

## 一般調査報告書

### 生産地移管をめぐる議論に見るフランスの自動車産業事情

ルノー・クリオはフランスの自動車メーカーであるルノー社の小型乗用車です。日本でも「ルーテシア」の名前で同型車が販売されています。2009年にはフランス国内で約14万6,000台も販売された人気車種の一つです。(フランスでの年間販売台数ランク第3位に相当します。)現在のモデルである「クリオⅢ」はフランスで約12万5,000台、トルコで約18万台、スペインで2万5,000台が生産されています。2年後の2012年秋以降は次期モデル「クリオⅣ」が生産・販売されることになっていますが、その2年後の生産地をめぐるフランスでちょっとした騒ぎが起きています。ルノーによる公式発表ではありませんが、この次期モデルからはフランスではクリオが生産されないという情報が流れたのです。この情報が報道されてすぐに産業大臣とルノー社の社長との面談が行われ、ルノー社社長はこの情報を未定であるとして否定しましたが、政府はここでは納得しませんでした。最終的にはサルコジ大統領がカルロス・ゴーンCEOを大統領府に召喚するまでに発展し、この会談の結果としてゴーン会長がフランスでのクリオⅣの生産を明らかにする声明を出すことでようやく収まったのです。

今回のレポートでは、このクリオⅣの生産地をめぐる議論を取り上げ、そのなかから見えてくるフランスにおける自動車産業の姿を報告したいと思います。

#### 1 騒動の発端

今回の騒動は、経済紙ラ・トリビューンが2010年1月8日付で、クリオⅣはフラン工場(フランス・イヴリーヌ県、パリ郊外)では生産されず、トルコにあるブルサ工場だけで生産されると報じたことに始まります。ルノーは即日、まだ決定を下したわけではないとのコメントを出しましたが、労働組合とサルコジ大統領が率いる保守与党UMPはこの報道を受けて直ちに反対を表明しました。

1月13日にはエストロジ産業担当相がルノー社のペレタ社長と会談して真相の確認を図るとともに、「クリオⅣの全面的なトルコ生産移管について政府として認めることができない。フランスで販売されるルノーはフランスで製造されるべきである。」旨を伝えたと報道されました。ペレタ社長は「クリオの生産については何にも決定されておらず、いろんな可能性がある」と繰り返し発言しましたが、事態は沈静化しませんでした。サルコジ大統領もゴーン会長を大統領府に召喚して面談する方針を明らかにし、この面談のためにゴーン会長は急きょ予定を切り上げて日本から帰国することになりました。

現在のフラン工場では約3,400人が雇用されており、年間15万台のクリオⅢが生産されています。ルノー・グループが現在開発を進めている電気自動車の主要生産拠点としての整備計画が進められている一方で、併せて、少なくとも電気自動車の普及が本

格化するまではクリオの生産も続けられることが明らかにされていました。一方のトルコ・ブルサ工場は、近年生産設備の改修と拡充が行われており、生産能力を最大に発揮すると世界で販売されるクリオの全量を供給できる能力があるとされています。

## 2 騒動の背景にあるもの

これら一連の騒動の背景には、(1)国内での自動車生産に比しての海外生産コストの低さ、(2)フランスの自動車メーカーによる国内生産比率が年々落ちてきていること、(3)国内生産台数・国内生産比率の維持を目的に政府が多額の援助を行ってきたこと、また先に述べたように(4)近い時期に地方選挙が予定されているために政府が世論動向に特に敏感になっている、などが挙げられます。

### (1) 海外での自動車生産コストに比しての国内生産コストの高さ

カルロス・ゴーン会長は、クリオの生産に関して、トルコで生産する方がフランスでの生産よりも1,400ユーロも安いと説明したことがあります。(この際には、だからトルコで生産する、とは言わなかったようですが。)クリオの価格が13,000ユーロからであることを考えると、この1,400ユーロの差額はたいへんに大きなものであると言えます。利益が薄い小型車ほど海外生産によるコスト圧縮が図られるケースが多く、ルノーブランドの最も小さな乗用車である「トゥインゴ」もやはりモデルチェンジをきっかけに、2007年にフランスからスロヴェニアの工場に生産が移管されています。(フラン工場でもこのトゥインゴを生産していました。このトゥインゴの生産が移管された結果、フラン工場の年間生産台数は約33万4,000台から約15万台に激減しています。)フランスにおけるもう一つの自動車製造企業であるPSAグループにおいても同様で、同社のエントリークラス小型車であるシトロエンC1やプジョー107、207はすべてフランス国外で生産されています。一方で、大型・高級で高額な車については、フランス国内で生産する場合であっても競争力を維持しやすいものと見られており、いまのところはフランス国内での生産が続けられています。台数差があまりに大きく、小型車の製造を減らす分の穴埋めをするには少なすぎるものと見られています。また、国外移管の動きは中型クラスの車にも及びつつあるのが現状です。

