

イギリスの産業政策と自動車メーカーに 関する考察

加藤 敦 宣

1 はじめに

高い国際競争力を持ち得なかったイギリスの自動車産業は、自由競争の波に曝された典型的な産業の1つである。かつては、ジャガーやロールスロイス、ベントレーなど、世界の人々が憧れる自動車を生み出してきたが、現在、イギリス資本で生き残っている往年の自動車メーカーは、モーガンただ1社のみである¹⁾。ただし、このモーガンもラグジュアリー・カーを受注生産する高級自動車メーカーであり、一般的な乗用車を大量生産する自動車メーカーではない²⁾。

いわゆる英国病を克服するために、イギリスは新自由主義の方向へ舵を切った訳であるが、その帰結として国内企業の衰退と外国企業の隆盛がもたらされた。このことはウィンブルドン現象としばしば評される。これはテニスがイギリス発祥のスポーツであるにもかかわらず、四大トーナメントの1つであるウィンブルドン大会で、他国の強豪選手ばかりが活躍する実情を引き合いに出した表現である³⁾。もっとも当のイギリスでは、市場競争が促されることにより、

1) ジャガーはインド資本のタタ・モーターズ傘下に、ロールスロイスはドイツ資本のBMW傘下に、ベントレーは同じくドイツ資本のフォルクス・ワーゲン(VW)傘下に、それぞれ収まっている。

2) モーガンは従業員数170人、年間生産台数1,000台の自動車メーカーである(Morgan Motor Company HP)。

世界の最も優れた製品やサービスが提供され、結果として国民生活が向上して豊かになる、と極めて現実的に捉えている向きもある。

実際、イギリス国内資本の大きな自動車メーカーは、既にほとんどが失われてしまったが、ハイブリッド自動車 (HV) や高性能ディーゼル・エンジン車、電気自動車 (EV) などは、イギリス国内でいつでも購入可能であるし、実際に街の中で目にする機会も決して少なくない。また、自動車の排ガス規制など厳しい環境政策も、イギリス政府により力強く推進されており、例えば、ロンドン市内の渋滞課金制度、いわゆる渋滞税の導入も既に実現している。自動車メーカーが本国資本か外国資本かを問わずとも、イギリスはイノベーションの成果をしっかりと享受しているのである⁴⁾。

それは当然であるが、イギリス市場に海外自動車メーカーが参入し、最先端の自動車を豊富に供給しているからに他ならない⁵⁾。しかも、かつてのイギリスの自動車メーカーに代わり、海外自動車メーカーがイギリス国内で操業をしている。そして、あまり広く認知されていない事柄であるが、その一翼を担っているのが、実は日本の自動車メーカーなのである。そこで本稿ではイギリス自動車産業の現況と、イギリスにおける日本の自動車メーカーの役割について、現地日本自動車メーカーへのインタビュー調査の内容も踏まえつつ、論じていくこととする。

2 グローバル市場から見たイギリスの自動車産業

イギリスの自動車産業の位置付けを明らかにするため、まず 2012 年現在における世界の自動車生産台数について、国際自動車工業協会 (OICA) の Production Statistics に基づき概観する。2012 年の世界の自動車総生産台数は、およそ 8 400 万台であった (参照: 資料 2 1)。その内訳であるが、乗用車がおおよそ 6 300 万台、商用車が 2 100 万台であり、対前年比で見た場合は、乗用車がプラス 5 3 パーセント、商用車がプラス 4 5 パーセントで、全体としては 5 2 パーセントの伸びであった。

3) 余談になるが、2013 年のウィンブルドン大会の男子シングルスで、イギリス人のアンディ・マリー選手が優勝した。同大会でのイギリス人男子の優勝は、実に 77 年ぶりのことだそうである。

4) OLEV [2013] P30-P31

5) 現在、イギリス国内の 32 ヶ所で自動車工場が操業している (SMMT [2013] P19)。

イギリスの産業政策と自動車メーカーに関する考察

2008年9月に発生したリーマンショックを端緒とする世界的景気後退により、2009年の世界の自動車生産台数は6,200万台弱にまで大きく落ち込んだが、その後の新興国における堅調な需要と先進国における低燃費の小型車需要などに支えられて⁶⁾、2012年は遂に過去最高の生産台数を記録するに至った。

現在、グローバルに眺めると好況にある自動車産業であるが、その中においてイギリスの乗用車生産台数は146.5万台となっている（参照：資料2.2）。

資料2.1 世界の自動車生産台数⁷⁾（2012年）

	乗用車	商用車	総生産台数
世界合計	63,069,541 (+5.3%)	21,071,668 (+4.5%)	84,141,209 (+5.2%)

