

ハンガリーの自動車産業の発展とこれから

松岡

目次

I：はじめに

II：ハンガリーの経済発展の歴史

III：ハンガリーの自動車産業

IV：カーボンニュートラルによる影響

V：おわりに

I. はじめに

半年間のゼミ活動を通し、ロシア・東欧の歴史・経済についての知見を深めることが出来た。その中でも私はハンガリーについて興味を持った。ハンガリーは東欧諸国の中で経済が発展しており、日本と同じく自動車産業が主要産業となっている。東欧の中でも工業化が進んだハンガリーの歴史とその中でも自動車産業が成長した経緯について明らかにしたい。現在世界は化石燃料からの脱却へと舵を取っており、さまざまな産業において脱炭素化の煽りを受け変革を迫られている。中でも自動車産業は 2040 年にはガソリン車を廃止し、電気自動車や燃料電池自動車へシフトすることが決定しているため今後数年での国際自動車市場の急激な変化は必至であるだろう。そのような中でハンガリー自動車産業が新しい国際経済に対してどのように変化していくかにも着目したい。

II. ハンガリー経済発展の歴史

ハンガリーはかつて旧ソ連の衛星国家であり、冷戦では東側諸国に属していた。だが東欧の民主化の煽りを受けハンガリーも民主化を遂げ 1990 年 3 月の体制転換後初の総選挙で野党の民主フォーラムが第 1 党となり、国家目標として市場経済の導入が掲げられた¹。そして市場経済の導入の初期から、自動車産業を含む多くの製造業において外国資本の誘致を盛んに行った。これにより多くの外資系企業がハンガリーへと進出し、ハンガリーの製造業は欧米の下請けとしての性質を強めるとともに、外資企業の経済活動がハンガリー国内での雇用の増加や賃金の上昇を招きハンガリー経済の成長を促した。また、外資系銀行が家計向けの融資を拡大したことにより個人消費を拡大させたことも経済の成長に貢献した²。

輸出入の上位 5 品目(2016)

| 輸出 | | 輸入 | |
|---------|-----------|---------|-----------|
| 品目 | 金額(10億Ft) | 品目 | 金額(10億Ft) |
| 乗用車 | 5,204 | 電気機器 | 3,546 |
| 電気機器 | 3,660 | 乗用車 | 2,767 |
| 通信・録音装置 | 2,847 | 一般産業機器 | 1,727 |
| 化学品・医薬品 | 1,971 | 電源機器装置 | 1,538 |
| 一般産業機器 | 1,385 | 化学品・医薬品 | 1,458 |
| 合計 | 15,067 | 合計 | 11,036 |

出典：伊佐(2017)を参考に筆者作成

¹ 辻本,2006,5 頁

² 堀林,2011,9 頁

上図の通りハンガリーは輸出において機械工業の占める割合が極めて高い。資源に依存したモノカルチャー経済の国も多い旧ソ連諸国の中でハンガリーは工業化が著しく進んでいるのだ。外国資本の誘致はハンガリーの工業化を推進した。このような外国資本誘致の成功の要因となったのはハンガリーの低い法人税率である。

ハンガリーの法人税率は 9 パーセントとヨーロッパ内で最も低い水準となっている。これにより外国資本を呼び込むとともに、外国資本の現地支社として合弁会社を設立するなどして投資を集め成長を加速させてきた³。

貿易相手国(2016)

| 順位 | 輸出先 | 金額 (10Ft) | シェア | 順位 | 輸入先 | 金額 (10Ft) | シェア |
|----|---------------|--------------|------|----|---------------|--------------|------|
| 1 | ドイツ | 7,968 | 27% | 1 | ドイツ | 6,846 | 26% |
| 2 | ルーマニア | 1,447 | 5% | 2 | オーストリア | 1,657 | 6% |
| 3 | スロバキ ア | 1,425 | 5% | 3 | ポーラ ン ド | 1,440 | 6% |
| 4 | フラン ス | 1,384 | 5% | 4 | スロバキ ア | 1,380 | 5% |
| 5 | イタリ ア | 1,380 | 5% | 5 | 中国 | 1,368 | 5% |
| 6 | オーストリア | 1,376 | 5% | 6 | チェコ | 1,274 | 5% |
| 7 | チェコ | 1,200 | 4% | 7 | オラン ダ | 1,270 | 5% |
| 8 | ポーラ ン ド | 1,181 | 4% | 8 | フラン ス | 1,263 | 5% |
| 9 | 英国 | 1,133 | 4% | 9 | イタリ ア | 1,246 | 5% |
| 10 | 米国 | 1,000 | 3% | 10 | ルーマ ニア | 794 | 3% |
| 24 | 日本 | 224 | 1% | 16 | 日本 | 385 | 1% |
| - | EU | 25,450 | 88% | - | EU | 21,994 | 85% |
| | 輸出合 計 | 28,977 | 100% | | 輸入合 計 | 25,883 | 100% |