### (2) フランスの自動車メーカーによる国内生産台数比率の低下

コストの切り下げを目的にした海外生産が進んだ結果、フランスの自動車メーカーによる国内生産台数比率は年々低下しています。下掲のグラフに示すとおり、2006年から始まった大幅な落ち込みは歯止めがかからず、2009年には約30%にまで落ち込むことが予想されています。これに伴い、ルノー、

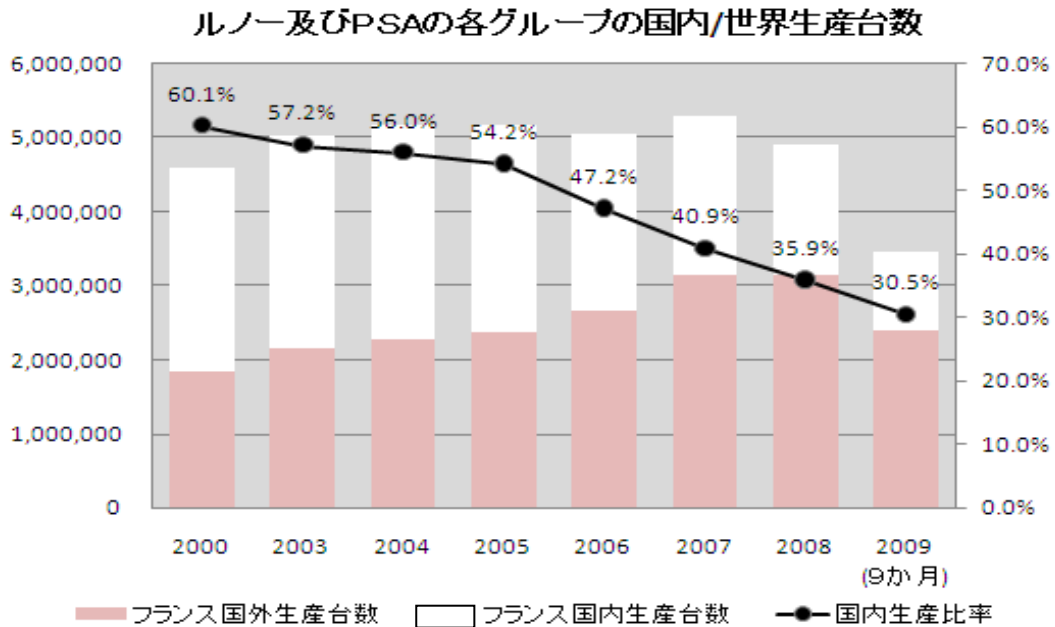


ルノー・クリオⅢ

PSAの両グループとも年々従業員を減らしており、特に世界的な経済危機が発生し

た2008年以降にはこの動きが加速しており、それぞれ一度に数千人単位のリストラを実施したこともありました。

もちろん、フランス政府もこの比率の低下に大きな危機感を抱いており、2008年末から2009年にかけて様々な自動車産業振興施策を打ち出してきました。



### (3) 国内生産台数・国内生産比率の維持を目的に政府が多額の援助を行ってきたこと

もともと国内生産台数比率の低下が問題になっていたことに加えて、2008年9月以降の世界経済危機をきっかけにして、フランス政府は2009年1月に「自動車関連業界関係者協議会」を開催し、政府と自動車関連産業関係者との懇談の機会を設けました。ここでの検討・合意の結果を経て、同年2月に「自動車に関する協約」を発表し、フランスの自動車産業について、業界と一体となって振興を図ることとしていました。この協約がフランス政府にとってどのような意義を持つものであったかは、協約の冒頭で「フランスが自国の自動車産業を見捨てない代わりに、自動車産業もフランスを捨てないことを約束する」と書かれていることから明らかです。

