

## 一般調査報告書 フランスの「自動車に関する協約」について

2008年に始まった「百年に一度」と言われる世界的な経済危機によって深刻な打撃を受けた自動車産業を支援するため、フランス政府は様々な施策を矢継ぎ早に打ち出してきました。パリ産業情報センターでも、これまで、フランス政府による自動車産業支援施策を数度にわたって報告してきたところです。(2008年12月「フランス政府が仏自動車産業支援のため大型対策を発表」、2009年6月「フランス・ドイツ・イタリアにおけるスクラップ・インセンティブについて」、2009年8月「フランス政府による低炭素車開発支援」)。これらの自動車産業支援施策は、2008年12月にサルコジ大統領によって打ち出されたのち、2009年1月に自動車関連産業の関係者を集めた協議会での検討を経て「自動車に関する協約(Pacte Automobile)」としてまとめられ、同2月の欧州委員会の了承を得てフランス政府の基本方針として正式に認められました。

今回の一般調査報告書では、この「自動車に関する協約」を改めて取り上げ、フランス政府による自動車関連施策の基本方針を紹介します。

### 1 「自動車に関する協約」の背景

#### (1) 経済的な背景

協定の記者発表資料において、フランス政府は、自動車業界は次の3つの危機に直面しており、今こそが正念場であるとしています。

- ・信用の危機： 自動車メーカーが、生産設備の更新、在庫量、系列銀行のための資金調達に苦しんでいること。
- ・産業としての危機： ヨーロッパにおける生産設備は、およそ25%の生産能力過剰に陥っていること。
- ・需要の危機： 消費者が買い控え傾向にあること。また、消費メンタリティ及び消費傾向が近年明らかに、小さく、低公害で、信頼性のある車に向かっていること。

これに対して、サルコジ大統領は「フランスは自動車産業を崩壊させない」と明言しています。その理由として、以下の点を挙げています。

- ・自動車産業はフランスの経済と産業にとって必要不可欠な分野であるとともに、雇用(労働人口の10%)と研究開発(全フランスの15%)の創出源になっていること。
- ・自動車産業が、環境問題への新たな挑戦と、インドや中国などにおける需要の拡大に将来を見出していること。またフランスの自動車会社は優位な立場のグループに含まれていること。

## (2) 国内自動車産業の保護

一方で、協約においては、繰り返し「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。」という記述が繰り返し現れます。また、ニコラ・サルコジ大統領は生産施設への投資総額にかけられる法人税を2010年以降、廃止することを明らかにしています。つまり、これら一連の施策には、自動車産業のフランス国外への流出を防ぐためという目的があることもうかがえます。

## (3) 雇用の保護

協約は、協約に基づく支援が国民の税金で賄われていることを強調し、自動車産業にとってこの支援が「タダではなく、代償を伴うものである」としています。

フランス国外に移転させないという点は上記のとおりですが、さらに特に雇用の維持に関して次の2点で政府と自動車企業間で同意していると明らかにしています。

- ・ 研究開発活動を維持し、人員削減を行わないということ
- ・ 融資期間中に組み立て工場を閉鎖しないこと

また、税金で賄われているという点については、「今回の融資は、経営参加的なものであり、自動車製造企業による損益の改善が進めば納税額が増え、同時に国の支援に対しての配当額も増額される。」と説明し、国民の理解を求めています。

## (4) 自動車産業の未来を見据えて

フランス政府は、この計画によって自動車産業に世界的な競争への準備を促す、としています。環境施策としても位置付けられている低炭素車のイノベーションを支援する2億5千万ユーロの低利融資制度の設置も、この一環であるとしています。この、低炭素車開発支援については、協約に基づき、「実証実験」部門に5千万ユーロの予算上積みを行っています。

また、先に述べた法人税の廃止について、フランス国内にある組み立て工場の競争力の強化を可能にし、海外の競争相手と同等の条件で競い合うことを可能にするものともしています。

## 2 「自動車に関する協約」成立までの経緯

### (1) サルコジ大統領による基本方針の発表

フランス政府は2008年12月4日、最近の金融危機に端を発する経済停滞に対して、自動車産業等主要産業支援、公共投資(公共住宅建設、鉄道網建設など)による内需拡大を目玉とする大型経済対策を発表しました。

このなかで、自動車産業関連施策について、サルコジ大統領は「現在大きな困難に直面している自動車産業を救済するためにあらゆる手段を活用する」と発言し、以下のような対策を発表しました。