資料2.2 世界の乗用車生産台数とイギリスのシェア⁸⁾（2012年）

順位	国名	乗用車(万台)	シェア(%)
1	中国	1,552.4	24.6%
2	日本	855.4	13.6%
3	ドイツ	538.8	8.5%
4	韓国	416.7	6.6%
5	アメリカ	410.6	6.5%
6	インド	328.5	5.2%
7	ブラジル	262.4	4.2%
8	ロシア	196.9	3.1%
9	メキシコ	181.0	2.9%
10	フランス	168.3	2.7%
11	スペイン	154.0	2.4%
12	イギリス	146.5	2.3%
13	チェコ	117.2	1.9%
14	カナダ	104.0	1.6%
15	タイ	95.8	1.5%
16	スロベキア	90.0	1.4%
17	イラン	84.8	1.3%
18	インドネシア	74.4	1.2%
19	トルコ	57.7	0.9%
20	ポーランド	54.0	0.9%
	その他	417.7	6.6%
	合計	6,307.0	100.0%

世界シェアは2.3パーセント、順位で見ると世界第12位である。中国、インド、ブラジルなど新興国の伸びが著しいため、世界全体の中では決して高い生産実績とは言えない。

もっとも、EU域内に着目するならば、同域内1位のドイツの生産台数が538.8万台（世界シェア：8.5パーセント、世界順位：3位）と、明らかに他のEU加盟国よりも抜きん出ているものの、以下、2位のフランス168.3万台（世界シェア：2.7パーセント、世界順位：10位）、3位のスペイン154.0万台（世界シェア：2.4パーセント、世界順位：11位）、4位のイギリス146.5万台（世界シェア：2.3パーセント、世界順位：12位）、5位のチェコ117.2万台（世界シェア：1.9パーセント、世界順位13位）と続いていることから、イギリスのポジションは他のEU加盟国と比較しても何ら遜色はない。

次にイギリスの2000年から2012年までの乗用車生産台数の推移を外観する（参照：資料2.3）。データからも明らかのようにリーマンショック直後の2009年は、イギリスの乗用車生産台数が100万台を割り込み、極めて厳しい状況にあったことが窺える。その後2010年、2011年と持ち直し、遂に2012年には2008年の生産台数を上回る水準にまで回復している。

ただ、それ以上にグローバル市場の成長が著しい。2000年頃の乗用車生産

資料2.3 イギリスの乗用車生産台数の推移⁹⁾（2000～2012年）

	英国(万台)	世界全体(万台)	シェア(%)
2000	164.1	4,121.6	4.0%
2001	149.2	3,982.6	3.7%
2002	163.0	4,135.8	3.9%
2003	165.8	4,196.9	3.9%
2004	164.7	4,455.4	3.7%
2005	159.6	4,686.3	3.4%
2006	144.2	4,991.9	2.9%
2007	153.5	5,320.1	2.9%
2008	144.7	5,272.6	2.7%
2009	99.9	4,777.3	2.1%
2010	127.0	5,834.2	2.2%
2011	134.4	5,987.1	2.2%
2012	146.5	6,307.0	2.3%

6) FOURIN [2010] P1-P15

7) OICA [2012]

8) OICA [2012]

9) OICA [2012]

台数は約4,000万台であったが、2012年現在では6,000万台を優に超えてしまっている。つまり、この間にグローバル市場は1.5倍も膨らんだ計算になる。これはかなり驚異的な数字であるのだが、イギリスの乗用車生産台数は景気後退期を別にすれば、140万台から160万台の間を推移しており、世界の動きに呼応するような生産台数の大きな変化は認められない。この結果として、世界の乗用車生産台数に占めるイギリスのシェアは微減傾向にある。

3 イギリス経済から見た国内自動車産業の位置付け

では、次にイギリス国内からイギリスの自動車産業を概観する。ここでは英国自動車工業会¹⁰⁾(SMMT)のデータに基づき、話を進めることにしたい。グローバル市場においてイギリス自動車産業のシェアは低下しているものの、イギリス経済における自動車産業の貢献度は、依然として極めて大きい。最も自動車の生産量が落ち込んだ2009年においても、自動車産業はイギリスで最大の輸出産業であった。当時の輸出総額は240億ポンドにも及んでいる¹¹⁾。2011年より過去5年間の推移を見ても、輸出総額の10パーセント前後を自動車産業が占めている状況にある(参照:資料3-1)。

乗用車の生産状況をさらに精査してみると、2000年頃は国内市場向けに生産された乗用車は4割程度であり、あとの6割はEUほか海外市場向けに生産されている。このことから海外向けの生産が、イギリス自動車産業の軸を為していることが判る(参照:資料3-2)。直近の2012年データではこの傾向にさらに拍車が掛かり、2割が国内市場向けに生産され、8割が海外向けに生産

資料3-1 英国輸出総額に占める自動車産業の割合¹²⁾(2007~2011年)

	輸出構成比(%)
2007年	11.8
2008年	11.8
2009年	10.5
2010年	10.9
2011年	9.2

10) 英国自動車工業会(SMMT)は、The Society of Motor Manufacturers and Tradeの略である。

11) Henry [2011] P7

12) SMMT [2012] P9

資料3 2 イギリスの乗用車生産台数の内訳¹³⁾(2000~2012年)