出典：伊佐(2017)を参考に筆者作成

ハンガリーは市場経済の導入後、西側諸国との経済的結びつきを強め 2004 年には EU に

³ パラノビチ・ノルバート, 土井正己, 2019 <https://www.businessinsider.jp/post-191100>

も加盟した。そのため貿易においてのヨーロッパ諸国への依存が高く輸出総額の 88%を EU 加盟国が占めている。また、GDP 全体における輸出の依存が高いことも特徴であり、外資系企業の輸出や国外の需要の変動がハンガリー経済に影響を与えやすくなっている。特にドイツとは輸出入ともに依存しているためドイツの景気に非常に左右されやすくなっている。現在、ハンガリーはオルバン・ビクトル率いる社会党が政権を担っており、右派的な特色の強い政権ゆえに、EU 離れが懸念されている。今後、EU との関係性が変化しハンガリー経済に影響を及ぼすことも考えられる⁴。

III. ハンガリーの自動車産業

現在ハンガリーの自動車関連産業の総売上高は 159 億ユーロであり、全工業売り上げの 19.4%を占めている。また、国内の製造業就業者のうち 24.3%を自動車関連業が占めていることから自動車産業がハンガリーの主要産業であることがわかる⁵。自動車産業がハンガリーの主要産業となった背景には、ドイツとの経済的結びつきがあげられる。ハンガリーはドイツとの貿易額が最も大きくなっているため、前述したとおりハンガリー経済はドイツ経済に影響を受けやすい状況にある。ドイツにおいて自動車産業は基幹産業の一つであり、アウディやメルセデスベンツなど世界中で高いシェアを誇る自動車メーカーを有している。それらのメーカーが、人件費が安く欧州に地理的に近いハンガリーに進出したことで、ハンガリーにおいて自動車産業の土壌が形成されていった。こうしたドイツによるハンガリー自動車産業への投資をきっかけに世界中の自動車メーカーがハンガリーへと進出することになった。日本からもトヨタ、スズキ、日産などが進出している。なかでもスズキは現地法人としてマーシャル・スズキを設立し、1990 年代初めから日本企業内では先駆けてビジネスを開始し、現在高いシェアを誇っている⁶。このように外資系自動車企業の参入によってハンガリーにおいて自動車のサプライチェーンが構築され、世界中の自動車メーカーの生産拠点として重要な役割を果たすこととなった。

IV. カーボンニュートラルの影響

自動車産業は現在大きな転換期を迎えている。昨今国際社会で地球環境の保全に努める動きが進み、地球温暖化の進行を抑えるため二酸化炭素を排出する化石燃料の使用を減らす取り組みが様々な産業で行われている。

2021 年 10 月 31 日から 11 月 13 日まで英国グラスゴーで行われた COP26 では気候変動

⁴ 伊佐,2019

⁵ 稲田,2012 https://jglobal.jst.go.jp/detail?JGLOBAL_ID=201202210588733477

⁶ 堀江,2019

に関わるセクターごとに交渉が行われ、自動車産業はすべての新車販売を 2040 年までに二酸化炭素を排出しない電気自動車等のゼロエミッション車とすることを目指す共同声明が出された。この共同声明についてドイツのメルセデスベンツを筆頭とする多くの自動車メーカーが署名した。またハンガリーも加盟している EU は、ガソリン車やディーゼル車の新車販売を 2035 年から禁止することを表明した⁷。このように世界では脱化石燃料の流れが加速しており、従来ガソリン車を中心であった自動車産業においてはその影響は甚大なものである。そのため、世界中の自動車メーカーがこれらに代わる次世代の自動車開発競争に奔走している。そしてガソリン車に代わると注目されているのが、電気自動車である。現在ハンガリーは電気自動車の生産体制の構築に追われている。その手段として用いられるのはやはり、さらなる外資誘致による投資の集中である。

