

論 説

日本製造業企業の欧州現地法人の調達活動

大 石 達 良

はじめに

1. 在欧現地法人の調達の動向
2. 在米現地法人の調達との比較
3. 在欧現地法人の調達を規定した要因

おわりに

は じ め に

2002年2月28日、EU 12カ国のユーロへの通貨転換が終了し、単一通貨ユーロで結ばれた経済圏形成が完了した。また非ユーロ3カ国においても、ユーロ加盟に関する国民投票が近い将来に実施されると推測されている。今、EUは、通貨統合後のより高度な欧州統合に向け、新たな一歩を踏み出そうとしている。このような欧州の動きの中で、日本企業にとって欧州がもつ意味は一段と重くなっていると言えるであろう。

本稿の目的は、在欧日系製造業現地法人の調達動向を明らかにすること、そしてその調達構造を規定した諸要因について考察することである。

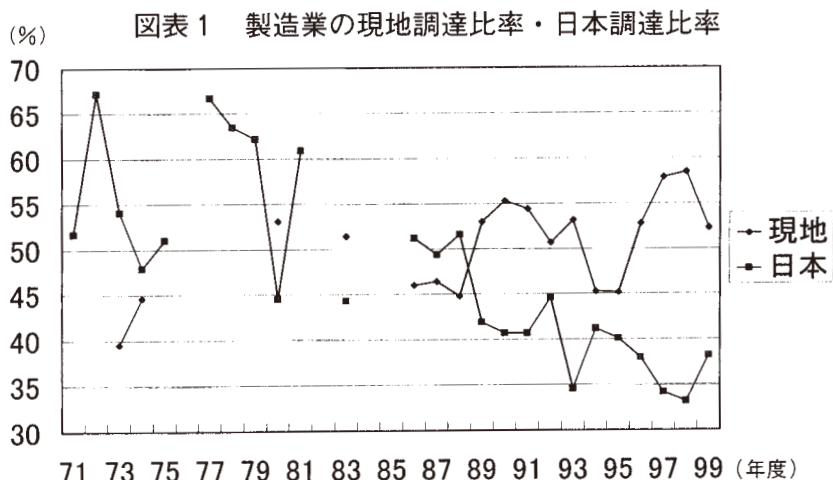
欧州に進出した日系企業にとって、現地化の中心的課題である「現地調達」は、非常に重要な問題であった。政治的要求に対応する必要といった消極的な理由からも、あるいは、現地経済に根付き自立的で効率的な経済活動を行うという積極的な理由からも、日系企業は「現地調達」に関する戦略を立て、実行することが求められた。しかし、欧州の経済環境がもつ諸問題のため、そして

日系企業側の問題のため、「現地調達」は容易に達成できる問題ではなく、その実現のために様々な努力が試みられてきた。

本稿の構成は次の通りである。第1節では、製造業全体および主要2産業（電気機械・輸送機械）の調達動向について考察する。第2節では、在欧現地法人が90年代後半に到達した調達水準を、在北米現地法人の調達水準と比較する。第3節では、在欧現地法人の調達構造を規定した諸要因を、欧州側と日本企業側から考察する。

1. 在欧現地法人の調達の動向

在欧現地法人の活動に関する包括的で長期的な調査として、経済産業省による調査（『我が国企業の海外事業活動』、以下「経済産業省調査」と表記）とジェトロによる調査（『進出企業実態調査 欧州編 ～日系製造業の活動状況～』、以下「ジェトロ調査」と表記）がある。しかし、在欧現地法人の「調達」については、ジェトロ調査は包括性と長期性の両面で十分なデータが得られないという問題がある。本稿では、経済産業省調査のデータを中心に利用し、ジェト



（出所）『経済産業省調査』（各年版）より作成

口調査のデータは補足的に用いることにする⁽¹⁾。

(1) 製造業現地法人の調達状況

まず、製造業全体の調達率の動向について考察しよう。

図表1は、製造業現地法人の「日本調達比率」と「現地調達比率」⁽²⁾の動向を示したものである（以下、在欧現地法人の「現地調達比率」とは「進出国を含む欧州からの調達比率」（＝「進出国からの調達比率」＋「進出国を除く欧州からの調達比率」⁽³⁾）のことを意味する）。

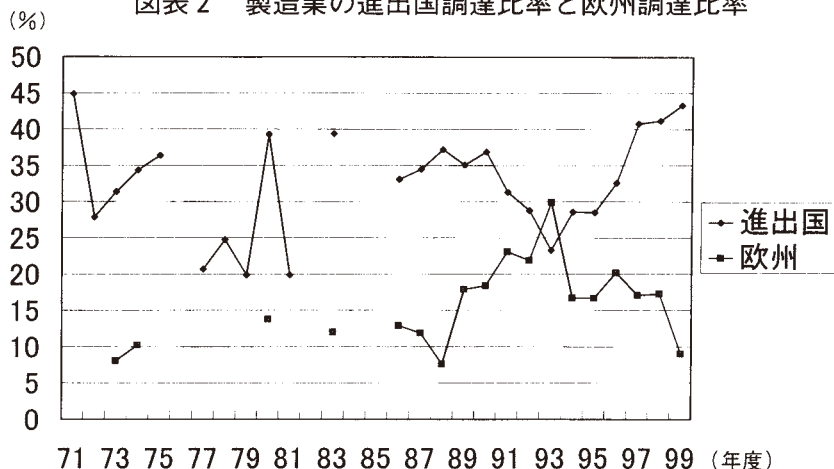
1985年度以前はデータが得られない年度が多い（とくに「進出国を除く欧州からの調達比率」のデータが得られないため「現地調達率」が得られない年度が多い）ため、85年度以前の動向については必ずしも明確ではないが、70～90年代の長期的傾向として、「日本調達比率」の低下、「現地調達比率」の上昇が示されていると言って良いと思われる。

連続したデータが得られる86年度以降について見ると、89年度に「日本調達比率」と「現地調達比率」との逆転が生じている。「日本調達比率」は、その後も低下傾向を示し、96年度以降は40%を下回る水準になっている。一方、「現地調達比率」は、90年代には50～60%の水準で緩やかな上昇傾向を示し、98年度には過去最高の58.5%に達している。在欧現地法人の調達は、緩やかではあるが着実に、「現地調達」を中心とする構造へと変化を遂げている。

図表2は、「現地調達比率」を構成する「進出国調達比率」と「進出国を除く欧州調達比率」の動向を示している。

連続したデータが得られる86年度以降について見ると、「進出国調達比率」は、80年代後半に35%前後の水準にあったが、90年代前半に低下し、93年度には23.3%まで減少した。しかし90年代後半には再び上昇し、97年度以降は40%を上回る水準に達している。一方、「進出国を除く欧州調達比率」は、80年代後半まで10%前後の水準にあったが、80年代末から上昇を示し、93年度には29.9%に達したが、94年度以降は16～17%前後の水準にもどっている（なお99年度には9.0%に低下しているが、これが今後に繋がる動向なのかどうかは現時点では不明である）。「進出国調達比率」と「進出国を除く欧州調達比率」は、

図表2 製造業の進出国調達比率と欧州調達比率



(出所)『経済産業省調査』(各年版)より作成

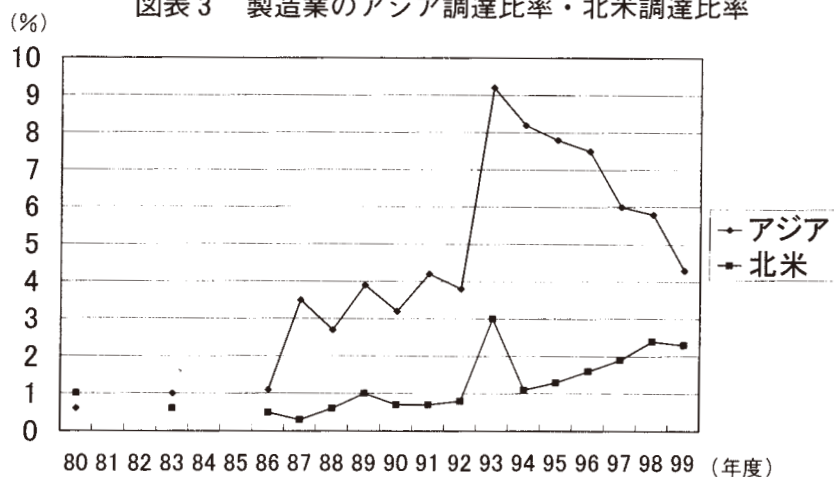
両者の合計(つまり「現地調達比率」)が緩やかに増大する中で、個別の動向はほぼ逆の傾向、すなわち一方が上昇する時期には他方が低下する動きを見せている。これは、少なくとも短期的には「進出国からの調達」と「進出国を除く欧州からの調達」とが競合関係にあることを示している。

