含む)	747,975	827,603	10.6	942,160	100.0	13.8

[出所] スロバキア統計局

(表3) スロバキアの主要国・地域別輸出入 < 国際収支ベース >

(単位:100万スロバキアコルナ、%)

	輸出				
	2002年	2003年	2004年		
	金額	金額	金額	構成比	伸び率
EU	394,814	487,125	762,499	85.2	12.2
ドイツ	169,529	247,680	256,791	28.7	3.7
チェコ	99,052	103,649	119,266	13.3	15.1
オーストリア	50,084	59,726	70,230	7.8	17.6
イタリア	69,934	60,132	57,051	6.4	5.1
ポーランド	34,768	38,383	49,144	5.5	28.0
ハンガリー	35,539	39,124	46,523	5.2	18.9
フランス	27,206	28,196	32,340	3.6	14.7
ルーマニア	6,653	7,876	10,832	1.2	37.5
ロシア	6,495	9,817	10,824	1.2	10.3
ウクライナ	7,064	8,152	9,556	1.1	17.2
米国	9,425	42,216	42,630	4.8	1.0
日本	6,563	2,950	2,875	0.3	2.6
中国	1,810	5,134	2,511	0.3	51.1
韓国	438	455	723	0.1	58.9
合計(その他含む)	652,018	803,238	895,205	100.0	11.4

(単位:100万スロバキアコルナ、%)

	輸入				
	2002年	2003年	2004年		
	金額	金額	金額	構成比	伸び率
EU	376,348	424,682	693,530	73.6	12.7
ドイツ	169,195	210,632	224,397	23.8	6.5
チェコ	113,332	118,317	124,620	13.2	5.3
イタリア	51,540	50,995	52,645	5.6	3.2
オーストリア	31,480	36,206	40,258	4.3	11.2
ポーランド	24,088	29,150	36,674	3.9	25.8
フランス	32,984	35,068	34,485	3.7	1.7
ハンガリー	20,425	28,379	31,849	3.4	12.2
ロシア	93,858	89,595	88,509	9.4	1.2
ウクライナ	8,478	8,586	13,348	1.4	55.5
ルーマニア	1,987	3,534	4,523	0.5	28.0
米国	15,959	16,106	15,399	1.6	4.4
中国	15,588	20,437	24,927	2.6	22.0
日本	13,863	15,636	18,681	2.0	19.5
韓国	2,467	7,076	17,042	1.8	140.8
合計(その他含む)	747,975	827,603	942,160	100.0	13.8

[注]EUの2002～2003年は、2004年5月の拡大前のEU15カ国の合計。

[出所]スロバキア統計局

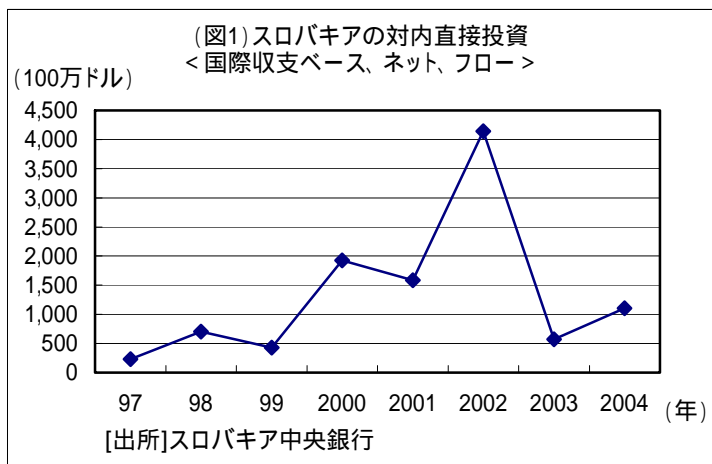
国・地域別にみると、2004年に中・東欧諸国など10カ国が加盟したEU(輸出シェア:85.2%、輸入シェア:73.6%)との緊密な関係が明らかだ(表3)。特にドイツとチェコとの貿易額が多く、この2カ国だけで全体の40%近くを占める。対EU貿易の最大の品目は輸送機器で、輸出・輸入とも4割強を占めている。そのほか、伸び率が大きかった国をみると、ポーランド(28.0%増)、ルーマニア(37.5%増)向け輸出が工業製品、輸送機器を

中心に伸びた。輸入では、日本（19.5%増）からの輸送機器、ウクライナ（55.5%増）からの原材料が増加している。なお、韓国との貿易が輸出 58.9%増、輸入 2.4 倍増と急速に拡大しているが、品目別データは公表されていない。

3.FDI 受け入れ動向：民営化案件が中心

スロバキアの対内直接投資受け入れ額は、ズリンダ政権の積極的な民営化推進政策により、2000 年以降大きく増加した(図 1)。欧州における民営化案件の情報をインターネットで公開している The Privatization Barometer (<http://www.privatizationbarometer.net>)によると、FDI 受け入れ額に占める民営化収入の割合は、59.6%(2000 年) 62.3%(2001 年) 81.7%(2002 年)と右肩上がりでも推移した。民営化が一段落した 2003 年は 21.6%と低い水準にとどまっている。

大型民営化案件の例をみると、エネルギー関連が目立っている。たとえば、スロバキア政府は 2000 年、スロブナフト（石油）の株式 36.2%をハンガリー石油・ガス会社（MOL）に 1 億 5,800 万ドルで売却した。MOL はその後も戦略的パートナーとして増資を続け、2004 年時点での株式保有率は 98.4%に達し



ている。また 2002 年には、SPP（ガス）の株式 49%をルールガス（ドイツ）フランスガス公社、ガスピロム（ロシア）の 3 社からなるコンソーシアムに 27 億ドルで売却したほか、地域電力会社 3 社などを売却したことから、41 億 1,400 万ドルと過去最高の FDI 受け入れ額を記録した。さらに 2005 年 3 月には、スロバキア電力の株式 66%をエネル（イタリア）に 8 億 4,000 万ユーロで売却することを決定している。

このように、スロバキアの対内直接投資に占める民営化収入の割合は高い。だが近年は、自動車分野でのグリーンフィールド投資が相次いで発表されたため、スロバキアの自動車産業に対する関心が急速に高まっている。

2003 年 7 月、フランスのプジョーシトロエングループ（PSA）はトルナバ（ブラチスラバから北東に 45 キロメートル）に小型車の生産工場を設立することを発表した。生産能力は年産 30 万台で、2006 年夏の生産開始を予定している。3 シフト体制で 3,500 人を雇用し、投資総額は 7 億ユーロを予定している。さらに PSA は、190 ヘクタールの自社工場の隣に 55 ヘクタールのサプライヤー向け工業団地を整備する予定だ。PSA はトルナバを選択した理由として、EU の交通の要所である点、人材が豊富な点、技術水準が高い点