現在、中国の EV 大手・比亞迪 (BYD)、韓国の同業・サムスン SDI などが、ハンガリーから補助金を受け取り⁸、ハンガリー国内での電気自動車開発を進めている。両者のハンガリー進出の決め手として、ドイツをはじめとした多くのサプライヤーが現地に点在しており技術協力や部品の現地調達が可能であることが挙げられる。また、現在のオルバン政権は中国の「一帯一路」了解覚書に欧州の中でもいち早く調印するなど中国との結びつきを強めてきた⁹。経済面においても中国企業に対して様々な優遇政策を打ち出し、中国最大の電気自動車用バッテリーメーカーの寧徳時代が一兆円を投じてハンガリーに欧州最大のバッテリー工場を建設すると明らかにした¹⁰。ガソリン車においては欧州の良き市場であった中国が、電気自動車市場においては欧州に並ぶ世界最大のサプライヤーを抱えるまでに成長している。中国の欧州市場向けの生産拠点としての役割をハンガリーが担っていくことになるだろう。

ハンガリーはこれまでに積み上げた自動車の生産体制を基に、新たな電気自動車のバッテリー生産への投資を呼び込み、電気自動車のサプライチェーンの構築を急いでいる。

変動する自動車市場において、これまで通り外資誘致で電気自動車生産においてイニシアチブを取れるかどうか、カーボンニュートラル社会におけるハンガリーの国際的な立ち位置を分けるだろう。

V. おわりに

ハンガリーは社会主義から資本主義国家への移行期において、いち早く外国資本の誘致

⁷オステンドルフ・七海・ありさ,2021

⁸ Waldersee ,Szakacs,2022

⁹ 田中素香,2021 <http://world-economic-review.jp/impact/article2044.html>

¹⁰ 劉(2022)

を行ったことで東欧諸国の中でも高い経済力を築くことに成功した。また、ドイツをはじめとする大手自動車メーカーがハンガリーを自動車生産拠点としたことで、自動車産業はハンガリーの基幹産業となった。これから訪れる脱炭素社会によって変動する自動車産業においても、ハンガリーはさらなる外国資本の誘導で新たな自動車市場での立ち位置の確立に奔走していけよう。ハンガリーの経済や自動車産業の推移をこれから注視していきたいと思う。

参考文献

・辻本政雄 (2006) 「自動車部品産業の自立化に向けた取り組み -移行期ハンガリーを例にして- (『産業経営』第40号)

https://waseda.repo.nii.ac.jp/?action=pages_view_main&active_action=repository_view_main_item_detail&item_id=13837&item_no=1&page_id=13&block_id=21

・堀林巧 (2011) ロシア・ユーラシアの経済と社会「政治循環と外資依存経済：ハンガリー一政治経済動向(1989～2011年夏)」2011年10月号

https://kanazawa-u.repo.nii.ac.jp/?action=pages_view_main&active_action=repository_view_main_item_detail&item_id=482&item_no=1&page_id=13&block_id=21

・パラノビチ・ノルバート,土井正己, (2019) 「ハンガリーが「ヨーロッパの自動車産業大国」に成長できた理由。駐日大使に聞いた」2019年5月22日

<https://www.businessinsider.jp/post-191100>

・伊佐紫,(2017), 「ハンガリー経済の現状と課題」 2017年08月31日

<https://www.scgr.co.jp/report/survey/2017083127864/>

・稲田明弘, (2012), 「ハンガリーの自動車・電気電子産業の概要」(『Die and Mould Technology』27号),2012年2月1日

https://jglobal.jst.go.jp/detail?JGLOBAL_ID=201202210588733477

・堀江正人,「ハンガリー経済の現状と今後の展望」,2019年10月31日

<https://www.murc.jp/searchresult/?q=%E3%83%8F%E3%83%B3%E3%82%AC%E3%83%AA%E3%83%BC%E7%B5%8C%E6%B8%88%E3%81%AE>

・オステンドルフ・七海・ありさ, (2021), 「COP26 で新車販売のゼロエミッション化に関する共同声明を発表」, 2021年11月12日

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2021/11/05ffaf2d7bcbd10d.html>

・バラジ・ラウラ, 河原徳恵, テムレイトナー・バラージ,(2017)「政府支援も受け、EV市場が急成長 (ハンガリー)」, 2021年2月2日

<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/2021/066a8485b62ccc37>.

・Waldersee, Szakacs, (2022), 「ハンガリーが目指すEVセンター、独・中・韓を積極誘致」, 2022年12月16日

<https://jp.reuters.com/article/germany-hungary-battery-idJPKBN2SY07I>

・田中素香, (2021), 「EU加盟東欧諸国における「一带一路」の残り火」, 2021年2月8日

<http://world-economic-review.jp/impact/article2044.html>

・劉元森, (2022), 「中国の車載電池大手CATL、ハンガリーにEV用電池工場の建設公表」, 2022年08月18日

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2022/08/c774b254048a58d7.html>