また2つの比率の水準を見ると、93年度を例外として「進出国調達比率」が「進出国を除く欧州調達比率」をかなり上回っており、とくに近年の「進出国調達比率」の上昇により、その格差は大きくなっている。「現地調達」の中心は「進出国からの調達」であり、「進出国を除く欧州からの調達」がもつウェイトは小さなものとどまっている。

図表3は、在欧製造業現地法人の「欧州以外の第3国からの調達」のうち、ある程度のウェイトをもつ「アジア調達比率」と「北米調達比率」の動向を示したものである。

「アジア調達比率」は、86年度の1.1%から92年度の3.8%まで緩やかに上昇した後、93年度に急上昇し9.2%を記録し、その後は低下傾向を示している。「北米調達比率」は86年度の0.5%から99年度の2.3%まで緩やかな上昇傾向を示している。これらのことは、90年代に、在欧現地法人の調達が多様化の特徴

図表3 製造業のアジア調達比率・北米調達比率



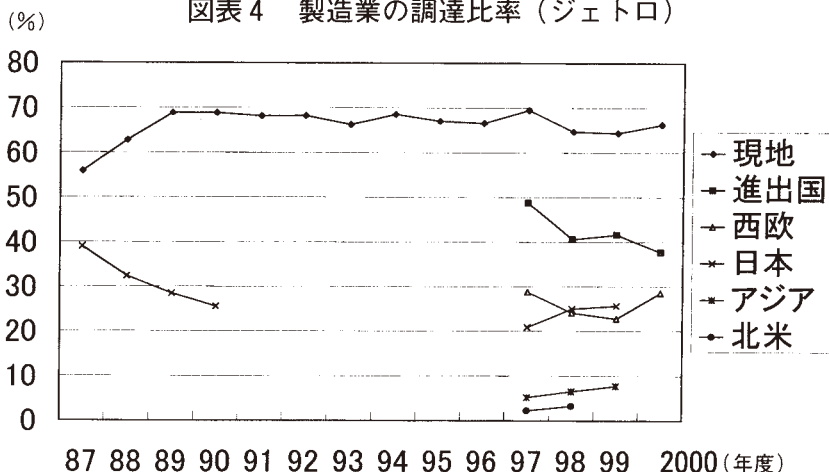
(出所)『経済産業省調査』(各年版)より作成

を見せ始め、「欧州以外の第3国からの調達」がある程度の意味をもつ水準になってきていることを示している。

次に補足として、図表4に示したジェトロ調査のデータを、経済産業省調査のデータと比較してみよう⁽⁴⁾。

図表1との比較。いずれの調査でも「日本調達比率」より「現地調達比率」の方が高い。ただし、ジェトロ調査の方が「日本調達比率」がより低く、「現地調達比率」がより高く、従って2つの比率の格差がより大きくなっている。また、経済産業省調査では、長期的傾向として「日本調達比率」の低下と「現地調達比率」の上昇が示されていたが、ジェトロ調査では、80年代後半に「日本調達比率」が低下し、「現地調達比率」が上昇した後、90年代には「現地調達比率」がほぼ同一水準で推移している（したがって、データの無い「日本調達比率」についても、ほぼ同一水準を維持したと推測される）。つまり、在欧現地法人の調達における「日本からの調達」から「現地調達」への重点変化が、経済産業省調査では現在も進行中であることが示されているのに対し、ジェトロ調査では既に90年代初頭に高水準の現地調達率達成と言う形で完了している

図表4 製造業の調達比率（ジェトロ）



(注) ① ジェトロ調査の対象国は、97年度までは西欧のみであったが、98年度以降は中東欧等が加わってきている。97年度以前との整合性をとるため、98年度以降に関しても西欧のみをデータを利用している。

② 91年度までは出荷額に占める「現地調達額+現地付加価値額」の比率、92年度以降は仕入額に占める「現地調達額」の比率（本文の（注）2 参照）。

③ 97年度以前はデータが完全では無いので推計に「修正」（本文の（注）4 参照）を行っていない、98年度以降は「修正」を行っている。

（出所）『ジェトロ調査（欧州編）』（各年版）より作成

ことが示されている。

図表2との比較。いずれの調査でも、「進出国調達比率」が「進出国を除く欧州調達比率」より高い。ただし、「進出国調達比率」は2つの調査でほぼ同水準だが、「進出国を除く欧州調達比率」はジェトロ調査の方が高くなっている。このことは、在欧現地法人の「現地調達」における調達の多様化が、ジェトロ調査で強く示されていることを意味している。

図表3との比較。いずれの調査でも、「アジア調達比率」と「北米調達比率」は、それほど高くは無いが、ある程度のウェイトをもっている。2つの調達比率とも、（97年度の「アジアからの調達」を除いて）ジェトロ調査の数字が経済産業省の数字を、やや上回っている。このことは、「欧州以外の第3国からの調達」の増加という調達の多様化が、ジェトロ調査でより大きく示されていることを意味している。

全体として、いずれの調査でも、「日本調達比率」の低下と「現地調達比率」

「アジア・北米調達比率」の上昇という傾向が示されているが、その構造変化あるいは多様化は、経済産業省調査よりもジェトロ調査で、より強く表れている。ジェトロ調査に関しては、本稿では補足的に提示するにとどめ立入った検討はしないが、在欧現地法人に直接に行ったアンケート（経済産業省調査は本社アンケート）の結果として興味深い結果を提示していると思われる。

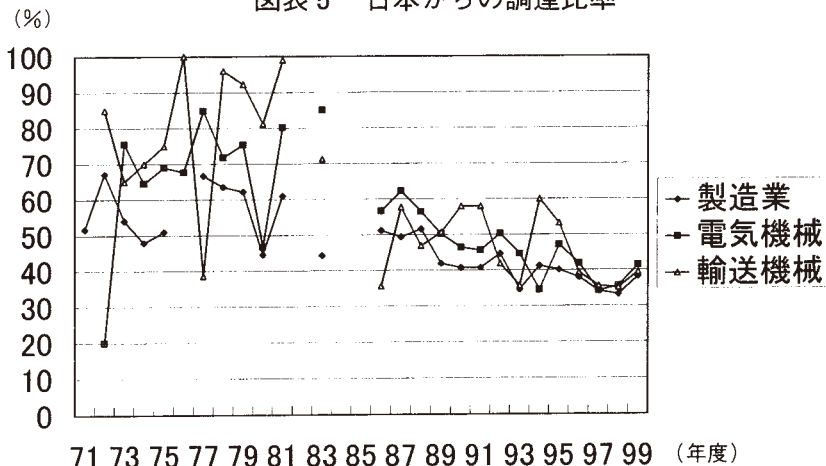
（２） 主要産業（電気機械・輸送機械）現地法人の調達状況

電気機械と輸送機械は、日本製造業の対外直接投資・現地生産の中心的産業である。欧州に関しても、この２つの産業は、対欧製造業直接投資累計（1951～2000年度）の39.8％（電気機械21.6％、輸送機械18.3％）、在欧製造業現地法人売上高（1999年度）の65.3％（電気機械38.3％、輸送機械27.0％）を占める主要産業である⁽⁵⁾。

本節では、この主要２産業の調達動向について考察しよう。

図表５は、電気機械、輸送機械、および製造業全体の「日本調達比率」の動向を示したものである。電気機械と輸送機械の「日本調達比率」の長期的変化は、同じような傾向、つまり80年代初頭までの高水準維持、その後、長期的に

図表５ 日本からの調達比率



（出所）『経済産業省調査』（各年版）より作成

低下という傾向を示している。

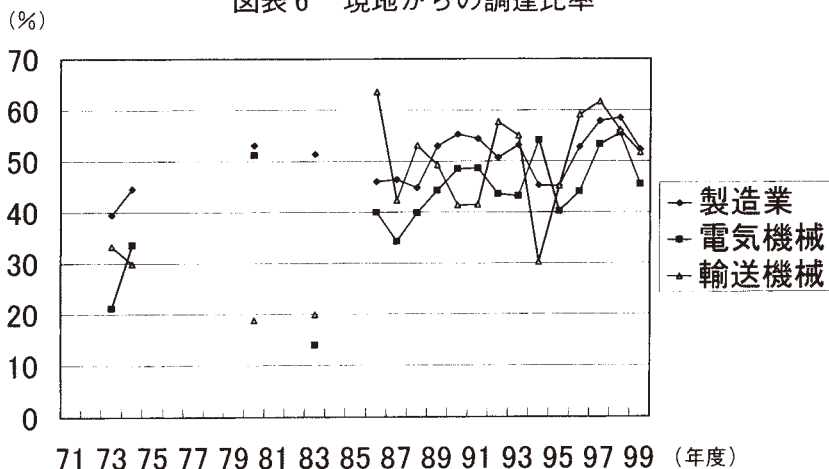
2つの産業の調達比率を比較すると、80年代初頭までは輸送機械が電気機械より高い水準を示していたが、その後は2つの産業の調達比率はほぼ同水準で推移している（86年度以降、電気機械の比率が大きかったのが8回、輸送機械の比率が大きかったのが6回）。