など生産拠点としてのメリットを上げているが、これに加えて、スロバキアの自動車市場としての潜在性についても強調している。PSAによると、スロバキアの自動車市場は、年間販売台数で7万台程度と規模は小さいものの拡大傾向にある。また平均車齢が12年と高く、買い替え需要が期待できる上、PSAが生産する車種と同クラスの小型車に人気があり、新車販売の半数以上を占めているという。

2004年3月には現代自動車傘下の起亜自動車（韓国）が、スロバキア北部のジリナに自動車生産工場を設立すると発表した。ジリナ工場は、同社として初の欧州生産拠点となる。2006年末までに年産20万台体制で小型車と中型車の生産を開始する予定だが、市場の状況に応じて年産30万台まで拡大するとしている。投資総額は7億ユーロで、2,400人の雇用を予定。スロバキア投資・貿易開発庁（SARIO）によると、両社は投資事前調査で近隣の中・東欧諸国（特にポーランド）と比較した上でスロバキアを選択したとしている。

4. 自動車産業への投資メリット：インタビュー結果から

ジェットロは2004年11月、スロバキアの外国投資庁、自動車工業会、労働組合連盟、進出日系企業のほか、オーストリアのシンクタンクを訪問し、インタビュー調査を行った。この結果、スロバキアにおける自動車産業への投資メリットは、次の3分野・6項目に集約できる。

- (1) 整備が進むビジネス環境
 - 政府による積極的な投資環境の整備
 - EU加盟によるビジネス環境の整備
 - 自動車産業の集積の進展
- (2) 雇用者に有利な労働市場
 - 低い賃金水準
 - 高い失業率
- (3) 地理的要因
 - 西欧市場への近接性

以下、各項目について説明する。

(1) 整備が進むビジネス環境

政府による積極的な投資環境の整備

政府は2004年1月の税制改革で、法人税、個人所得税、VATを一律19%とするフラット・タックス制度を導入した。98～2002年にかけて行われたEU加盟交渉の「競争政策」分野で中・東欧諸国は、投資優遇措置など公的支援の上限を投資総額の50%以内とするEU基準の順守を求められ、タックスホリデーなど従来の優遇措置については一部縮小を余儀なくされた。このため、中・東欧諸国では投資誘致を図る手段として、法人税率を引き下げる動きが活発化した。スロバキアは中・東欧諸国の中でも早い時期に法人税率の引き下げを実施し、税率面での優位性に加えて、シンプルで分かりやすい税制の導入による汚職防止効果もアピールし、外資の誘致に積極的に取り組んでいる。このほかにも、利子や配当に対する課税を廃止するなど、投資家を意識した改革を実施している。また、政府は労働市場でも、残業時間に関する規制を緩和するなど柔軟性を高める改革に取り組んでいる。

これらの制度改革に対し、スロバキア自動車工業会（ZAP）など産業界は一定の評価をしている。しかし一方で、労働組合連盟（KOZSR）からは、制度改革がもたらす投資の波及効果について、「政府の改革は外国からの新規投資を促すものの、再投資を促す制度とは言えず、長期的に見た場合、強い経済構造の確立にはつながらない」といった、懐疑的な意見も出ている。

EU加盟によるビジネス環境の整備

2004年5月のEU加盟によってモノの自由移動が実現し、EU域内の輸送については関税が撤廃され、通関手続きは簡素化された。EU域外で生産された自動車や同部品のほとんどに対しては関税が残されているため、EU市場向けに生産する企業にとっては、EU加盟国となったスロバキアで生産するメリットは大きい。

整備が遅れている国内の道路網については、EU結束基金の活用による改善が期待されている。さらにEUが主導する汎欧州運輸ネットワーク

〈図2〉スロバキア周辺のTEN-Tプロジェクト



〈資料〉欧州委員会ウェブサイト資料より作成。

(TEN-T)プロジェクトにより、スロバキアとEU域内とを結ぶ輸送網も整備が進む見通しだ(図2)。具体的には、ウィーン～ブラチスラバからポーランド南部のカトヴィツェを経て、北海に面するグダンスクまで南北に縦断する道路と鉄道の整備や、東西にはパリ～ストラスブール～シュトゥットガルト～ウィーン～ブラチスラバを結ぶ鉄道、さらにライン川～マイン川～ドナウ川を水路で結ぶ計画がある。

自動車産業の集積の進展

現在、スロバキアで乗用車を生産しているのはドイツのフォルクスワーゲン(VW)だけだ。VWは91年にブラチスラバに進出して以来、順調に業容を拡大している。94年に1,000台だった「ゴルフ」の生産台数は、98年には12万5,000台に増加した。また2000年に「ポロ」の生産をスペイン工場からスロバキアに移管したほか、2003年にはVW傘下のセアト(スペイン)の生産の10%を移管。2003年5月には累積生産台数100万台を達成した。2004年の生産台数は、「トゥアレグ」などVWの4モデルとセアトの1モデルの合計で22万3,524台。2005年にはアウディの多目的スポーツ車(SUV)「Q7」の生産も開始する予定だ。

スロバキア経済におけるVWの存在感は際立っている。VWの2004年の輸出額は45億1,000万ユーロに達し、スロバキアの輸出額の約20%を占めている。2003年の自動車産業への投資額は5億1,450万ユーロだったが、そのうち1億9,000万ユーロはVWによるものだった。VWの累積投資総額は、10億ユーロを超えるとされる。