	国内市場		海外市場		総生産台数
	台数	構成比	台数	構成比	
2000	578,462	35.2%	1,062,990	64.8%	1,641,452
2001	598,151	40.1%	894,214	59.9%	1,492,365
2002	582,484	35.7%	1,047,450	64.3%	1,629,934
2003	523,799	31.6%	1,143,759	69.0%	1,657,558
2004	463,994	28.2%	1,179,756	71.6%	1,646,750
2005	411,194	25.8%	1,184,503	74.2%	1,595,697
2006	335,992	23.3%	1,106,093	76.7%	1,442,085
2007	349,108	22.7%	1,185,459	77.3%	1,534,567
2008	318,033	22.0%	1,128,586	78.0%	1,446,619
2009	237,226	23.7%	762,234	76.3%	999,460
2010	309,024	24.3%	961,420	75.7%	1,270,444
2011	219,134	16.3%	1,124,676	83.7%	1,343,810
2012	252,875	17.3%	1,212,031	82.7%	1,464,906

されている状況にある。主要な輸出先はやはり EU であり、他にロシア、米国などが挙げられる。イギリスは北大西洋上に位置するため、海上輸送によるこれらの国々へのアクセスに関して、地理的なアドバンテージを持っている。現在、輸出先は 100 ヶ国以上にも及んでいる。

では、イギリスで生産されている乗用車は、一体どのようなメーカーにより作られているのだろうか。それを端的に示しているのが、以下の資料である(参照:資料3 3)。2012 年から過去 5 年間、イギリスの生産台数シェアで首位にあるのは日本の日産自動車である。現在、35 パーセント前後のシェアを持っている。そして、多少の経年変動はあるものの、ホンダとトヨタ自動車がそれぞれ 10 パーセント前後のシェアを持っており、イギリスで生産される乗用車のおよそ半分が、日本の自動車メーカーによるものであることが分かる。イギリスの自動車産業において日本企業は、実は極めて高いプレゼンスを持っているのである。

また、資料3 3にあるその他のメーカーについても簡単に触れておく。まず、ヴォクスホールは元々イギリスの自動車メーカーであったが、現在は GM 傘下の自動車ブランドになっている¹⁴⁾。ミニは小型車でデザイン性も高いため、

13) SMMT [2013]

14) ヴォクスホール (Vauxhall) の日本語表記は、ヴォグゾールとされることもある。なお、ヴォクスホールの自動車は、同じ GM グループのオペルが製造し、英国内でヴォクスホール

イギリスの産業政策と自動車メーカーに関する考察

資料3-3 イギリスの主な自動車ブランドの生産推移¹⁶⁾(2008~2012年)

	第1位			第2位			第3位			第4位			第5位			総生産台数
2008	日産自動車	386,555	26.7%	ミニ	234,461	16.2%	ホンダ	230,423	15.9%	トヨタ自動車	213,329	14.7%	ランドローバー	184,831	12.8%	1,446,619
2009	日産自動車	338,150	23.4%	ミニ	213,670	14.8%	トヨタ自動車	127,394	8.8%	ランドローバー	114,453	7.9%	ヴォクスホール	76,771	5.3%	999,460
2010	日産自動車	423,262	31.5%	ミニ	216,302	16.1%	ランドローバー	179,165	13.3%	ホンダ	139,278	10.4%	トヨタ自動車	137,054	10.2%	1,270,444
2011	日産自動車	480,485	35.8%	ランドローバー	238,237	17.7%	ミニ	191,474	14.2%	ヴォクスホール	137,971	10.3%	トヨタ自動車	128,146	9.5%	1,343,810
2012	日産自動車	510,572	34.9%	ランドローバー	305,467	20.9%	ミニ	207,530	14.2%	ホンダ	165,630	11.3%	トヨタ自動車	109,429	7.5%	1,464,906

日本でも人気のある自動車の1つであるが、これも現在はイギリスではなくドイツのBMW傘下の自動車ブランドになっている¹⁵⁾。さらにSUVで人気のあるランドローバーはジャガー・ランドローバーとして、近年成長の著しいインドのタタ・モーターズ傘下の自動車ブランドになっている。

4 イギリスの自動車産業政策

本章では、イギリス政府の自動車産業政策について、簡単に眺めていくこととする。イギリス政府も日本政府と同様に自動車に対する産業政策を持っている。ただ、日本と政策的にやや異なるのは、イギリスなどEU加盟国の場合、欧州委員会による指令などの影響も受けることであろう。イギリスにも日本の次世代自動車戦略に相当するような産業政策が存在するが、それは欧州委員会によるグリーンカーイニシアティブ(GCI)やそれに関連する政策の影響を受け、地球温暖化対策やCO₂削減により重点を置いたものとなっている。

次世代自動車の技術ロードマップは、イギリスの有識者によって構成されたNAGIT(New Automotive Innovation and Growth Team)[2009]により発表されている。これによると2010年から2020年までにハイブリッド自動車(HV)、2020年から2030年までにプラグイン・ハイブリッド自動車(PHV)と電気自動車(EV)、2030年以降はそれらに加えて燃料電池自動車(FCV)の普及を目標としている¹⁷⁾。