また、2つの産業の調達比率を製造業の調達比率と比較すると、70年代から90年代半ばまで、2つの産業の比率は製造業より高い水準で推移し続けてきた。しかし近年は、2つの産業の調達比率が40%以下にまで低下し、製造業とほぼ同水準になっている。

これらのことは、加工組立型産業である電気機械・輸送機械は、素材型産業と比較して「日本からの調達」に依存する傾向が強かったが、徐々に日本への依存を低下させ、現在では素材型産業と格差が無くなっていることを示している。

図表6は、「現地調達比率」の動向を示している。2つの産業の「現地調達比率」は、長期的に（86年度以降については明確に、それ以前についてはデータが僅かなので必ずしも明確ではないが）上昇傾向を示している。

図表6 現地からの調達比率



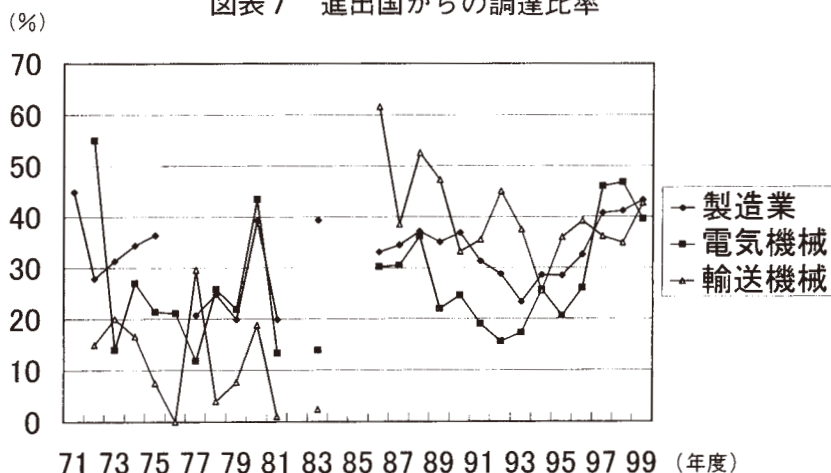
（出所）『経済産業省調査』（各年版）より作成

2つの産業および製造業の調達水準を比較すると、製造業と輸送機械がほぼ同水準にあり、電気機械の調達比率はやや低い水準で推移している（86年度以降、電気機械の比率が大きかったのが3回、輸送機械の比率が大きかったのが11回）。

これらのことは、主要2産業の調達の「現地化」が長期的に進められてきていること、また電気機械よりも輸送機械の「現地化」が、絶対的な水準で見た場合（在北米現地法人の調達との比較という意味での相対的な水準の議論に関しては第2節で論ずる）、ある程度高い水準に達していることを示している。

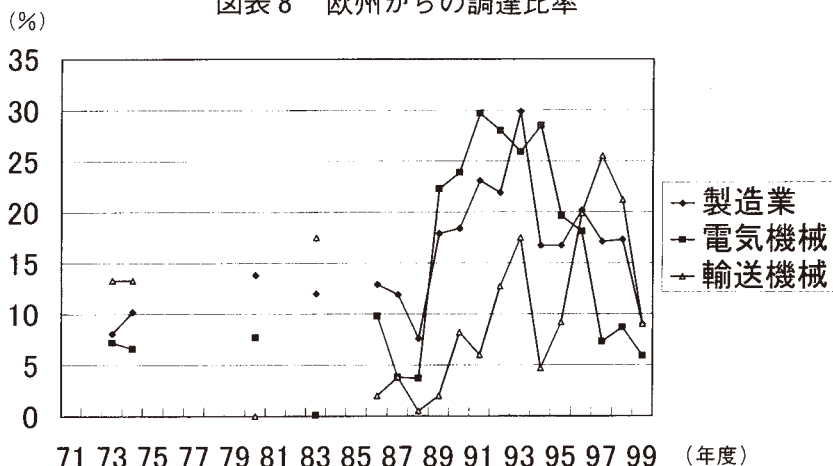
図表7と図表8は、「現地調達比率」を構成する「進出国調達比率」と「進出国を除く欧州調達比率」の動向を示したものである。電気機械・輸送機械の2つの調達比率の長期的トレンドおよび水準を見ると、製造業全体と類似した傾向を示している。すなわち、2つの調達比率の上昇・低下に逆相関の関係があるという傾向、および「進出国調達比率」が「進出国を除く欧州調達比率」よりもかなり高い水準にあるという傾向である（ただし、90年代前半の電気機械では、「進出国を除く欧州調達比率」が「進出国調達比率」を上回るという結果が示されている）。

図表7 進出国からの調達比率



（出所）『経済産業省調査』（各年版）より作成

図表8 欧州からの調達比率



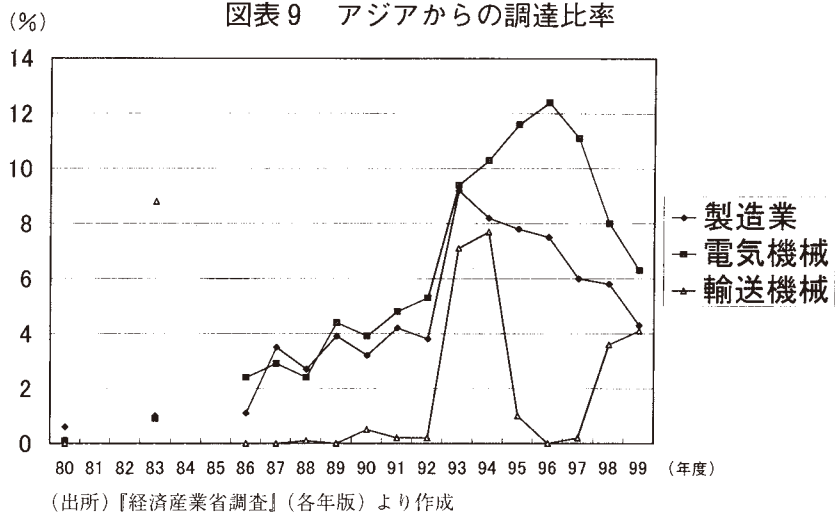
(出所)『経済産業省調査』(各年版)より作成

2つの産業および製造業の調達水準を比較すると、80年代半ばから90年代半ばまで、「進出国調達比率」では輸送機械の比率が高く製造業の比率を大きく上回っており、「進出国を除く欧州調達比率」では電気機械の比率が高く製造業の比率をやや上回っている。ただし、近年、「進出国調達比率」において電気機械の比率が輸送機械を上回り、「進出国を除く欧州調達比率」では輸送機械の比率が電気機械を上回るという、これまでとは逆の傾向が生じている。

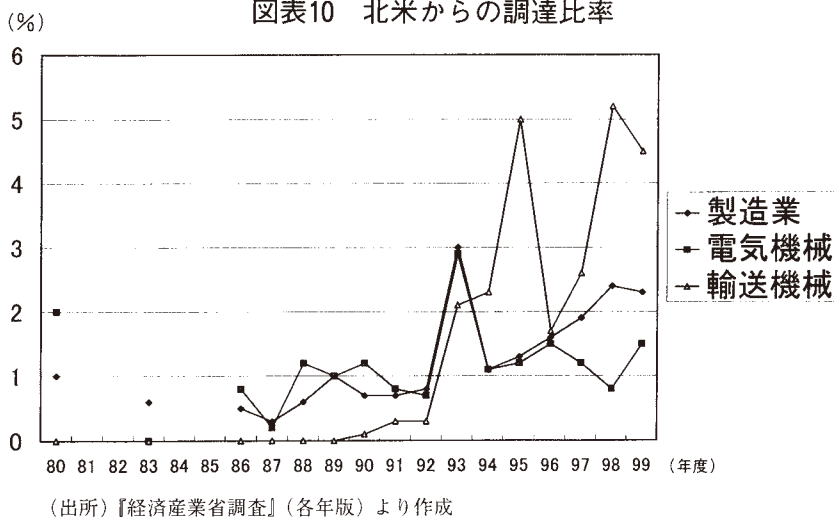
これらのことは、90年代半ばまで、「進出国からの調達」においては輸送機械が、「進出国を除く欧州からの調達」においては電気機械が中心的な役割を果たしてきたこと、しかし90年代後半には、それぞれの調達においても一方の産業もまた重要な役割を担うようになってきていることを示している。

図表9は、「アジア調達比率」の動向を示している。電気機械の調達比率の長期的変化は、製造業と類似しており、92年度まで緩やかに上昇した後、93年度に急上昇を見せている。ただし、電気機械の調達比率は96年度の12.4%という高水準に達するまで上昇を続け、そしてその後、低下傾向を示している。一方、輸送機械の調達比率は、93・94年度および98・99年度に高い水準を示しているが、それ以外の年度では1%以下の水準にとどまっている。これまでのと

図表9 アジアからの調達比率



図表10 北米からの調達比率



ころ、「アジアからの調達」の中心となっているのは電気機械である。80年代後半以降とりわけ90年代、電気機械産業において在欧現地法人とアジア地域との経済的な結び付きが形成されてきている。