そして、この協約に基づき、フランス政府は自動車産業界に対する様々な支援を実施しました。ルノーを対象にしたものだけでも次のとおりです。

- ・ 低公害車の開発プログラムを対象にした貸付金30億ユーロ（PSAも同額の貸付金の融資を受けています。）
- ・ 電気自動車の生産ライン設置を対象に1億ユーロの融資
- ・ バッテリー製造工場の建設を対象に1億5千万ユーロの融資

このうちの30億ユーロの貸付金については、見返りとして今後5年以内に工場閉鎖・解雇が行わないことを両グループに約束させていました。

また、このほかにも、自動車業界全体を支援するためのスクラップ・インセンティブ制度の実施、会社の不動産資産などを課税対象にした職業税の廃止なども実施されてきたところです。自動車業界に対する手厚い支援を続けてきただけに、フランス政府にとっては、今回のクリオIVの生産移管はルノーによる一種の「裏切り」に見えたようです。

#### (4) 経済危機後、地方選挙直前というタイミング

ルノー・グループのみならずPSAグループも、これまでエントリークラスの小型車生産の海外工場への移管を積極的に進めてきたところですが、これについて、これまでフランス政府は特段の反応を示してきませんでした。この意味で、今回の対応は例外的であるとすら言われており、「矛盾」とも評されています。経済危機の後で国民の多くが雇用の維持に関心を持っていること、上記のように政府としても雇用の維持を図るべく巨額の支援を行ったことに対して国民に対する説明責任を問われかねないという危機感があつたものと推測されています。

また、フランスでは、現在、地方選挙に向けてのキャンペーンが与野党間で繰り広げられており、サルコジ大統領が率いる与党側としてはタイミング的にも受け入れ難い方針でもありました。フランス政府の敏感かつ過剰とも言われている対応は、ここにも理由があるようです。

### 3 サルコジ大統領とゴーン会長の面談

1月16日、サルコジ大統領が召喚するかたちでゴーン会長との面談が行われました。この面談のなかで、ゴーン会長はクリオIVのフラン工場での生産を明らかにし、併せてフラン工場での雇用の維持も約束しました。フランスの新聞各紙は「ゴーン会長が政府の要求を受け入れた」と表現していますが、クリオIVの生産地についてルノーが何らかの発表を行った経緯もないので、もともとどのように考えられていたのかは不明のままです。また、トルコ・ブルサ工場とフラン工場でのそれぞれの生産比率も明らかになっていません。加えて、フラン工場では2011年末から電気自動車の生産が予定されており、クリオIVの生産台数はこのフラン工場における電気自動車の生産台数に大きく左右されることが予想されています。

結局、始めから何も明らかでないままに今回の騒ぎは発生し、最後まで明確な約束はされないままに幕引きになった印象を受けます。ただ、いずれにしても、今回の騒動においてはルノーに対する政府の関与が効力を持ったような印象はぬぐえず、今後の折々のルノーの経営判断にも一定の影響を与えそうです。

もちろん、雇用の維持・確保に成功したという観点から、政府の対応を高く評価する論評も見受けられます。

### 4 騒動の後で

ルノー社は戦後45年間、フランスの国営企業でした。1994年から段階的に民営化を開始し、完全に民営化されたのは1996年です。現在でも総株数の約15%はフランス政府が所有していますし、役員2名は政府が任命しています。また、フランス政府は、今回の騒動の中で、ルノー社内に設置される戦略委員会に政府が委員を送り込むことも決定しました。このため、今後も政府がルノーの経営に関与し続ける可能性が強いものと見られています。

フランスの報道においては、今回の騒動が株主総会という公式の場ではなく、トップ同士の会談で幕が引かれたことに批判的な論評も見られます。かつてルノーがスウェーデンのボルボを買収しようとした折に、政府の積極的な関与がボルボ経営陣・従業員の

反発を受けて買収計画そのものがとん挫したことがありました。政府の関与に対する否定的な見方は、こんな過去の経験に基づくものかもしれません。

なお、今回の騒動の中でエストロジ産業担当相による「フランスで販売されるルノーはフランスで製造されるべきである」との発言について、「保護貿易主義的な発言であり、EU憲章に反するものである」として、EU委員会はフランス政府に説明を求める文書を送付するという余談もつきました。フランス政府は直ちに今回の件では何もルノーに強制していない旨を回答したとのことです。単一市場化を推し進めることで欧州のさらなる経済活性化をめざすEU委員会と、産業振興、雇用確保などの観点から自国の産業を保護したい各国の思惑のズレが垣間見られた一幕でした。