日本の次世代自動車のロードマップと比較をすると、プラグイン・ハイブリッド自動車(PHEV)や電気自動車(EV)の普及に関しては、両国の普及時期にそれほど違いは見られない。ただ、燃料電池自動車(FCV)については、日本

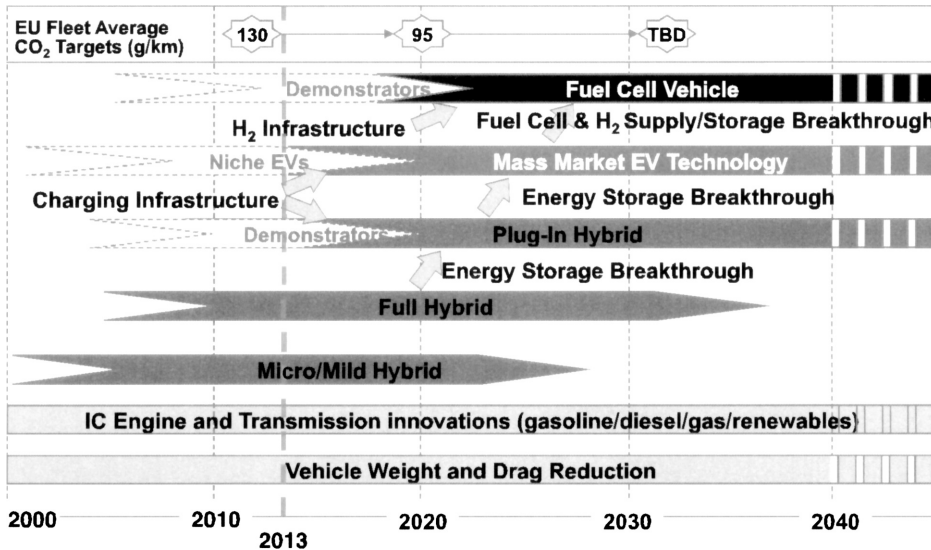
のブランドで販売されている。

15) BMWも英国ブランドであったことを活かしたマーケティングをときとして行っている。

16) SMMT[2013]

17) NAGIT[2009] P45

資料4 1 イギリスの自動車技術ロードマップ



政府が積極的に自動車政策に関与したケースでも、2030年代の最大普及率は3パーセントとなっており、イギリス政府は燃料電池自動車の技術革新に対しては、やや高い評価をしていることが窺える¹⁸⁾。

イギリスでは2010年に政権交代が起こり、労働党のブラウン政権から保守党と自由民主党の連立政権であるキャメロン政権へ移行したが、自動車産業に対する政策に関しては大きな政策的転換は見受けられない。引き続きCO₂排出量の少ない低炭素自動車 (LEVs: Low Emission Vehicles) もしくは超低炭素自動車 (ULEVs: Ultra Low Emission Vehicles) の技術開発や市場導入を重視している¹⁹⁾。

ただ、イギリスには国内資本の大きな自動車メーカーが存在しない。このため有力な自国資本の自動車メーカーを持つ国の産業政策と比較すると、自国の自動車産業の保護・育成といった視点が少ない。海外自動車メーカーのイギリス参入を促すための工夫が随所に見られ、その意味では幾分ユニークな特徴を持っていると言える。

2013年にイギリス政府が発表した自動車産業政策では、技術イノベーション

18) 政策パッケージの内容も日本と同様であり、自動車購入補助金、R&Dの促進、インフラ整備、実証プロジェクトの推進などによって構成されている (e.g. OLEV [2011])

19) イギリス政府は地球温暖化対策として温室効果ガスの削減のため、2009年には低炭素移行計画 (Low Carbon Transition Plan) を、2011年には炭素計画 (Carbon Plan) をそれぞれ公開している (HM Government [2009], HM Government [2011])。

ン、サプライ・チェーン、スキル、ビジネス環境の4分野が、戦略的重点領域として掲げられている²⁰⁾。スキルとビジネス環境の分野は、教育訓練や優遇税制などに関わる部分なので割愛し、ここでは技術イノベーションとサプライ・チェーンについて簡単に触れておく。

技術イノベーションでは、内燃機関の技術革新、低燃費走行のための技術革新、バッテリーの技術革新、車体の軽量化、ITS（次世代交通網）の推進などが戦略ターゲットとなっている。これらはCO₂排出量の少ない次世代自動車の中核となる技術である。このような目標設定が海外自動車メーカーに対して可能な背景として、イギリス国内にある大学や研究機関などの優れた知識基盤の存在が挙げられる。イギリス政府もこれらの機関との共同研究を推奨しており、海外自動車メーカーにも魅力あるインセンティブとして機能している。

国内サプライ・チェーンの強化としては、エンジニアリング、デザイン、リーダーシップ、マネジメントなどの各種ケイパビリティの構築、サプライ・チェーンの弾力的運用、リーン生産方式などが挙げられている。特に従業員や組織の能力に着目し、これらを強化していくことで、国際競争力の向上を推し進めようとしており、この点は日本の自動車メーカーの生産管理とも親和性が高い内容となっている。