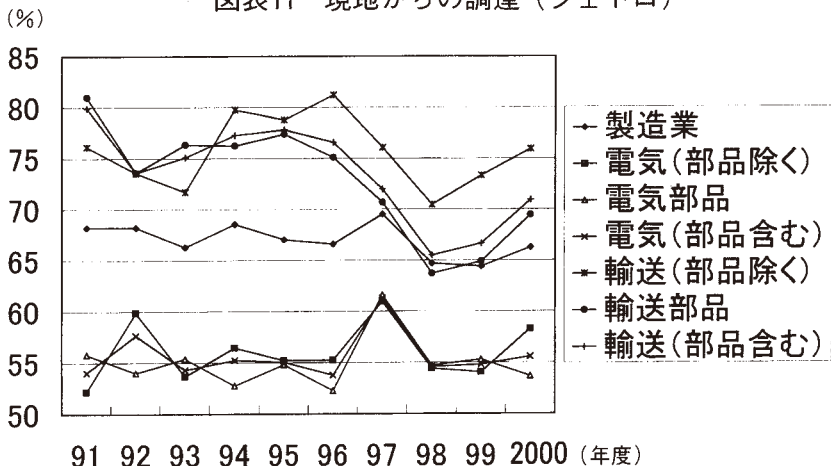
図表10は、「北米調達比率」の動向を示している。電気機械の調達比率の長

期的変化は、製造業と同じく、緩やかな上昇を示している。一方、輸送機械の調達比率は、93年度以降に急上昇し、電気機械・製造業の比率を大きく上回るようになり、95・98年度には5%に達する水準となっている。先に見た「アジアからの調達」とは逆に、近年の「北米からの調達」の中心となっているのは輸送機械である。調達比率の水準は、まだそれほど高くはないが、90年代半ば以降、輸送機械産業の在欧現地法人は、北米という先進国地域から調達した部品を現地生産のために利用し始めている。

次に補足として、ジェットロ調査の結果を、経済産業省調査の結果と比較してみよう。ただし、ジェットロ調査ではデータを得られる範囲が非常に限られているので、ごく簡単に考察するにとどめる。

「現地調達比率」に関する、図表11と図表6との比較。いずれの調査でも、輸送機械の比率が、電気機械より高い水準で推移している。ただし、電気機械の比率はジェットロ調査の方がやや高めであるのに過ぎないのに対して、輸送機械の比率はジェットロ調査の方がかなり高いため、2つの産業の調達水準の格差

図表11 現地からの調達（ジェットロ）



(注) 図表4に同じ。なお、98年度の電気機械3種・輸送機械3種のデータのみ、西欧のデータが得られないので、西・中・東欧のデータを用いている。

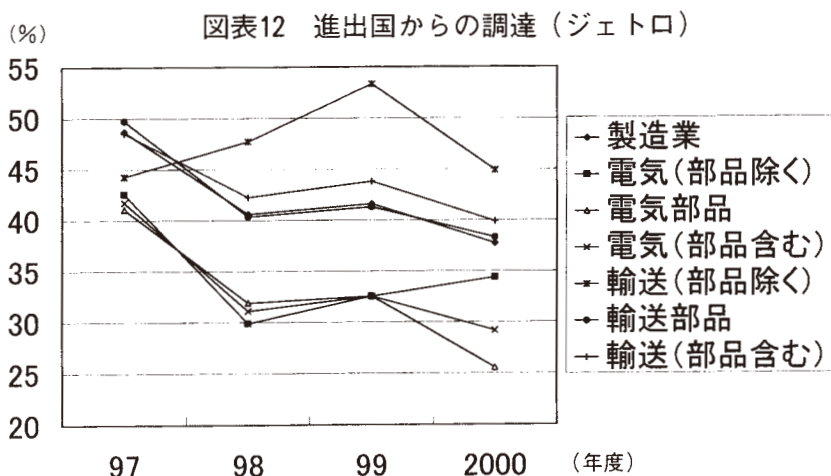
(出所)『ジェットロ調査(欧州編)』(各年版)より作成

はジェットロ調査の方が大きくなっている。また、経済産業省調査では、いずれの産業の比率も緩やかな上昇傾向にあったのに対し、ジェットロ調査では、いずれの比率もほぼ常水準を維持している。

「進出国調達比率」に関する、図表12と図表7との比較。ジェットロ調査では、輸送機械の比率が電気機械より高いという結果が示されている。この点に関しては、経済産業省の調査でも、長期的な傾向としては、輸送機械の比率が電気機械より高いという同様の傾向が示されている（ただし、経済産業省調査の近年のデータに関しては、97・98年に輸送機械と電気機械の比率が逆転、しかし99年には再び輸送機械が電気機械を上回るという変動が生じている）。

「進出国を除く欧州調達比率」に関する、図表13と図表8との比較。ジェットロ調査では、電気機械・輸送機械・製造業の比率がほぼ同水準。一方、経済産業省調査では、長期的傾向としては電気機械が輸送機械より高く、近年は逆に輸送機械が電気機械より高いという変化が生じている。

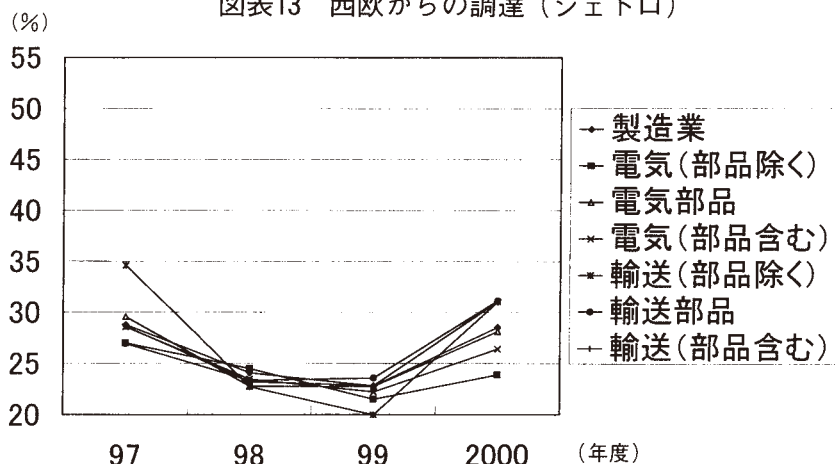
全体として、ジェットロ調査のデータは、経済産業省調査のデータより高い調達比率を示している。産業別では、「進出国調達比率」では輸送機械、「進出国を除く欧州調達比率」では電気機械において、2つの調査のデータの格差が大



(注) 図表11に同じ。

(出所) 『ジェットロ調査（欧州編）』（各年版）より作成

図表13 西欧からの調達（ジェットロ）



(注) 図表11に同じ。

(出所) 『ジェットロ調査(欧州編)』(各年版)より作成

大きく表れている。第1節でみた製造業全体の結果と同様に、主要2産業でも、在欧現地法人の調達の「現地化」は、経済産業省調査よりもジェットロ調査で、より強く表れている。

2. 在米現地法人の調達との比較

本節では、90年代後半の在欧日系現地法人の調達状況を、同時期の在米日系現地法人の調達状況と比較し、その特徴を考察することにしよう。

図表14は、2つの地域の現地法人の調達状況を示したものである。

「現地調達比率」は、製造業では、欧州が53.3%、北米が57.4%であり、やや北米の比率が上回っているが、それほど大きな差は無い。欧米先進国に対する日本企業の対外進出において、対欧州進出は、対北米進出と比較して、進出時期が遅いため操業期間が短く、規模が小さく、また日系部品産業の進出も少なく、そして欧州の複雑な社会・経済・文化に対応しなければならなかった。これらの条件にもかかわらず、90年代後半、在欧現地法人の「現地調達比率」は、北米に近い水準まで達している。

図表14 90年代後半の欧州と北米の調達比率

(%)

	製造業		電気機械		輸送機械	
	欧州	北米	欧州	北米	欧州	北米
現地	53.3	57.4	47.7	34.1	54.8	66.6
進出国	37.3	54.7	35.8	32.6	37.8	61.5
進出国以外	16.1	2.7	11.9	1.4	17.0	5.0
日本	36.7	38.0	40.0	56.6	40.5	32.4
アジア	6.3	3.0	9.9	7.6	1.8	0.4
北米	1.6	—	1.0	—	2.8	—
欧州	—	0.7	—	0.7	—	0.4

(注) 95～99年度の調達比率の単純平均値

(出所)『経済産業省調査』(各年版)より作成

ただし、産業別にみると、状況は一様ではない。電気機械では、欧州が47.7%、北米が34.1%、一方、輸送機械では、欧州が54.8%、北米が66.6%となっている。つまり、在欧現地法人の調達の「現地化」は、電気機械では北米より進んでいるが、輸送機械では北米に遅れをとっているという特徴をもっている。