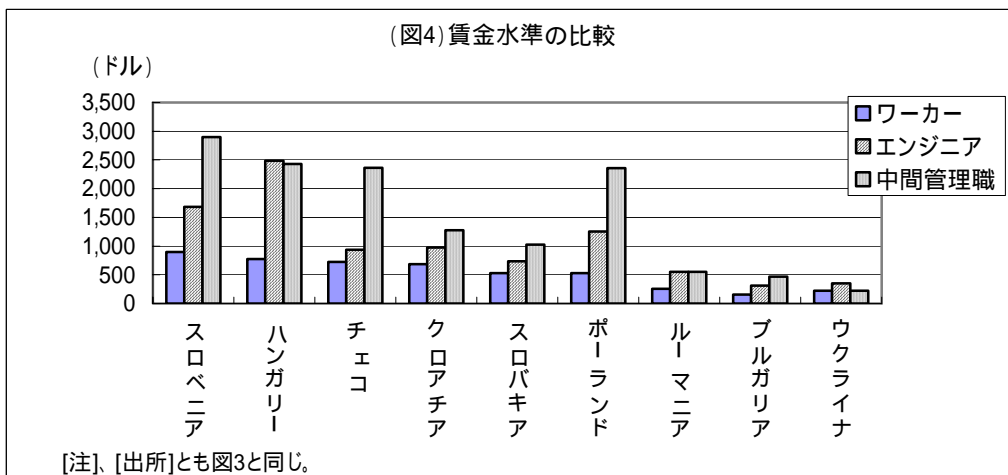
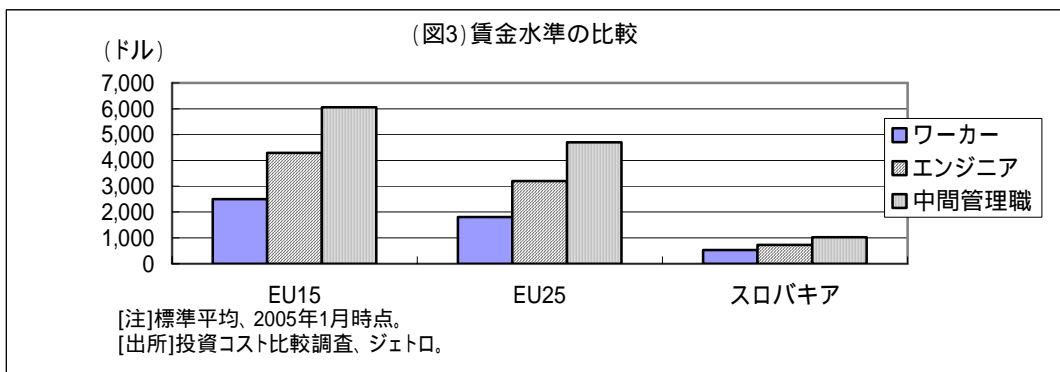
VWの成長に伴い、スロバキアの自動車産業も集積が進んでいる。93年のZAP設立時の加盟メーカー数は27だったが、2004年11月時点では85社に達している。ZAPでは、ビジネスパートナーのマッチングに取り組んでいるほか、サプライヤーのトレーニングも行っており、裾野産業の拡大、底上げに努めている。なおVWとPSAは、現地調達率を引き上げるために共同でサプライヤー育成計画の策定に取り組んでおり、起亜自動車との協力関係の構築にも期待している。

なお、日系自動車関連メーカーのスロバキア進出は、2004年末時点で3社にとどまっている。チェコ(34社)、ポーランド(14社)、ハンガリー(14社)、ルーマニア(4社)への進出企業数よりも少ないのが現状だ。

(2) 雇用者に有利な労働市場

低い賃金水準

スロバキアの賃金水準が注目されている理由は、チェコ、ハンガリーなど外資受け入れで先行していた国々で賃金水準が上昇し、スロバキアのコスト競争力が相対的に高くなったためだ。ジェトロが2005年1月に実施した「投資コスト比較調査」によると、スロバキアの賃金水準（一般工）は530ドル。これは拡大前のEU既加盟国（以下、EU15）平均（ルクセンブルク除く）の21%、チェコの73%、ハンガリーの68%の水準だ。中間管理職の場合は1,026ドルでEU15平均の17%、チェコの43%、ハンガリーの42%と賃金水準の格差はさらに広がる（図3、4）。



しかし、スロバキアは人口が530万人とチェコやハンガリーの半分程度である点や、2002年以降の名目賃金上昇率は9.3% 6.3% 10.2%と上昇傾向にある点を見ると、スロバキアでも賃金水準の上昇がいずれ問題となる可能性は否定できない。

また、賃金水準の地域格差が大きい点も特徴だ。統計局によると、スロバキアの平均賃金を 100 とした場合、VW が進出し、自動車産業の集積が進んでいるブラチスラバは 131 と唯一平均を超えている。残りの 7 地域はすべて平均以下で、トレンチーン、ジリナなど多くは 80 程度にとどまっている（表 4）。

(表4) 賃金水準(月給)の地域格差(全国平均=1)

	2002年	2003年	2004年
ブラチスラバ	131	131	133
トルナバ	92	93	93
トレンチーン	90	89	88
ニトラ	85	85	84
ジリナ	89	88	88
バンスカ・ビストリツァ	86	85	84
プレショフ	80	79	79
コシツェ	97	98	98
国平均	100	100	100

[出所]統計局



統計局によると、実質賃金上昇率（2004年）は 2.5%にとどまっている。

SARIO は賃金水準を「スムーズな上昇傾向にある」と表現しており、進出企業も「現行の賃金上昇ペースならば、生産性の伸びでカバーできる」という認識だ。しかし、今後も企業進出が続けば、賃金水準は早いペースで上昇し、スロバキアへの投資メリットは薄れる可能性がある。また、忘れてはならないのが、賃金水準がさらに低いルーマニアやブルガリアの存在だ。ルーマニアの一般工の賃金水準は 259 ドルとスロバキアの半分以下である。ブルガリアに至っては 155 ドルと 3 分の 1 以下だ。ルーマニアとブルガリアは 2007 年の EU 加盟が予定されていることから、ビジネス環境の整備が進むことが見込まれており、今後新たな投資先として注目されることが予想される。現在チェコで自動車部品を生産している豊田合成は「ルーマニアで優良なサプライヤーを発掘できれば、労働集約的な部品の調達で活用してみたい」とコメントするなど、賃金水準の低いこれら諸国への企業の関心は高まっている。なお、ルーマニアでは、ルノー傘下のダチアが乗用車を生産しており、2004 年 9 月に低価格車「5,000 ユーロカー」を発売、注目を集めている。

高い失業率

スロバキアの失業率は高水準で推移している。また、政府は労働市場改革を進めており、一般的に企業の雇用は買い手市場とされる。

しかし、失業率は賃金水準と同様に、地域格差が大きい。統計局によると、2004 年の失業率は 18.1%。地区別にみると VW が進出し、自動車産業の集積が進んでいる首都ブラチスラバの失業率は 8.2%と全国平均を大きく下回る(表 5)。さらに、ブラチスラバから北東

方向に伸びている道路に沿って、PSA が進出するトルナバで 12.5%、トレンチーンでは 8.6%と比較的低い水準だ。起亜自動車が進出を決定した北部のジリナは 17.5%。一方で、バンスカ・ピストリツァやコシツェなどスロバキア南部、東部では 25%を超えている。しかし産業界からは、失業率が高く一般工の採用は容易ではあっても、マネジャーやエンジニアといった人材については不足感を指摘する声もある。