5 欧州市場で主流を占めるディーゼル・エンジン車

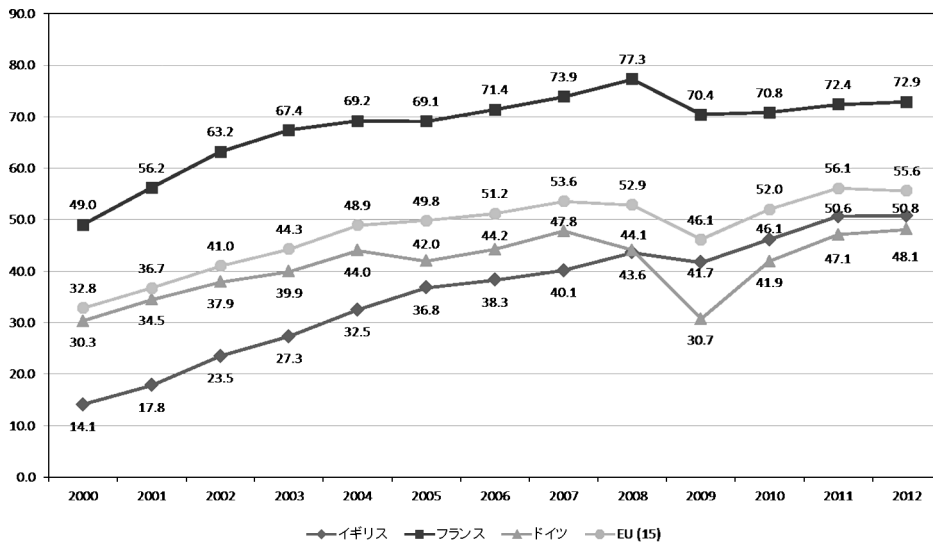
次世代自動車に向けたイノベーションは進行しつつあるが、欧州の自動車市場では依然としてディーゼル・エンジン車が主流となっている。日本の自動車市場ではガソリン・エンジン車が一般的であるが、このことは2つの市場の性格の違いを顕著に示す好例である。日本の自動車メーカーが欧州市場に進出した際に、ドイツ車など欧州自動車メーカーとの市場競争に直面する訳であるが、このときに最初の壁として立ちはだかるテーマが、欧州の自動車ユーザーの必要とするディーゼル・エンジンの開発である。

欧州におけるディーゼル・エンジン車の普及状況を知るのには、全欧自動車工業会²¹⁾ (ACEA) の公表している統計資料が最適である（参照：資料5 1）。同資料によればイギリスにおけるディーゼル・エンジン車普及率は、約51パ

20) HM Government [2013] P5-P8

21) 欧州自動車工業会 (ACEA) は、European Automobile Manufacturers' Association の略である。

資料5 1 欧州におけるディーゼル・エンジン車の普及比率



ーセントとなっている。同じ欧州域内においても、フランスは約73パーセントと非常に高い普及率となっている一方で、ドイツは約48パーセントとイギリスとほぼ同じ水準にある。EU 15ヶ国におけるディーゼル・エンジン車普及率の平均値は約56パーセントであるので、イギリスの普及率はそれより少し低い水準にあるといえる²²⁾。

なぜヨーロッパでディーゼル・エンジン車が、主流を占めているのであろうか。これには諸説あるが、一般に欧州では年間走行距離が長めの傾向にあり、軽油を燃料とすることでランニングコストが低く抑えられるからだと考えられている。また、高速レンジでの安定的な走行が多くを占めるため、ディーゼル・エンジンの燃費を悪くする小刻みなシフトチェンジが少ないことも理由として挙げられている。これらの諸要因から価格的には多少割高なディーゼル・エンジン車であっても、乗り続けることで費用対効果のメリットを十分に享受できるとされる²³⁾。

また、ディーゼル・エンジンの特性として、高圧環境下での使用に耐える頑丈さを持つため、エンジン強度に優れることや、軽油がガソリンに比べて潤滑

22) EU 15ヶ国とは、ベルギー、ドイツ、フランス、イタリア、ルクセンブルク、デンマーク、アイルランド、イギリス、ギリシャ、ポルトガル、スペイン、オーストリア、フィンランド、スウェーデンを指す(辰巳 [2012] P25-P37)。なお2013年現在、EUは第6次拡大でクロアチアが加盟し、28ヶ国で構成されている(外務省HP)。

23) 経済産業省 [2005] P13-P24

性に優れること、ガソリン・エンジンほど高回転で使用されないことなどから、ガソリン・エンジンよりもエンジン寿命がより長くなるため、自動車への信頼性が高まることが挙げられる。これは長距離走行をする上でも大切なポイントとなり得る。ただし、先にも若干触れていることであるが、強度を高めようとしてエンジンに使用する合金量が増えるため、その分だけ製造コストはガソリン・エンジンよりも、どうしても割高となってしまう。