「日本調達比率」は、製造業では、欧州が36.7%、北米が38.0%となっている。欧州と北米の「現地調達比率」がほぼ同水準になっていたのと同じく、「日本調達比率」でも、欧州と北米の比率はほぼ同水準になってきている。また、産業別に見ると、電気機械では、欧州が40.0%であり、北米の56.6%を下回っており、輸送機械では、欧州が40.5%であり、北米の32.4%を上回っている。在欧現地法人の「現地調達」が北米よりも進んでいる電気機械では、「日本調達」への依存が北米よりも弱く、一方、在欧現地法人の「現地調達」が北米よりも遅れている輸送機械では、「日本調達」への依存が北米よりも強く残っている。

「アジアからの調達比率」は、製造業では、欧州が6.3%、北米が3.0%であり、欧州が北米を大きく上回っている。比率の水準はそれほど高くはないが、とくに欧州では、調達の中である程度のウェイトを占めるようになってきている。産業別では、欧州・北米とも、アジアからの調達比率は電気機械で高く輸送機械で非常に低いが、いずれの産業においても欧州の比率が北米の比率を上

回っている（電気機械は欧州9.9%・北米7.6%，輸送機械は欧州1.8%・北米0.4%）。

「北米からの調達比率（欧州の場合）」・「欧州からの調達比率（北米の場合）」は、製造業では、欧州が1.6%，北米が0.7%であり、欧州が北米を上回っている。比率の水準は非常に小さいが、とくに欧州では、わずかながらではあるが北米からの調達が増加してきていることが注目される。産業別では、欧州の輸送機械において北米からの調達が比較的高い比率を示している（電気機械は欧州1.0%，北米0.7%，輸送機械は欧州2.8%・北米0.4%）。

以上1節・2節で行った考察から、在欧現地法人の調達の主要な特徴として、以下の点をあげることができる。

①製造業「現地調達比率」の緩やかな上昇、製造業「日本調達比率」の緩やかな低下という長期的傾向がある。いずれの調達比率も、90年代後半には、在北米現地法人の比率とほぼ同水準になっている。

②「現地調達」を構成する「進出国からの調達」と「進出国を除く欧州からの調達」では、前者の比率が高く現地調達の中心となっており、後者の比率は比較的小さなものにとどまっている。

③「アジア調達比率」と「北米調達比率」（前者の中心は電気機械、後者の中心は輸送機械）は、80年代半ば以降とくに90年代に上昇し、在北米現地法人の「アジア調達比率」・「欧州調達比率」を上回っている。

④主要2産業の「現地調達比率」は、電気機械より輸送機械の方がやや高い傾向がある。しかし北米と比較した場合、欧州の電気機械の「現地調達」は進んでおり、欧州の輸送機械の「現地調達」は遅れていると評価することができる。

3. 在欧現地法人の調達を規定した要因

本節では、上述したような「在欧現地法人調達の主要特徴」が生じた理由について考察する。以下、欧州側の要因として「欧州の政治的環境」「欧州の経

済的環境」について、また日本企業側の要因として「日本企業の対欧進出と欧州統合への対応」「日系部品企業の対欧進出」「現地企業との協力関係」「日本企業の調達のグローバル化」について検討することにしよう。

(1) 欧州の政治的環境

日本企業の欧州進出は、80年代後半から90年代初頭に急増したが、慌しい進出、不慣れな経済環境の中、多くの日本企業の「現地調達比率」は低い水準にとどまっていた。

欧州では、このような日本企業の生産活動に対する批判が高まることになった。日本企業に対する批判者の中で最もよく知られている論者の一人が、B. G. James である。James は、欧州の日系企業を、低付加価値の組立工場に過ぎないと厳しく批判した。「日系工場の工場は常にアセンブリ工場であり、それは欧米の巨額の公的資金を得て造られ、低コスト（大部分は若年の、労組未組織の、非熟練の）労働力を用いて日本から供給された高付加価値部品を組み立てている。そのような日系工場は、欧米市場内部において欧米企業に対する恐ろしい低コストの挑戦をしているだけでなく、製品付加価値に関して日本からの部品の価値を最大化しているのである」⁽⁶⁾

James のように日本企業に対して完全に否定的な評価をしないにしても、この時期、多くの人々が、日本企業の現地調達の低さについて指摘しているのは確かである⁽⁷⁾。

このような状況の下で、欧州では日本企業に対して厳しい干渉政策がとられることになった。日本からの直接投資の急増に対して、欧州と米国が採った政策を検討した M. Mason によれば、第1に、米国が欧州より先に日本の投資を受け入れて開放的・非差別的な政策をとったが、欧州は、そのような米国の政策を適切な政策ではないと評価したために、第2に、伝統的に強い力をもつ各国政府と、しだいに力を増していく EC が、ともに望ましい政策結果を求めて積極的に介入したために、欧州では日本企業に対して、米国よりもはるかに厳しい規制的政策がとられることになった⁽⁸⁾。

現地調達問題に関する最も明確な規制的政策は、1987年に導入された部品ダ

ンピング関税、いわゆる「スクリュードライバー」規制である。これは、域外企業の対内直接投資・域内現地生産に関する直接的な規制手段をもたなかったECが、自己がもつ貿易に関する規制手段であるアンチダンピング関税を強引に拡張し、在欧日本企業の「スクリュードライバー」生産を規制しようとするものであった。さらに、これに引続いて原産地規制に関する具体的な規準が作成され（89年に制定された「半導体のEC域内生産に関する原産地規則」など）、日本企業にとって調達の「現地化」は緊急の課題となった。

もちろん、日本企業に現地調達を求めたのはECだけではなく、各国政府からの現地調達要求もまた重要であった。R. A. Belderbosによれば、欧州には、5つのタイプのローカルコンテンツ規制（①各国政府によるもの、②共同体レベルでのより広い貿易協定の一部としてのもの、③1987年アンチダンピング修正法によるもの、④欧州内部で自由貿易が可能になるために必要とされるもの、⑤政府調達に参加するために必要とされるもの）があった⁽⁹⁾。欧州では、各国の政府が、外国企業の対内直接投資・現地生産に対する直接的な政策権限を所持していた。そのため、各国政府によって、一方で日本企業に対する誘致・優遇政策がとられ、他方で厳しい現地調達の要求が行われたのである⁽¹⁰⁾。

このような欧州の政治環境が、第2節の最後に述べた「在欧現地法人調達の主要特徴」の①・②に、すなわち「現地調達比率」上昇と「日本調達比率」低下、および「進出国調達比率」が高いことに影響を及ぼしたと考えられる。

（2）欧州の経済的環境

次に欧州の現地部品企業の状況を見てみよう。状況は産業により異なるが、日本企業の現地生産の中心である電気機械・輸送機械に関しては、現地部品企業の存在状況は比較的良かったと言われている。同じく欧州に進出した日系事務用機器の場合には、現地に競合メーカーが無かったため部品企業もほとんど存在していなかったのに対して、電気機械・輸送機械では、現地にこれらの産業の完成品メーカーが有り、したがって部品企業もまた数多く存在していたからである⁽¹¹⁾。とくに自動車産業の場合、後述するように、現地の部品産業の存在が、日系部品企業の対欧進出を妨げる一因にさえもなっていた。

しかし、これらの現地部品企業から、日本企業が望むような形で調達を行うことは必ずしも容易ではなかった。これらの現地部品企業の存在形態や技術水準が、日本国内の下請部品企業とは大きく異なっていたからである。欧州の部品企業は、一般的に、親企業を分散して特定の親企業と深い関係をもつことを避ける独立的な企業であり、このような企業間関係のため汎用部品生産を中心とする傾向が強かった。そして電気機械では、ユニット部品を供給できるレベルの企業（サブ・アセンブリを行える企業）はほとんど無く、また輸送機械の部品企業は、ユニット部品を製造できるとしても親企業からの設計図にしたがって製造を行うレベルにとどまっていた。いずれの産業でも、現地部品企業は一般的に技術水準が低く、親企業と協力して製品開発を行えるような企業はほとんど存在していなかった⁽¹²⁾。

このような状況で、本節（５）で考察するように、日本企業は、現地部品企業からの調達を拡大するために、現地企業に対する様々な働きかけを行っていくことになる。

このような欧州の経済環境が、第２節の最後に述べた「在欧現地法人調達の主要特徴」の①に、すなわち「現地調達比率」上昇と「日本調達比率」低下とが緩やかであったことに影響を及ぼしたと考えられる。

（３）日本企業の対欧進出と欧州統合への対応

では次に、在欧現地法人の現地調達に影響を与えた日本企業側の要因について考察しよう。

まず、日本企業とくに完成品企業の欧州進出の状況について見てみよう。80年代後半以降に増大した日本企業の欧州進出において、その主要な目的は、短期的には円高と貿易摩擦の回避、中長期的には統合を深めていく欧州市場へのアプローチであった。そして、その投資決定（進出地の決定）において、部品調達の問題は必ずしも重視されたとは言い難い。このことは、図表15、図表16に示されている。2つの調査の選択肢は、様々な要因に関するものを含んでおり雑多であるが、生産要因に関する回答だけに注目した場合でも、進出地における部品調達の重要性は必ずしも高くはない。