人材育成の問題に関して、政府は迅速に対応している。人材不足が人件費の高騰を招き、競争力の低下をもたらすことを避けるためである。国内経済で大きな比重を占めている自動車産業を重要産業と位置付け、ZAP などの協力の下、エンジニアの育成を目的とした実務的なカリキュラムを策定した。現在全国 9 校のパイロット校で実施しており、2,000 人の学生が履修しているという。この点につき産業界は、「小国であるスロバキアにとって資源を集中させることは重要な戦略だ」と評価しているが、労働組合からは、特定産業への偏向を危惧する声も出ている。

(3) 地理的要因

西欧市場への近接性

スロバキアは、西欧という巨大な消費市場に隣接している。自動車産業にとっては、輸送コストの削減や納品までのリードタイムの短縮といった点でメリットは大きい。現時点では、高速道路網の整備に課題があるものの、前述のとおり EU 補助金を活用したインフラ整備が進めば、市場までの距離はさらに縮まる。

同時に、輸送網の整備により近隣諸国の自動車産業との連携が広がる可能性がある。進出企業にとって大きな課題の 1 つである現地調達率も、調達網を進出国のみならず周辺国にも拡大することが可能になるため、改善が期待できる。例えば、TEN-T プロジェクトではポーランドとスロバキアを結ぶ輸送網が整備されるが、これによりブラチスラバの VW がポーランド南部のカトヴィツェの企業から部品調達することも容易になるだろう。カトヴィツェ近郊にはいすゞ自動車、東海ゴム工業、東洋シール工業など日系自動車関連企業が多く集積しており、在ポーランド日系企業にとっても納入先拡大のチャンスとなる。

4. まとめ

スロバキアの自動車産業は、VW を中心に発展してきたが、いまやスロバキアの工業生

(表5)失業率の地域格差 (単位:%)

	2002年	2003年	2004年
ブラチスラバ	8.6	6.9	8.2
トルナバ	16.1	13.2	12.5
トレンチーン	11.3	9.2	8.6
ニトラ	23.8	23.4	20.3
ジリナ	17.3	17.2	17.5
バンスカ・ピストリツァ	25.2	23.8	26.6
プレショフ	20.1	20.4	22.9
コシツェ	24.1	23.0	25.2
国平均	18.5	17.4	18.1

[出所]統計局

産の 25%、貿易額の 20%を占める主要産業に成長している。

EU 加盟を果たしたスロバキアは、投資家に対して、西欧のビジネス・スタンダードとの「同質性」という安心感を与えると同時に、税制改革の推進やコスト競争力などの面では逆に「異質性」をアピールし、外資の誘致に成功している。特に自動車産業では、周辺国との競争の末、PSA と起亜自動車の誘致に成功した。これに伴い、サプライヤーの集積も進んでいる。2006 年には PSA は 20 万台、起亜自動車は 20~30 万台の生産体制を整える。91 年に進出し、生産台数を順調に拡大している VW と合わせ、スロバキアは一大自動車生産国として成長するものと予想される。

EU 市場をターゲットにする場合、EU 加盟国となったスロバキアは非加盟国よりも優位に立っている。自動車産業は関税により保護されているほか、物理的な距離が近いため、輸送にかかる費用や時間を抑えることができるためだ。これが収益性の低い「リッターカー」と呼ばれる小型車の生産となれば、優位性はさらに際立つ。

EU 域内においては、スロバキアの自動車産業は相対的な競争力の模索を続けることになる。インフラ整備状況や賃金水準などを始めとする中・東欧諸国の投資環境は、多様化が進んでいる。そして常に変化しており、そのスピードは速い。中期的には、スロバキアにも賃金上昇の波が広がり、その競争力は徐々に薄れるだろう。つまり、いまの競争力は「期限付きの」競争力と言える。そのため、環境の変化に柔軟に対応し、スロバキアの競争力を維持する政策を実行できるかどうかは今後のカギとなる。

スロバキアの自動車産業は、VW の好調な業績と、PSA と起亜自動車の進出の決定で脚光を浴びた。PSA と起亜自動車が生産を開始する 2006 年以降、スロバキア自動車産業の動向はさらに関心を集めるだろう。中・東欧諸国の投資環境の多様化と、EU 各国を結ぶ域内輸送網の整備の進展は、欧州自動車産業の垂直的国際分業を促す。スロバキアは投資メリットをどのように維持するのか。欧州における同質性と異質性を組み合わせた競争力の模索は、これからも続く。

<コラム～チェコの外資誘致戦略～>

環境の変化に柔軟に対応し、競争力を維持する施策の例として、有効な外資誘致策の実行に定評のあるチェコの例を見てみよう。外国投資庁（チェコインベスト）は 2002 年 6 月、産業構造の高度化と知識集約化を図るために、それまで製造業に限定していた投資インセンティブの範囲を拡大し、研究開発（R&D）などを行うテクノロジーセンター、戦略的サービス分野にも適用した。これにより、IBM によるサポートセンターの開設など、高付加価値分野への投資が拡大した。2004 年上半期には、チェコインベストが付与した助成金のうち、高付加価値分野が占める割合は 40%に達した。2004 年 5 月には高失業地域への投資に対するインセンティブの適用範囲を拡大し、地域格差の是正にも努めている。さらに 2005 年 1 月には研究・開発費を法人税の課税対象から控除する「改正所得税法」を施行し、研究・開発拠点の誘致策を強化している。労働コスト面で相対的なメリットが薄れつつあるチェコは、労働集約型の産業構造からの脱却と知識集約型産業への移行を戦略的に進めている。

6. インタビュー記録

(1) ウィーン比較経済研究所 (WIIW)

インタビュー対応者: Mr. Gabor Hunya (Senior Economist)

スロバキアへの FDI 流入は、他の中・東欧諸国と比較して遅い時期に始まった。また、これまでのスロバキア向けの FDI は、エネルギー関連企業の民営化に際しての投資など、一度限り (one-time-deal) のものが多かった。対内直接投資は 2002 年に大きく増加したが、これは一度だけのピークであって、増加傾向の始点とは言えない。

ただ、近年のスロバキアへの FDI は、チェコ、ハンガリー、ポーランドと同様に輸出志向型製造業への投資が増えてきている。製造業の投資には、大型の資本投資が必要となることも多い。そのため、大きな設備投資を伴わない IT 関連産業と異なり、容易には他国に移転しない。

スロバキアの自動車産業における外資進出動向をみると、91 年に進出した VW のみであったが、PSA と起亜自動車の完成車工場の設立に伴い、両社のサプライヤーのスロバキアへの進出が進んでいる。しかし、サプライヤーは必ずしもスロバキア国内で生産しなくても、近隣の中・東欧諸国から部品を供給することも可能だ。そういう点で、高速道路など物流網の整備が非常に重要になってくる。