その他のメリットとしては、トルク性能が高いため、よりスムーズな発進ができることや、ガソリン・エンジン車と比べて CO₂ 排出量が低く、地球温暖化問題に関して環境性能が高いことなどが挙げられる。前者については、大柄なドライバーや同乗者がいる場合には、特に性能の違いが際立ちやすい。また、後者については、確かに CO₂ 排出量は低いものの、NO_x や粒子状物質はどうしても出やすいという問題がある。この問題点を解消する方法として、より環境性能に優れたクリーン・ディーゼル・エンジンが研究開発されている。

なお、日本市場との兼ね合いでここから得られる知見について、最後に簡単に触れておきたい。欧州市場のディーゼル・エンジン車と異なり、日本市場のディーゼル・エンジン車は短い区間での発進・停車を繰り返すことが多い。このため低速時における燃費をいかにして向上させるかが、ディーゼル・エンジン技術における開発テーマとなる。ディーゼル・エンジンは日本でも人気の高いミニバンや SUV にも搭載されている。燃料価格の安価な軽油で走ることが出来るため、エンジン改良とそれに伴うエンジン性能の向上さえ図ることが出来れば、ディーゼル・エンジン車は極めて魅力的な商品となり得る。そのためエンジン価格差があまり生じないようにするコストダウン実現と、低速時の燃費改善を同時に達成するようなディーゼル・エンジンの開発がポイントとなっている²⁴⁾。

6 英国日産サンダーランド工場視察²⁵⁾

英国日産のサンダーランド工場は、イングランド北東部のタイン・アンド・

24) その1つの方法として、ディーゼル用酸化触媒 (DOC: Diesel Oxidation Catalyst) とディーゼル微粒子捕集フィルター (DPF: Diesel Particulate Filter) を近接させることで、低速時のディーゼル・エンジンの燃費向上を図ることが可能である。この新しいディーゼル・エンジンを積んだ乗用車が、2013年に三菱自動車から日本市場向けに上市される予定である。

25) 今回、新設ライン立ち上げの非常にお忙しい時期にも拘わらず、視察を快く受け容れて頂

ウェア州にある。同工場へアクセスとなる国際空港はニューカッスル空港で、ロンドンからおよそ1時間、パリおよびアムステルダムからおよそ3時間の距離にある。イングランド最北部にある国際空港であるが、イングランドの北の玄関口の役割を担っている。このためヒースロー空港、シャルルドゴール空港、アムステルダム空港などの主要ハブ空港とも接続が良く、利便性の高い空港となっている。

サンダーランド市の人口はおよそ28万人で、これは山口県下関市と同じ位の人口である。サンダーランドは古くからある工業都市で、元々は造船業や炭鉱業が盛んな所であった。この地域は日本とも古くから縁があり、日露戦争のとき東郷平八郎の旗艦として活躍した戦艦三笠は、サンダーランド造船所で建造されたものである²⁶⁾。100年以上にも及ぶ造船業の産業集積があったことで、サンダーランドには優れた造船技術とそれを支える知識基盤が形成されてきた²⁷⁾。

また、サンダーランドのもう1つの代表的な産業が炭鉱業であった。19世紀当時は世界でも最先端の技術を持つ炭鉱であり、北東イングランドの繁栄を造船業と共に支えていた。ところが、1980年代にサッチャー政権が推進した一連の経済改革により、他の国営企業と同様に石炭産業も民営化が進められ、国際競争力を維持できなかったサンダーランドの炭鉱も1990年代には閉山に追い込まれた。2013年にサッチャー元首相が死去した際に、英国内では都市部と地方部でその評価が分かるとよく言われたが、この地域では今でも当時のサッチャー政権の評価は低く批判的である²⁸⁾。豊富な人的資源はそのまま失業問題へと繋がるため、雇用創出に繋がる産業の誘致、産業構造の転換が政治的にも経済的にも望まれた。

そのようなイギリス政府の要請に応える形で日産自動車が、サンダーランド

きました英国日産自動車の川野公範氏に対しまして、この場をお借りして深く御礼申し上げます。

26) また、岩倉遣欧使節団もニューカッスルに滞在し、当時隆盛を誇っていた造船業を視察している。

27) 産業革命のときに蒸気機関車を実用化したジョージ・スチーブンソンやアームストロング砲で知られるアームストロング社の創設者ウィリアム・G・アームストロングもニューカッスルの出身である。

28) サッチャー政権は民営化などにより自由主義経済の発展に寄与する一方で、地方自治体による公共サービスを可能な限り削減し、財政健全化と財政規律の引き締めを推し進めた側面を併せ持つ(川勝・三好 [1999] P135-P140)。

に工場を建設したのが1984年のことであった。サンダーランド工場の敷地というのは、元々、空軍基地が置かれていたところであり、地盤が平坦でしっかりしており、自動車工場を建設するには好適地であった。ここで実際の自動車生産が始まったのは1986年中頃からであり、初年度の生産台数は5,000台超であった。当時はブルーバードを生産していたそうである。その後、1987年には3万台弱、1988年は6万台弱と生産台数を着実に増加させ、現在では50万台弱を生産するイギリス国内で最大の自動車工場となっている。