図表15 進出地の決定理由

(社, %)

	89年度	90年度
物流の観点からの条件が地理的によい	104 (14.2)	109 (12.4)
英語を話す管理職の採用ができる	78 (10.8)	99 (11.3)
操業地の労働者の質が他と比べて良い	74 (10.1)	99 (11.3)
インフラが整備されている	74 (10.1)	93 (10.6)
国内市場規模が大きい	62 (8.5)	80 (9.1)
鉄道・高速道路・飛行機など交通網が整備	57 (7.8)	62 (7.0)
労働コストが安かった	55 (7.5)	56 (6.4)
親日的雰囲気	45 (6.2)	62 (7.0)
部品産業等関連産業がある	44 (6.0)	51 (5.8)
原材料の入手条件が良好	22 (3.0)	27 (3.1)
現在の操業地に他の日系メーカーが多く進出している	19 (2.6)	31 (3.5)
日本人学校など子女教育の問題が少ない	14 (1.9)	24 (2.7)
その他	82 (11.2)	87 (9.9)
合計	730 (100.0)	880 (100.0)

(注) 複数回答

(出所) 『ジェットロ調査』(1990年版) 19ページ, (1991年版) 24ページより作成

図表16 投資決定のポイント

(社, %)

	95年度	98年度
現地製品需要が旺盛又は今後の拡大が見込まれる	247 (38.9)	376 (26.1)
進出先近隣第三国で製品需要が旺盛又は今後の拡大が見込まれる	112 (17.6)	312 (21.6)
社会資本整備が必要水準を満たしている	57 (9.0)	199 (13.8)
現地政府の産業育成・保護政策	38 (6.0)	98 (6.8)
納入先を含む, 他の日系企業の進出実績がある	34 (5.4)	116 (8.0)
技術者の確保が容易	29 (4.6)	72 (5.0)
安価な労働力が確保できる	23 (3.6)	102 (7.1)
部品等の現地調達が可能	13 (2.0)	56 (3.9)
品質価格面で, 日本へ逆輸入が可能	11 (1.7)	32 (2.2)
土地等の現地資本が安価	9 (1.4)	28 (1.9)
その他	62 (9.8)	51 (3.5)
合計	635 (100.0)	1442 (100.0)

(注) 複数回答 (3つを選択)

(出所) 『経済産業省調査』(第26回) 428ページ, (第29回) 512ページより作成

図表17 同一企業グループ内調達の比率

(%)

		92年度	95年度	98年度	平均
製 造 業	進 出 国	9.6	10.2	11.5	10.4
	欧 州	72.7	36.5	40.5	49.9
電気機械	進 出 国	23.4	2.8	14.1	13.4
	欧 州	78.8	41.4	52.4	57.5
輸送機械	進 出 国	1.0	17.5	11.2	9.9
	欧 州	10.7	26.5	13.0	16.7

(出所)『経済産業省調査』(第23回) 221ページ, (第26回) 222ページ, (第29回) 222ページ
より作成

もちろん, 統合が進む欧州では, 調達先を進出国に限定する必要は無く, EU 全体からの調達を追求すれば良い。この点に関して, 日本企業はどのような対応をとったのだろうか。以前, 別の機会に日本企業の販売活動を検討したときに論じたので, 本稿では詳細な議論を省略するが, 日本企業の欧州統合への対応(「市場統合への対策」「通貨統合への対策」「EU 拡大への対策」)は, 迅速で十分なものとは言えなかった⁽¹³⁾。その結果, 調達面でも, 図表17のような結果が示されている。「同一企業グループ内調達」は, 「進出国を除く欧州からの調達」において, 非常に高い比率となっている。このことは, 在欧現地法人の「進出国を除く欧州からの調達」においては, 調達先がごく少数の同一企業グループ企業に非常に狭く限定されており, 欧州現地企業からの幅広い調達をめざした調達先開発が遅れていることを意味している。

これらのことが, 第2節の最後に述べた「在欧現地法人調達の主要特徴」の①・②に, すなわち「現地調達比率」が企業進出の初期において低く, その後緩やかに上昇していくという傾向, および「進出国を除く欧州調達比率」が低水準で推移しているという傾向に影響を及ぼしたと考えられる。

(4) 日系部品企業の対欧進出

次に, 日系部品企業からの調達について考察しよう。

1987年の「スクリュードライバー」規制の導入とその後の原産地規制の強化により, 事務用機器や電気機械産業の日系部品企業の欧州への進出が増加した。

87～89年の間に、電子はかり・同部品、電子タイプライター・同部品、油圧式シヨベル・同部品、普通紙複写機・同部品、ローラーベアリング・同部品、SIFF プリンター・同部品、VTR などが次々と「スクリュードライバー」規制によるダンピング防止手続きの対象となり、これらの製品をはじめとする事務用機器・電気機械産業に必要とされる部品企業の欧州進出が増大していった⁽¹⁴⁾。また、原産地規制の中でも特に89年の半導体に関する規準決定の影響は大きく、日本の半導体企業は、「現地部品」を求める日系企業の要求に従い、欧州内で半導体の前工程を含む一貫生産を推進することになった⁽¹⁵⁾。

一方、日本の自動車部品企業は、まず対米進出したために対欧進出の余力が乏しかったこと、欧州には競合する現地部品企業が数多く存在していたことから、欧州への進出は遅れていた。しかし、1992年にトヨタとホンダの生産が開始され、その後しだいに日系自動車企業の現地生産が本格化するにしたがって、日系自動車部品企業の欧州への進出、とりわけ親企業の進出国への進出が増加していった。

日系部品企業は、日系完成品企業の部品調達に関する十分な知識をもっており、「現地調達」を増大させるための重要な役割を担うことになった。多くの場合、日系完成品企業が外注先を探すときに、まず交渉を行うのが日系部品企業であり、そのため、多くの日系完成品企業の発注が特定の日系部品企業に集中するような事態も生じている。ただし、日系部品企業もまた、新たに欧州での生産を開始したのであり、当然ながら日本国内と同様の生産を実現することはできず、品質・価格・納期等の面で様々な問題を抱えていた⁽¹⁶⁾。

図表18は、2000年度の電気機械と輸送機械の状況を示している。欧州の状況を見ると、対欧進出が遅れていた輸送機械部品産業で90年代に多くの企業が欧州に進出し、電気機械・輸送機械ともに、西欧で100社、欧州全体で110～120社の水準まで日系部品企業が増加してきている。また、完成品1社あたりの部品企業数をみると、輸送機械が電気機械を大きく上回るに至っている。

しかし、これを北米の状況と比べると、欧州へ進出した日系部品企業の数はいくつとは言えない状態にある。部品企業の進出に関して、絶対数でも、完成品企業1社あたりの部品企業数でも、欧州は米国より低い水準にある。とくに輸

図表18 日系完成品企業1社あたりの日系部品企業数（2000年度）

（社）

	西 欧	西・中・東欧	米 国
電気機械完成品企業（A）	67	72	79
電気機械部品企業（B）	105	121	180
（B）／（A）	1.6	1.7	2.3
輸送機械完成品企業（C）	21	22	26
輸送機械部品企業（D）	97	109	397
（D）／（C）	4.6	5.0	15.3

（出所）『ジェトロ調査（欧州編）』（2001年版）4ページ、『ジェトロ調査（米国編）』（2001年版）15ページより作成

図表19 在欧現地法人の現地調達に占める日系企業からの調達の比率

（％）

	95 年	96 年	98 年	99 年	平 均
製造業	19.9	20.8	22.0	22.7	21.4
電気機械完成品企業	30.7	38.7	37.6	36.4	35.9
電気機械部品企業	31.4	37.4	27.3	29.4	31.4
電気機械企業全体	30.9	38.1	31.8	32.4	33.3
輸送機械完成品企業	9.6	18.5	25.8	21.1	18.8
輸送機械部品企業	11.5	16.3	27.8	24.1	19.9
輸送機械企業全体	11.0	16.9	27.2	23.3	19.6

（注）全て推計に「修正」（本文の（注）4参照）を行っている。

（出所）『ジェトロ調査（欧州編）』（各年版）より作成

送機械では、日系部品企業の2つの地域への進出状況には非常に大きな格差が存在している。

そのため、図表19が示すように、在欧現地法人の「現地調達」における「日系企業からの調達比率」は、それほど高い水準ではない。とくに輸送産業において、欧州に現地部品企業が数多く存在することと、日系部品企業の対欧進出が遅れたことから、「日系企業からの調達比率」が、上昇の傾向を見せてはいるが、低い水準にとどまっている。

このような日系部品企業の状況が、第2節の最後に述べた「在欧現地法人調達の主要特徴」の①・③に、すなわち「現地調達比率」の上昇が緩やかであったこと、および「輸送機械の現地調達」が「電気機械の現地調達」に比べ、絶