< FDI の予測は困難 >

「スロバキアへの FDI が今後も伸びるか」という問いに対しては、「予測は難しい」としか言いようがない。なぜなら、スロバキアだけを見ていれば予測できるかということ、必ずしもそうではないためだ。

企業に投資を促す要因は主に 2 つある。第 1 に、受け入れ国の投資環境。第 2 に、経済動向など投資家 (企業) を取り巻く環境。第 1 の受け入れ国の投資環境については、投資家志向の制度改革や政府の財政状況などがある。例えば、スロバキアは、2004 年 1 月から法人税、所得税、付加価値税 (VAT) の税率を一律 19% とするフラット・タックス制を導入した。企業にとってシンプルで分かりやすい制度だ。また、政府の財政状態にも問題がないため増税の心配もない。スロバキアでは、政府が積極的にビジネス環境の整備に努めているほか、EU 加盟に伴って他の加盟国との通関手続きが簡素化された。受け入れ環境の整備状況は内生要因であり、投資動向の予測もある程度可能である。

しかし、第 2 の要因である企業を取り巻く状況は外生要因であり、予測が困難だ。例えば、2002 年に 25 億ユーロであったドイツの対外直接投資は、2003 年に大幅に減少した (前年比 86% 減)。こういった要因の FDI への影響を予測することは、非常に難しい。

< 「EU 域内での競争力」がカギ >

スロバキアが注目されている理由のひとつには、労働賃金の低さが挙げられる。しかし、同様の理由で注目されていたチェコ、ハンガリーなどでは、進出企業の増加に伴う賃金水準の上昇が問題となりつつあることから、スロバキアでも同様の問題は数年以内に起こるだろう。

しかし、状況を悲観する必要はない。スロバキアとしては、EU 圏内で競争力を保つことができればよい。スロバキアは、賃金水準では中国と競合できないし、ハイテク産業の水準では日本や米国にはかなわない。スロバキアはグローバル競争に取り組む必要はない。EU 圏内で、賃金水準や技術水準といった競争力のバランスを見出すことが重要だ。

UNCTAD の「World Investment Report」にもあったように、近年ではアウトソーシングやオフショアリングの FDI が増加しており、中・東欧諸国も投資対象国として注目されている。チェコやハンガリーなどは、R&D センターやサービスセンター向け投資に対する優遇制度を設けているが、これは、賃金水準以外の面で EU 域内での競争力を持つようとしていることの表れである。

(2) スロバキア投資・貿易開発庁 (SARIO)

インタビュー対応者：Mr. Dusan Samudovsky

(Deputy Head of Direct Marketing Department)

< 投資環境の整備を推進 >

スロバキアの投資メリットは 5 点ある。第 1 に、地理的要素。第 2 に、税制を始めとするビジネス環境。第 3 に、質の高い労働力が豊富である点。第 4 に、安価な労働コスト。第 5 に、充実した投資インセンティブだ。

税制については、2004 年 1 月から、19%のフラットタックス制度を導入した。また、配当に対する課税、贈与税、相続税は 0%。また 2005 年からは、利益の送金に対する課税も 0%。単純、公正かつ効果的な制度である。分かりやすい制度にすることで、汚職を抑制する効果もある。

労働者の質については、チェコスロバキアには軍需産業の歴史があるため、ジリナ、トルナバ、トレンチーンなどの都市では R&D、機械工学の技術水準が高い。国内には 19 の大学があり、大学進学率は 45%と西欧並みの水準だ。また労働組合が強くないため、一部の西欧諸国で見られるような労働争議が少ない。法定労働時間は週 40 時間で、残業は年間 150 時間まで可能。さらに被雇用者の同意の下、250 時間の残業が可能と、柔軟性がある。一部の国で問題となっている欠勤率については、10 日間までの病欠については会社が保障するが、35%まで削減することが可能だ。

EU 統計局によると、スロバキアの 1 時間当たりの賃金（社会保障負担を含む）は 3.06 ユーロで、EU 平均（19.90 ユーロ）はもとより、ポーランド（4.48 ユーロ）、チェコ（3.90 ユーロ）、ハンガリー（3.83 ユーロ）よりも低い賃金水準である。賃金水準の上昇率については、名目賃金上昇率は約 5% だが、実質では 2% 程度にとどまる。生産性の伸びは 5% と見られるため、十分に相殺できる範囲だ。

投資インセンティブについては、500 万ユーロ以上の投資を対象にしたタックスホリデーや、新規雇用に対する補助金、教育、トレーニングに費用に対する補助金を付与している。税制改革以外にもビジネス環境の整備にも努めており、世界銀行のレポート「Doing Business in 2005」では、スロバキアは会社登記にかかる日数や司法制度などの改革について高い評価を得た。国別の順位は 18 位で、中・東欧でトップであった。

EU 統計局によると、スロバキア経済は順調な発展が見込まれている。消費者物価上昇率については、ガス、電気料金の自由化など規制緩和や税制改革による影響を受け一時的に上昇するが、沈静化に向かうと予想されている。

<自動車産業向け投資が中心>

スロバキア経済における自動車産業の存在は大きい。PSA、起亜自動車の生産開始により、人口 1,000 人当たり 180 台の乗用車を生産することになり、世界一の水準となる。スロバキアは規模の小さな国であることから、産業も特化する必要がある。それに合わせて教育も特化し、必要な労働力を供給する体制を整備することで競争力を確保する。

国内の道路網については、東部で整備が遅れており、このため失業率も高い状況だ。しかし 2005 年の道路建設予算は前年比 60% 増加する見込みであり、整備の進展が期待できる。東部のコシツェまでの高速道路敷設は、早くも 2010 年、遅くても 2012 年までには完了する見込みである。

(3) スロバキア自動車工業会 (ZAP)

インタビュー対応者：Ms. Maria Novakova (Secretary General)

ZAP は、自動車生産、自動車輸入、二輪車生産・輸入、ディーラーの 4 部門から構成されている。92 年 6 月に設立。2004 年 11 月時点の加盟企業は 183 社。そのうち自動車生産部門の加盟企業が 85 社と最も多く、ディーラー部門（54 社）が続く。ディーラー部門は 2001 年からの 2 年間で 44 社増加した（図 5）。加盟企業の 20% が国内資本で、残り 80% は外国資本が入っている。