サンダーランド工場で2012年の時点で生産されているのは、ノート、キャッシュカイ（日本名：デュアリス）、ジュークの3車種である。累積生産量はノートが約42万台（生産開始：2006年）、キャッシュカイが約108万台（生産開始：2007年）、ジュークが約14万台（生産開始：2010年）となっている。特にSUVのキャッシュカイは僅か5年あまりで100万台を生産する、サンダーランド工場を代表する主力自動車となっている²⁹⁾。

同車はロンドンにある日産デザインヨーロッパ社がデザインを手掛け、イギリスのベットフォードシャー州にある日産テクニカルセンター・ヨーロッパ社で開発された。エンジンは日産自動車と提携関係にあるフランスのルノー社から提供を受けている。同社が掲げるグローバル開発を具現化した自動車の1つである³⁰⁾。

キャッシュカイの開発においては、欧州の市場特性に応え、走行性能を重視する一方で、内装に関してはシンプルにすることで、所有したドライバーのフレキシビリティを高めるように工夫された。また、従来のSUVとは異なり、座席位置は高く設計された。結果として、クルマをカスタマイズすることに強い関心を持っている男性や、それまでSUVを敬遠していた女性にも、運転のしやすいクルマとして受け容れられた。魅力あるデザインを取り入れて設計されたキャッシュカイは、欧州で爆発的なヒットを生み出すこととなった。

サンダーランド工場周辺には日産自動車の他に、関係会社であるカルソニックカンセイなど、主要なサプライヤーも立地している。日産自動車の従業員数は約4,900名、サプライヤーの従業員数は約4,500名で、合計9,400名程度の雇用が維持されている。これは北東イングランドにおける雇用の1割弱に相当し、自動車は同地域における雇用創出の役割を担う重要な産業の1つとなって

29) NMUK [2012] P12-P13

30) 日産自動車 [2005]

いる。

このためイギリス国内においても日産自動車とパートナーシップは、外国企業誘致の成功事例として象徴的に取り扱われることが多い³¹⁾³²⁾。歴代のイギリス首相もしばしばサンダーランド工場を視察しており、近年ではキャメロン首相もここを訪れている。

サンダーランド工場が注目をされるもう1つの理由として、環境性能に優れた電気自動車の生産拠点であるということが挙げられる。今回の研究調査では日産自動車のご厚意により、電気自動車の生産ラインの立ち上げという、大変貴重なタイミングでの視察を受け入れて頂いた。これについては詳細な内容を触れることは差し控えさせて貰うが、2013年より同工場で電気自動車リーフの生産開始が計画されている³³⁾。また、それに伴い同工場内では電気自動車用のバッテリー工場も附置されている³⁴⁾。電気自動車の実証実験については、北東イングランド公社とのパートナーシップも締結されており、バッテリー充電ステーションの設置など官民一体となった導入施策が取り組まれている³⁵⁾。

7 まとめ

本稿では、イギリスの自動車産業の現状について、産業政策の方針を踏まえながら考察した。イギリスは新自由主義を推進した結果、国内製造業の産業構造を大きく変革した。特に自動車産業においては、それまでの自動車ブランド

31) UK Trade & Investment [2013] P9

32) 自動車の生産では一般に人件費が安く、政治的・経済的リスクや自然環境リスクなどが低い、といった条件を満たす新興国での生産が有利である。この点においてイギリスは、人件費の高さがネックとなる。しかし、欧州にある自動車工場の中でも最も高い生産性を実現することで、サンダーランド工場はこの課題を十分にクリアーしている(日産自動車 [2003])。国際競争力を生み出す生産性向上の取り組みが、日々マネジメント上の成果をもたらしており、これらのパートナーシップがイギリスで評価される一因となっている。

33) 日産自動車 [2010a]

34) 日産自動車 [2010b]

35) 2011年に地域主義法(Localism Act)が成立した結果、イングランドにあった8つの地域開発公社(RDAs: Regional Development Agencies)は2012年までに廃止となり、代わりとして地方自治体と地域の民間企業とによる地域産業パートナーシップ(LEPs: Local Enterprise Partnerships)が、新たに導入されている。なお、イギリスでは政権交代を機に、中央と地方との関係が大きく見直されることがあり、それが中央と地方の間に軋轢を生むことがある(e.g. 小林 [2004], 田中 [2007] P65-P69)。

は存続しているものの、本国資本による量産自動車メーカーは皆無となってしまった。それにも拘わらずイギリス政府は、自動車産業におけるイノベーションを、日本やアメリカ、ドイツなどと同様に推し進めようとしている。

このときイギリスの次世代自動車、低炭素自動車 (LEV_s) や超低炭素自動車 (ULEV_s) の開発主体は、当然のことながら本国資本の自動車メーカーではなく、海外資本の自動車メーカーの役割となる。外国資本に市場を開放し、税制優遇政策を採ることなどで、海外自動車メーカーの市場参入を促すことは可能である。ただし、そこで本格的に自動車生産や自動車開発を誘致するためには、産業政策において更なる工夫が必要となる。