対水準では高いが、北米と比較した相対水準では低い状況にあることに影響を及ぼしたと考えられる。

（５） 現地部品企業との協力関係

在欧現地法人は、欧州での生産を維持するために、また収益率を確保するために、日本から供給される部品に決定的に依存していた⁽¹⁷⁾。もちろん、日系現地法人は、欧州に進出した初期から、現地の部品企業から調達を行うために様々な試みをしてきた⁽¹⁸⁾。しかし、「現地調達」は簡単には増加せず、日本企業に対する現地調達要求はしだいに厳しくなっていく。

欧州に進出した日系部品企業の数に限られている状況の下で、「現地調達」を増加させるために、現地企業との協力関係を強めることが必要不可欠の課題となった。そのために、欧州へ進出した日本企業は、少数の優秀な現地企業の選抜、重点的な発注、長期的な取引関係の維持、品質管理指導や生産技術指導、協力会の結成など様々な試みを行ってきた。

これらの試みの結果は、産業によって相異が見られる。

自動車産業では、現地部品企業との協力関係の形成が比較的進んでいる。もともと欧州においては、日系自動車企業の欧州での市場シェアが小さく、現地部品企業との取引額も大きくないため、日本国内とは異なり、日系自動車企業が現地部品企業をコントロールすることは非常に困難であった⁽¹⁹⁾。そのような条件の中で、欧州の自動車産業に優れた現地部品企業が数多く存在していたこと、さらに90年代に欧州自動車産業部品産業の再編・集約化の大きな変革の流れが生じたことから、日系自動車企業の要求に応えることができる現地部品企業が形成され、それらの現地部品企業と日本企業との協力関係がしだいに強まる動きが生じてきた。池田正孝氏によれば、上記の欧州自動車部品産業の変革自体が、在欧日系企業が日本的なシステム（リーン生産システム、部品調達・供給の下請システム、デザインイン開発システムなど）を欧州に導入したことによって促進されたとされる⁽²⁰⁾。「1990年代を転換点として、日系自動車メーカーの現地生産活動が本格化し、またそうした動きに触発されて欧州自動車メーカーの日本型製品開発が開始されるにつれて、部品メーカーレベルにおいても

システムサプライヤー作りのための企業合併、技術提携、ジャスト・イン・タイム生産などの取組みが顕著となってくる」⁽²¹⁾

一方、電気機械では、現地部品企業との協力関係の形成は困難であった。欧州の電気機械産業の部品企業の技術水準が低く、汎用品や非ユニット部品は供給できても、高精度な部品やユニット部品を供給することは難しい状況が続いている。そのため、在欧現地法人の現地部品企業に対する外注関係は限定的なものにとどまっている⁽²²⁾。三井逸友氏は、英国に進出した日系電気機械企業の現地生産の調査に基き、次のように述べている。「この分野において、系統的な外注管理の実践と、現地サプライヤ企業との長期的関係樹立、現地調達の拡大と分業生産体制の確立が進んでいるとは言えない。現地サプライヤに対する管理政策としては、優良企業の選別、重点発注と育成という、いわば「第一段階」にあるのが大部分である。しかもその選別さえも容易ではない」⁽²³⁾

このような日系企業と現地部品企業との関係が、第2節の最後に述べた「在欧現地法人調達の主要特徴」の①・③に、すなわち「現地調達比率」の上昇が緩やかであったこと、および「輸送産業の現地調達比率」が「電気機械の現地調達比率」を絶対的な水準では上回っていることに、影響を及ぼしたと考えられる。

（6）日本企業の調達のグローバル化

近年、日本企業の「現地調達」に影響を与える新たな傾向が強まっている。それは、在欧現地法人の調達がグローバル化してきていることである。

世界経済において、アジア地域の生産力の発展には目覚ましいものがある。価格面での競争力に加え、技術水準も向上してきている。とりわけ電気機械産業では、部品の輸送が比較的容易であることもあり、ハイテク部品を含む様々な部品のアジア地域から世界への供給が増加している。

また、日本企業自体のグローバル化も進展している。その中で、価格・品質の両面でより有利なアジア地域の現地法人からの調達・企業内輸出が増加するなど、日本企業の世界生産体制の再編・統合が進められている。

その結果、アジア地域からの調達が増加し、それは、欧州の現地部品企業だ

けではなく、欧州に進出した日系部品企業をも脅かすような存在になってきている⁽²⁴⁾。

このような在欧現地法人の調達グローバル化が、第2節の最後に述べた「在欧現地法人調達の主要特徴」の④に、すなわち「アジア調達比率」「北米調達比率」上昇に、影響を及ぼしていると考えられる。

おわりに

本稿では、第1節で、在欧現地法人の調達状況を概観し、第2節で、それを北米現地法人の調達状況と比較し、在欧現地法人の調達の主要な特徴について考察した。第3節では、このような特徴をもつ在欧現地法人の調達を規定した諸要因について考察した。

在欧現地法人の調達には次のような特徴があった。「日本調達比率」が緩やかに低下し、「現地調達比率」が緩やかに上昇してきたこと。「進出国調達比率」が高く「進出国を除く欧州比率」が低いこと。「アジア調達比率」が上昇しており、また「北米調達比率」もわずかながら増加の兆しを見せていること。主要2産業である電気機械と輸送機械では、絶対的水準では「輸送機械の現地調達」が進んでおり、北米と比較した相対水準では「電気機械の現地調達」が進んでいること。

在欧現地法人の調達の「現地化」は、非常に難しい問題であったが、長期的に見て緩やかであるが着実に進展してきた。それは、欧州の政治的・経済的な環境の下、日本企業が様々な試みをする中で、日系部品企業と現地部品企業からの調達の増大を追及してきた結果であった。そして、このような様々な試みがなされる中で、上述のような諸特徴が生じてきたのである。

しかし、近年、「欧州以外の第3国からの調達」の増加という、調達の多様化・グローバル化の傾向が強まってきている。このことは、今後の在欧現地法人の調達が、これまで追求してきた「現地化」段階を超えた新たな段階を迎えていることを示唆している。今後の在欧現地法人は、世界経済全体の動向および自社の世界生産体制全体を考慮に入れた上で、その中に欧州における「現地

化」を効果的に組み込んでいくという、より複雑でより困難な問題に対応していかなければならないであろう。

< 注 >

- (1) 経済産業省調査のデータに関しては、日系製造業企業の現地法人が商業的な活動をしている場合でも、その現地法人のデータが「製造業」の分類に含まれている可能性があるという問題がある。経済産業省調査とジェトロ調査の問題点、および2つの調査の比較検討については、大石(2002)208～211ページ参照。また、通商産業省調査のデータの経年変化を見る場合、年度により、回答率・回答企業が異なること、換算為替レートが異なること、87年度以降は現地法人に孫会社も含まれるようになったことなどに注意が必要である。
- (2) 本稿では、「現地調達比率」を仕入総額に占める現地調達額の比率とする定義を用いている。したがって、内製率引き上げの問題は、本稿では論じられない。一方、「現地調達比率」の定義として、現地生産付加価値を含める場合(「現地調達比率」＝(出荷額－現地調達ではない中間財額)×100/出荷額)がある。この場合、現地法人の内製率を高めることによっても「現地調達比率」を高めることができる。後者の定義が用いられた場合、内製率引き上げは、「現地調達比率」を上昇させるために最初に追求される、効果的な手段である。現実には、日系在欧現地法人の多くは、内製率引き上げのための様々な試みを行っている。
- (3) 経済産業省調査では、「第3国からの調達：うち調達先不明」がわかる年度と、わからない年度(「全くの調達先不明」に含まれてしまっている年度)がある。「第3国からの調達：うち調達先不明」がわかる年度では、「第3国からの調達：うち調達先不明」分を、「第3国からの調達：うち調達先明らかな」の各地域の構成比率に応じて各地域に配分するという処理を行っている。
- (4) ジェトロ調査の結果は、調達比率の諸区分に含まれる企業数・企業比率で示されている(区分は、主要には、6区分(0%, 10%未満, 10～50%未満, 50～70%未満, 70～100%未満, 100%)または3区分(0%, 0～50%未満, 50%以上)が用いられている。また、同一年度のデータでも調達先により区分が異なっている場合もある)。本稿では、各調達比率区分に含まれる企業がすべて各区分の中央値の調達比率をもつものとして仮定して調達比率の推計を行った。推計は、とりわけ3区分のデータに基いている年度では、非常に粗いものになっている可能性がある。なお、全ての調達先の比率が推計できる場合は、各調達先の推計の合計が100%になるように「修正」を行っている。下記の図表Aは、2000年度の製造業の推計の具体例を示している。
- (5) 財務省『財政金融統計月報』596号35ページ。経済産業省『我が国企業の海外事業活動(第30回)』118ページ。なお、1970年代以降の在欧日系製造業企業の活動の

図表 A 2000年度の製造業の調達比率推計の例

(社、%)