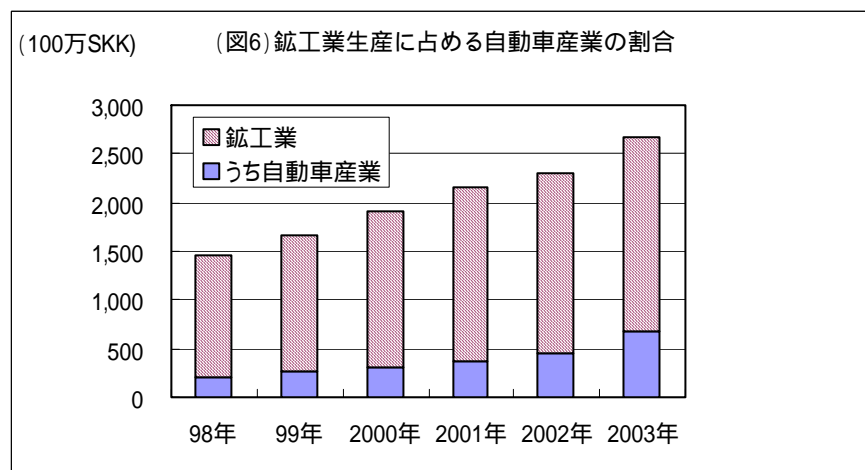
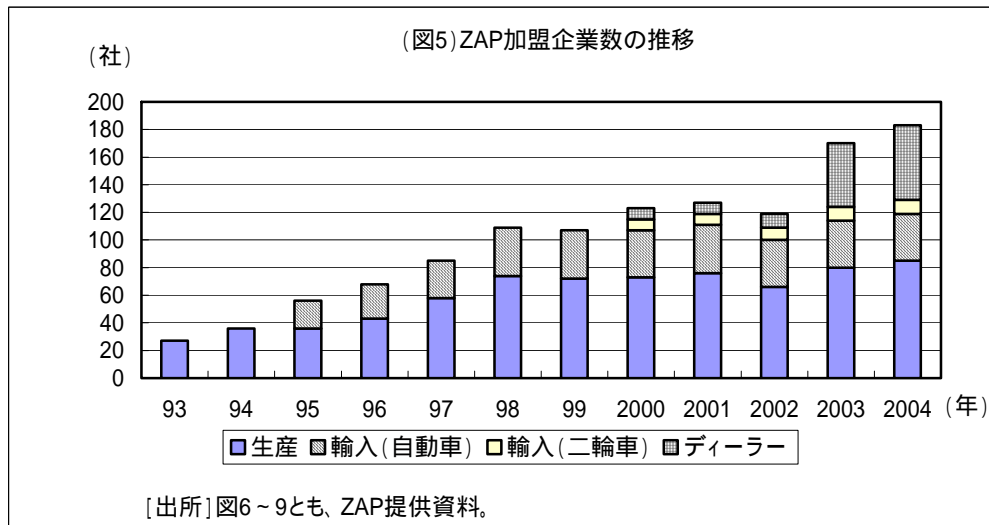
スロバキアの自動車産業の成長は著しい。VW が 91 年に進出するまでは、シュコダのサプライヤーが 35 社あるだけであった。R&D 拠点はあったものの、いずれも国営で生産

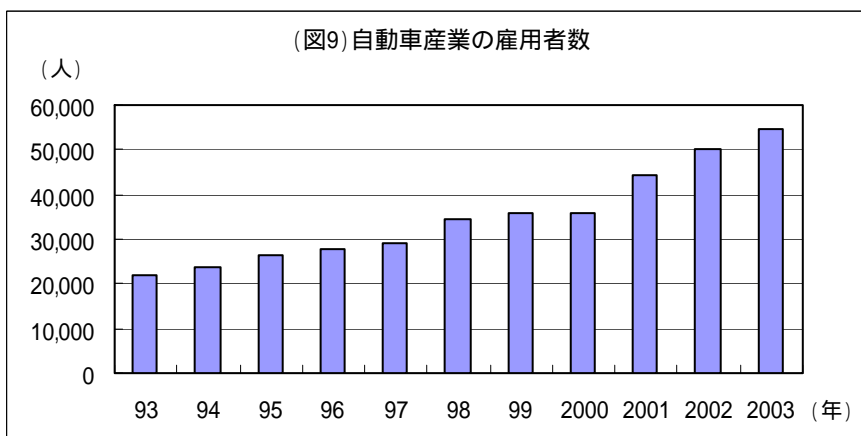
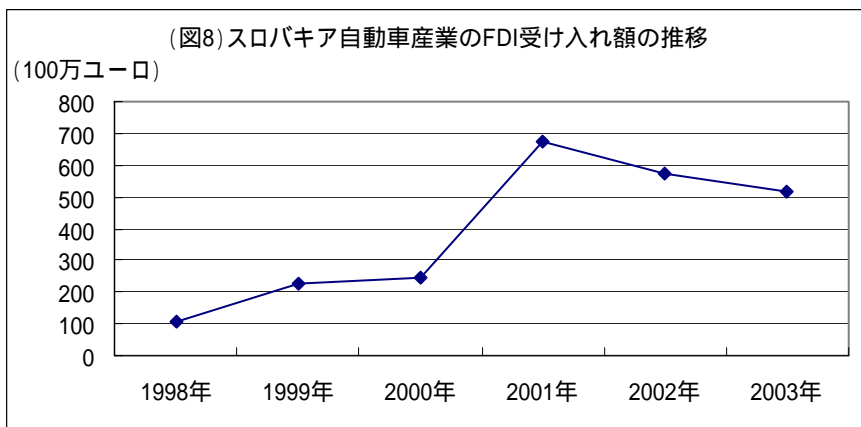
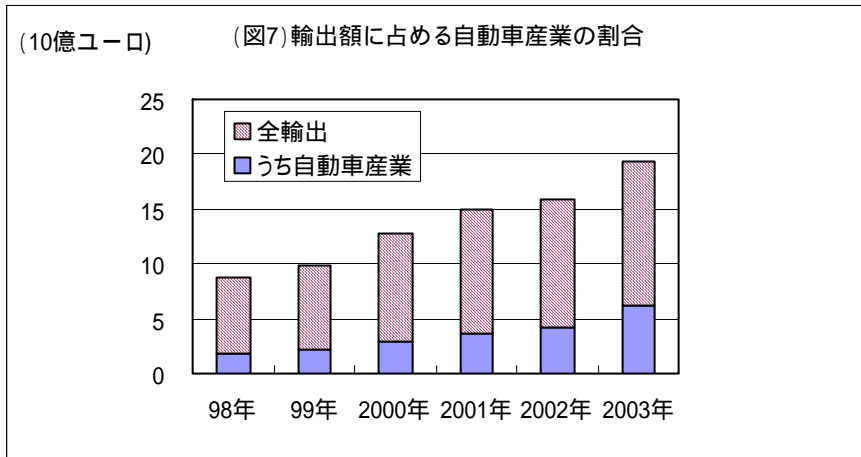
性は低かった。それが2003年には、自動車産業は鉱工業生産の27%、輸出全体の32%を占める主要産業に成長した。貿易収支をみても、国全体では6億ユーロの赤字だったものの、自動車産業では14億ユーロの黒字を記録した。自動車産業へのFDI流入額は横ばいだが、従事者は5万5,000人に達している（図6～9）。