イギリスの持つもう1つの強みは、勤勉で良質な人的資源である。政策的には教育訓練を奨励し、マネジメント的には組織能力の強化を施している。結果として自動車の生産性が向上し、新興国とのコスト競争問題を克服している。生産面で十分なコスト競争力を生み出し得るとき、北大西洋に位置するイギリスの立地条件、社会インフラの充実度、種々のリスク要因の低さは、海外自動車メーカーにとって極めて魅力的な選択肢となる。現在、イギリス国内では約30ヶ所の自動車生産工場が操業し、生産された自動車の約80パーセントが輸出されている。

さらに忘れてならないのは、イギリスの持つ知識基盤の高さである。世界レベルにある大学や研究機関の存在は、自動車メーカーの研究開発活動を強力に後押しする。特に次世代自動車の開発では、研究機関の役割は非常に重要となっている。優れたナショナル・イノベーション・システムを持つが故に、イギリスは本国資本の量産自動車メーカーを持たなくても、自動車産業に起きつつあるイノベーションを政策的に推進できるのである。

そのイギリスにおいて自動車産業を牽引しているのが、日産、ホンダ、トヨタといった日本の自動車メーカーである。自動車産業は裾野が広いとため、雇用創出にも非常に効果的である。そのため産業構造の転換における雇用の受け皿としても重要な役割を担っている。また、1次・2次・3次と言った既存のサプライヤーに事業機会が生じるため、地方経済を活性化させることに一役買っている。イギリスにとって日本の自動車メーカーとのパートナーシップは、イノベーションを推進するだけでなく、産業転換後の雇用を維持・創造する上でも大切な意味を持っているのである。

イギリスの自動車産業では、国の産業政策と企業の経営戦略が調和すること

で、イノベーションに向けた推進力を生み出し、惹いては持続的な成長を導き出している。それを可能としているのは、高度な知識基盤と勤勉で良質な人的資源の存在である。

日本も知識基盤や国民性の点において、イギリスとの類似性を見出すことができる。知見として国際競争力を持つ人的資源の育成を継続的に行うこと、地域の中核となる大学や研究機関を中心に知識基盤を整備すること、かつ雇用創造に繋がる企業群とそれらの連携を各地域で強めることは、地域経済の再活性化に繋がる側面があり、今後の日本の成長を考察して行く上で示唆的であると考えられる。

本稿は平成 24 年度成城大学特別研究助成「イノベーションの推進における政策と戦略との相互作用に関する総合的研究」における研究成果の一部である。研究助成を頂いたことにつきまして、関係各位の皆様はこの場をお借りして、深く感謝申し上げます。

[参考文献]

- 川勝平太・三好陽編 [1999] 『イギリス政治』早稲田大学出版部
- 経済産業省 [2005] 「クリーンディーゼル乗用車の普及・将来見通しに関する検討会報告書」
- 小林昭 [2004] 『現代イギリスの地方財政改革と地方自治』日本経済評論社
- 辰巳浅嗣 [2012] 『EU 欧州統合の現在 (第3版)』創元社
- 田中琢二 [2009] 『イギリス政治システムの大原則』第一法規
- 日産自動車 [2010a] 「日産自動車英国サンダーランド工場で電気自動車日産リーフを生産 - 英国が日産の3番目の電気自動車生産拠点に - 」日産プレスリリース, 3月18日
- 日産自動車 [2010b] 「ルノー・日産アライアンス欧州で最初のバッテリー工場建設に着工」日産プレスリリース, 4月28日
- 日産自動車 [2005] 「日産自動車英国サンダーランド工場での新型車の投入計画を発表」日産プレスリリース, 2月1日
- 日産自動車 [2003] 「日産自動車サンダーランド工場が7年連続で欧州の生産性ナンバーワン工場に」日産プレスリリース, 7月8日
- FOURIN [2010] 『世界自動車メーカーの小型車競争』FOURIN
- Henry, I. [2011] *The UK Automotive Industry*, SMMT
- HM Government [2013] *Driving Success A Strategy for Growth and Sustainability in the UK Automotive Sector*
- HM Government [2011] *Carbon Plan*
- HM Government [2009] *Analytical Annex The UK Carbon Transition Plan*
- NAIGT [2009] *An Independent Report on the Future of the Automotive Industry in the UK*
- NMUK [2012] *Rising Sunderland*
- OLEV [2013] *Driving the Future Today A Strategy for Ultra Low Emission Vehicles in the UK*

イギリスの産業政策と自動車メーカーに関する考察

OLEV [2011] *Making the Connection The Plug-in Vehicle Infrastructure Strategy*

SMMT [2013] *Motor Industry Facts 2013*

UK Trade & Investment [2013] *Why Invest in UK Automotive?*

[参考ホームページ]

英国自動車工業会	http://www.smmt.co.uk/
欧州自動車工業会	http://www.acea.be/
外務省	http://www.mofa.go.jp/
国際自動車工業協会	http://www.oica.net/
Morgan Motor Company	http://www.morgan-motor.co.uk/