	回答 企業数	0 %	10% 未満	50% 未満	70% 未満	100% 未満	100%	推計	修正 推計
進出国	332	9.3	8.1	44.3	13.9	19.0	5.4	43.6	37.7
ユーロ圏	332	25.9	58.4		6.9	8.7		26.1	22.6
ユーロ圏以外の EU・EFTA	328	75.6	22.9		1.5			6.9	6.0
その他	330	17.0	46.5		36.4			39.0	33.7
							合計	115.6	100.0

(出所)『ジェトロ調査(欧州編)』(2001年版)22・23・175ページより作成

展開については、大石(2001)参照。

(6) James (1989) 149ページ。

(7) 例えば、Dunning (1988) 230, 233~234ページ。Morris (1991) 204~205ページなどを参照。

(8) Mason (1997) 141~145ページ。

(9) Belderbos (1997) 311~316ページ。

(10) 80年代末の通産省の調査によると、日本の製造業企業が生産拠点を設置するにあたっての障壁として「外資に対する規制の厳しさ」を指摘した企業の比率は、ECでは米国の約4倍に上り、これらの企業の7割が、その内容として「ローカルコンテンツ規制」を指摘していた。『通商白書』(1989年版)196ページ。

(11) 事務用機器と家電(テレビ・白物家電)との比較については、日本長期信用銀行(1998)45, 49~50ページ。事務用機器とVTRとの比較については、池田(1991)90~91ページ。事務用機器と自動車産業との比較については、池田(1997)5~6ページを参照。

(12) 池田(1992・1993)の1992年論文の68~73ページ、池田(1997)17ページ、Oliver, Morris and Wilkinson (1992) 192~194ページ。

(13) 大石(2002)219~223ページ参照。

(14) 石川(1991)297~298ページ、Strange (1993) 200~234ページ。

(15) Strange (1993) 239~240ページ、Belderbos (1997) 46~47ページ。

(16) 三井(1995)15~16ページ、三井(1999)253~257ページ。

(17) 在欧現地法人の調達と収益率との関係について、田中(1984)は、現地部品調達の増加と収益率の低下との関係を指摘している(202ページ)。佐々波・河井(1989)は、在欧子会社の企業内輸入調達が利潤率にプラスの効果をもっており、内部化の利益の存在が示されていることを指摘している(27ページ)。また奥村(1998)は、M&Aによって買収した企業が業績を保つことができた理由の一つとして親企業からの割安な部品・中間素材の供給という支援をあげている(138ページ)。

- (18) 例えば、1983年に英国に進出している日系企業の調査を行った Dunning (1986) の 6 章・7 章を参照。
- (19) 岩崎・細野 (1998) 196 ページ。
- (20) 池田 (1994) 161～171 ページ、池田 (1997) 13～22 ページ。
- (21) 池田 (1997) 14～15 ページ。
- (22) 三井 (1995) 8～18 ページ、三井 (1999) 233～276 ページ。
- (23) 三井 (1999) 272 ページ。
- (24) 三井 (1999) 272 ページ、阿部 (2000) 85～91, 99 ページ。

< 参考文献 >

- 阿部誠 (2000) 「日系企業のヨーロッパ現地生産の再編と「日本的経営」 — 1990 年代英国における日系電機企業の生産・経営実態 — 」『経済論集 (大分大学)』第 52 巻第 4 号, 71-102 ページ
- 池田孝正 (1986) 「英国のサブ・アッセンブリ下請企業の実態 — 日本企業との比較の観点から — 」『商工金融』第 36 巻第 2 号, 3-18 ページ
- 池田孝正 (1987) 「自動車部品工業の下請システムの国際比較」『商工金融』第 37 巻第 7 号, 3-19 ページ
- 池田孝正 (1991) 「ヨーロッパにおける日系 VTR メーカーの現地生産展開」『中央大学経済研究所年報』第 22 号 (Ⅱ), 77-110 ページ
- 池田孝正 (1992) 「英国における日系トランスプラントの部品調達問題 — 日・英下請システムの比較分析 — 」『商工金融』第 42 巻第 12 号, 3-20 ページ
- 池田孝正 (1992・1993) 「英国・南ウェールズ地方の下請企業調査報告 — 日・英下請企業の比較分析 — (1)・(2)」『経済学論纂 (中央大学)』第 33 巻第 5 号 65-82 ページ, 第 6 号 141-157 ページ
- 池田正孝 (1994) 「欧州自動車産業の下請け再編成の動向 — 日本型下請システムの展開 — 」『中央大学経済研究所年報』第 25 号 (Ⅱ), 147-172 ページ
- 池田正孝 (1996) 「システムサプライヤーを目指すフランスの自動車部品メーカー — フランス自動車部品産業の再編・統合 — 」『中央大学経済研究所年報』第 27 号, 1-30 ページ
- 池田正孝 (1997) 「欧州企業のジャパナイゼーション — 事務機器・自動車の部品調達 — 」『通産研究レビュー』第 9 号, 3-26 ページ
- 石川謙次郎 (1991) 『EC 統合と日本 — もうひとつの経済摩擦』清文社
- 岩崎尚人・細野央郎 (1998) 「メガコンペティション時代のグローバル戦略 — 日本自動車メーカーの欧州戦略 — 」『成城大学経済研究』142 号, 193-229 ページ
- 大石達良 (2001) 「日本製造業企業の欧州現地法人活動の展開」『高知論叢 (社会科学)』第 72 号, 179-223 ページ

大石達良 (2002) 「日本製造業企業の欧州現地法人の販売活動 — 現地国内販売と欧州域内販売 — 」『高知論叢 (社会科学)』第73号, 197-231ページ

奥村皓一 (1998) 「日本企業の欧州における M & A — バブル期の買収ブームにおける国際的未熟性に関する現地調査 — 」『経済系 (関東学院大学)』第195集, 119-146ページ

経済産業省 (通商産業省) (各年版) 『通商白書』

経済産業省 (通商産業省) (各年版) 『我が国企業の海外事業活動』(本稿では『経済産業省調査』と表記)

佐々波楊子・河井啓希 (1998) 「欧州・アジア・北米における日本企業の海外事業展開」『三田学会雑誌』91巻2号, 18-30ページ

財務省 (大蔵省) (各号) 『財政金融統計月報 対内外民間投資特集』

ジェトロ [日本貿易振興会] (各年版) 『ジェトロ投資白書 世界と日本の海外直接投資』[98年版以前は『ジェトロ白書投資編 世界と日本の海外直接投資』, 83年版以前は『海外市場白書 投資編』]

ジェトロ [日本貿易振興会] (各年版) 『進出企業実態調査 欧州・トルコ編 ~日系製造業の活動状況~ (2001年版)』[2000年版は『海外進出企業実態調査 欧州/中東・アフリカ編』, 1999年版は『同 欧州・トルコ編』, 1998年版は『進出企業実態調査 欧州編』, 1997年版以前は『在欧日系製造業企業経営の実態』, 1987年版以前は『欧州における日系企業の経営の実態』](本稿では全て『ジェトロ調査 (欧州編)』と表記)

ジェトロ [日本貿易振興会] (2001) 『進出企業実態調査 米国編 ~日系製造業の活動状況~ (2001年版)』(本稿では『ジェトロ調査 (米国編)』と表記)

日本長期信用銀行 (1989) 「EC統合 — ECの対日戦略と日本企業の対応 — 」『調査月報』250号, 1-125ページ

三井逸友 (1992) 「日本の下請関係の「国際化」と「下請外注管理」の「輸出」 — 欧州サプライヤ企業は「日本をめざす」!?!」『駒澤大学経済学部研究紀要』第50号, 115-174ページ

三井逸友 (1994) 「中小企業の国際化と欧州中小企業」『商工金融』第44巻第8号, 22-44ページ

三井逸友 (1995) 「英国ウェールズにおける日系電子・電機企業「現地生産」の現状」『中小企業季報』1995年No.1, 8-18ページ

三井逸友編著 (1999) 『日本的生産システムの評価と展望』ミネルヴァ書房

Belderbos, R. A. (1997), *Japanese Electronics Multinationals and Strategic Trade Policies*, Clarendon Press

Dunning, J. H. (1986), *Japanese Participation in British Industry*, Croom Helm

Dunning, J. H. (1988), *Explaining International Production*, Unwin Hyman

- James, B. G. (1989), *Trojan Horse : The Ultimate Japanese Challenge to Western Industry*, Mercury Books (願化孝志訳『トロイの木馬 現地生産－日本の戦略』TBSブリタニカ, 1990年)
- Mason, M. (1997), *Europe and the Japanese Challenge*, Oxford University Press
- Morris, J. (ed) (1991), *Japan and the Global Economy*, Routledge
- Oliver, N., Morris, J. and Wilkinson, B. (1992), “The Impact of Japanese Manufacturing Investment on European Industry” , in Young, S. and Hamill, J. (ed), *Europe and the Multinationals*, Edward Elgar
- Strange, R. (1993), *Japanese Manufacturing Investment in Europe : Its Impact on the UK Economy*, Routledge