スロバキアは、起亜自動車とPSAが完成車工場の設立を決定したことで注目されているが、スロバキア以外の中・東欧でも自動車産業の集積は進んでいる。中・東欧は欧州の一大自動車生産拠点となりつつある。このためスロバキアの部品メーカーは、今後国内だけでなく、近隣諸国への販路拡大の機会も得るだろう。

人材確保については、すでに問題になりつつある。このためZAPは2000年から、大学と提携して企業が求めるエンジニアの育成に努めている。教育省とも交渉し、2002年からカリキュラム、テキストの策定に携わっている。経済省の協力も得て、現在9校をパイロットセンターとして指定し、大学でプレス加工や溶接、プラスチック加工といった実務的な技術を学ぶカリキュラムを実施している。

賃金水準については、地域によって状況が異なっているが実情だ。今後は、緩やかな上昇が続くと予測している。





(4) スロバキア労働組合連盟 (KOZSR)

インタビュー対応者：Mr. Juraj Blahak (Vice Chairman)

スロバキアには、自動車産業の歴史は殆どない。ただ、第2次世界大戦後に旧ソ連の枠組みの中で軍需産業を割り当てられたため、エンジニアリング分野の産業としての蓄積はあった。89年のソ連崩壊後は、軍需産業に従事していた8万人が解雇された。

自動車産業への投資が急増している理由は主に5点。第1に、VWによる成功例。VWは91年に進出し、いまでは9,000人を雇用するほどに成長している。これはスロバキアの技術がVWからの信頼を獲得している証であり、今は他社がそれに追随している形だ。第2に、巨大な西欧市場に隣接しているという地理的要因。第3に、政治的な安定。第2、第3の要因は、近隣の東欧諸国にもあてはまる。第4に、低い賃金水準。第5に、政府の積極的な支援が挙げられる。

< 外資流入による雇用創出効果は限定的 >

投資メリットの1つである賃金水準は、現在上昇傾向にある。賃金水準の上昇によってスロバキアの競争力が低下するのではないかと、という懸念に対し、政府は「今後10~15年後くらいに問題になるものであり、喫緊の課題ではない」としている。しかし、労働組合は危機感を抱いている。ドイツの自動車産業は空洞化問題を抱えているし、今後ロシア、ウクライナの政治・経済が安定してきたら、スロバキアから資本が流出するおそれもある。実質賃金上昇率は、年3~4%程度とみており、チェコやハンガリーなどにもすぐに追いつく訳ではない。しかし、持続的な経済発展は、賃金水準の低さだけでは達成できない。将来を見据えた強い経済構造の確立に今から取り組むことが必要だ。

政府は税制改革により、一律19%のフラットタックス制度を導入した。これは企業にとって非常に魅力的な制度だ。他の中・東欧諸国でも、法人税を引き下げて外資誘致の促進を図る国もある。しかしこの施策は、再投資を促すものではないことに留意する必要がある。

また、FDIの雇用創出効果は限定的とみている。外資の流入によってリストラが進み、一時的に失業者も増加しても、効率化により企業の体力が強化され、結果的には雇用を生み出す、との見方がある。これは理論的には正しいが、実際は疑問である。リストラされる人は、技術や教育の面で問題があり、再雇用が難しい。失業者に対しては職業訓練が必要だ。国際機関などによる経済見通しでも、失業率に関しては横ばいとの見方が多い。

< 質の高い雇用の創出が課題 >

技術のない若年層は、非常に安い賃金で雇用されている。労働者に対する教育が必要だが、現状では雇用者と被雇用者との間の協力が不十分だ。日本では、企業が研究開発やト

レーニングにかかる費用は GDP 比 3%であるのに対し、スロバキアでは 0.67%にとどまっている。

強い経済構造の確立に必要な長期的な取り組みとは、教育を受けた、技術のある若い労働力の育成である。しかし、長期的な取り組みと同時に、現在の生活水準の向上も図らねばならない点が難しい。

スロバキアでは所得格差が大きいのも事実だ。ブラチスラバにおける 1 人当たり GDP は、EU15 の平均以上。しかし残りの地域は EU 平均の 30~35%程度にとどまっている。経済政策、社会政策の欧州モデルの構築を目指した「リスボン戦略」をどのように実現するかが、大きな課題となっている。

また、政府は自動車産業の育成を政治課題として取り組んでいるが、バランスの取れた産業育成政策を望む。起亜自動車の誘致に際しては、経済相や自治体が韓国を訪問して交渉を行った。その結果、ポーランド、ハンガリー、チェコとの競争の末に誘致に成功したが、政府による支援額は 90 億コルナ（約 2 億ユーロ）にも上っている。また政府は起亜自動車の工業用地を用意する際に、私有地を収用した。これを不服とする土地所有者は提訴したが、裁判所は収用を「公の利益」のためであるとして政府を支持した。これら一連の動きに対して、国民やメディアからは、外資に対する過度な優遇であるとの批判があるのも事実である。

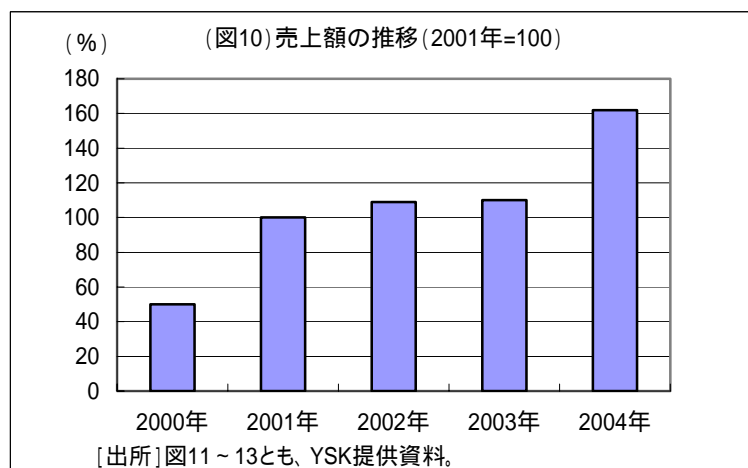
(5) 矢崎スロバキア

インタビュー対応者：Mr. Akos Meder (General Manager)

< 好調な業績が続く >

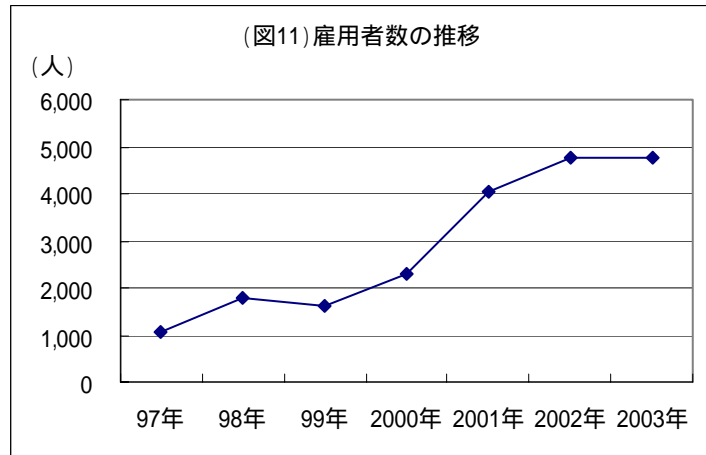
矢崎総業は 94 年、シーメンスのワイヤーハーネス事業を引き継ぐ形で、スロバキアのプリエビザにスロバキアの民間企業と合弁で生産工場（YSK）を設立した。矢崎総業は当時、すでにスペインやポルトガルでワイヤーハーネスを生産していたが、人件費の上昇に伴い、中・東欧にも生産拠点を設立した。

YSK はフォードの品質基準 Q1 や、QS9000、ISO14001 など様々な品質規格を取得している。販売先も、設立当初からの顧客であるフォードのほか、ネッドカー、トヨ



タ、ロータス、オペルなどへの供給実績を持つ。業績は順調で、2004年の売上高は前年比47%増を見込んでいる(図10)。

事業の拡大に伴い2000年に分工場を設立し、雇用者数も増やしており、2003年には4,700人に達している(図11)。



スロバキアの投資メリットは、第1に地理的要因。顧客がいる西欧市場に近い点は、大きなメリットだ。YSKが所在するプリエビザからウィーンまでは230km程度。フォードの工場があるゲンク(ベルギー)までのリードタイムはトラックで2日だ。ただ、道路網は整備されつつあるものの、さらなる改善を望む。プラチスラバから北東方向に伸びている高速道路E75は、当初2006年にジリナまで延伸する予定だったが、完成は遅れる見込みだ。

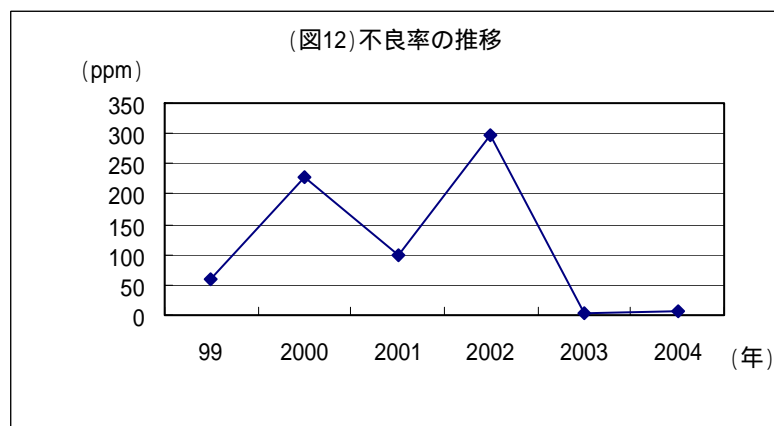
第2に、EU加盟に伴うビジネス環境の整備。域内輸送に関しては関税が撤廃されたほか、インフラ整備に対するEUからの補助金も活用できる。

第3に、賃金水準などの生産コストが低廉で、かつ安定していること。90年代には、投資先としてハンガリーやチェコが注目されていたが、近年は、賃金水準に着目してスロバキアを選択する企業が増えてきている。スロバキアの実質賃金上昇率は2%台。YSKでは5%程度だが、生産性の伸びで十分にカバーできる範囲だ。

第4に、労働市場。スロバキアの失業率は20%近い高水準で、買い手市場。さらに政府は、従業員の採用・解雇に対する規制を緩和する改革に取り組んでいるほか、従業員の病欠に対する企業の給与負担を軽減させる施策を進めている。

<人材育成が課題>

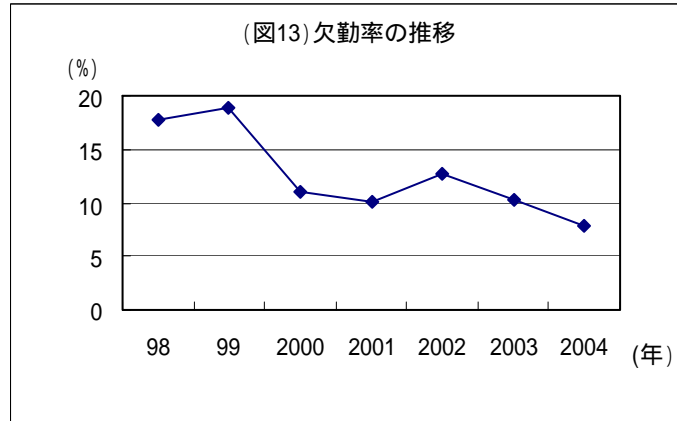
従業員の質については評価している。YSKは1,000人単位で新規雇用をするが、3カ月の研修期間をかけて訓練している。新規ラインを立ち上げた2000年、2002年には一時的に不良率が上昇



したものの、2004年の不良率は6ppmと低い水準を保っている（図12）。

かつて20%近かった欠勤率は、2004年には7.9%まで下がった（図13）。今後、6%台に引き下げること目標にしている。

失業率が高いことから、オペレーターの雇用は容易だが、エンジニアやマネージャークラスの人材は、すでに足りない状況だ。これを改善するには、企業と大学が共同研究に取り組む枠組みや、リーダーや技術者を育成する教育システムが必要だと考えている。政府



も人材育成の重要性を認識しており、ドイツを倣って作成したカリキュラムに基づく教育に取り組み始めた。

スロバキアでは、PSA、起亜自動車それぞれ2006年から乗用車の生産を開始することから、サプライヤーの進出も続いている。スロバキアは欧州での一大自動車生産拠点となり、今後のビジネスチャンスの拡大にも期待している。

(志牟田 剛)