- ① 10年以上使用した古い車を新車に買い替える際の給付金
- ② ルノー及びプジョー・シトロエングループ系金融会社に対する融資
- ③ 下請自動車部品会社支援のための投資基金の設立

### (2) 「自動車関連業界関係者協議会」の開催

リュック・シャテル産業・消費担当相が呼び掛け人となって2009年1月20日

に「自動車関連業界関係者協議会」が開催されました。この協議会には自動車製造企業、自動車部品製造企業、下請企業、さらには自動車販売業者、修理・サービス業者など、自動車の生産から販売までのあらゆる関係者が参加しました。この幅広い顔ぶれについて、フランス政府の広報資料では「これら自動車に関わるすべての主体が支援を必要としているから」とされています。併せて自動車の将来について考える戦略委員会が招集され、具体的な対策が話し合われました。

### (3) 「自動車に関する協約」の発表

「自動車関連業界関係者協議会」での検討・合意を経て、2009年2月9日に「自動車に関する協約」としてフランス政府から発表されました。「協約(Pacte)」とされているのは、(2)で紹介したとおり、自動車に係る様々な関係者の同意を得て作成されたものであることによります。フランス政府は、この協約の内容を詳細な資料にして発表しています。

### (4) 欧州委員会による同意

フランス政府による発表後、「自動車に関する協約」は欧州委員会に提出され、その審査を受けました。この審査では、主に、この協約が「保護主義政策であるか否か」が問われたようです。結果として、2月28

日に欧州委員会は今回の自動車に関する計画の実施について、欧州協定の枠内にあり、保護主義的なものではない、としてゴーサインを出しました。

この保護主義政策に該当するか否か、という点について、フランス政府はたいへん丁寧な解説を行ったうえで否定しており、EUに対して大きく配慮している様子がうかがえます。

### (5) 協約の具体的な実施について

欧州委員会の同意を得たのち、「自動車に関する協約」はすぐにフランス共和国議会で議論され、2009年3月4日の補正予算で具体化されました。



自動車に関する協約の記者発表資料表紙

## 3 「自動車に関する協約」に掲げられた施策

### (1) 自動車製造企業を対象にした施策

「自動車に関する協約」による自動車産業支援の目的は、フランスの自動車製造企業が今回の経済危機を乗り切り、さらに危機の後に改めて輸出産業となり、また、技術革新の源となるとともに雇用創出源となるよう支援することにあるとされています。そのために、自動車製造企業が必要としている次のような支援を実施するとしています。

#### ① 参加的貸付金の融資

5年間の期限を定め、年利6%・最大枠65億ユーロの参加的貸付金の融資(一種の資本参加による融資)。この融資は低公害車の大規模な開発プログラムを対象にするものです。

## ② 自動車製造企業のグループ金融機関に対する融資

P S Aやルノーのグループ金融機関に対するフランス経済融資機関の融資額を2倍、総額20億ユーロに引き上げます。フランス国内では自動車の3分の2がローンで販売されています。この融資額の引き上げによりローン利率を低いままに抑えることができ、フランス国民が自動車を購入しやすい状態を維持することができます。これは、1,000ユーロのスクラップ・インセンティブ(2008年12月開始)と、新車購入時のボーナス/ペナルティ制度(2009年1月開始)に次ぐ、自動車市場に対する補足的な支援です。

## (2) 自動車部品製造企業に向けた支援策

先にも紹介したとおり、「自動車に関する協約」の策定には、自動車製造企業、自動車部品製造企業、下請企業、さらには自動車販売業者、修理・サービス業者など、自動車に係るすべての主体の代表が参加しました。フランス政府によれば、これにより、「政府が自動車部品製造業者や下請業者も危機に立ち向かえるように支援することができるようになった」とのことです。

その支援の内容は次のとおりです。

### ① 債務保証基金の設置

自動車部品製造企業や下請企業が、その事業を継続し、新たな投資を行うための融資を受けられやすくすることを目的に、債務保証を行うための基金を設置するものです。基金の管理はO S E O (企業支援・イノベーション振興機構)が行うものとされています。債務保証の内容は、融資金額の最大90%かつ150万ユーロ(小企業)あるいは1500万ユーロ(中規模企業)を上限としています。

### ② 自動車部品製造企業の設備更新のための基金の二重の措置

設備投資に係る戦略的基金から、自動車部品製造企業の設備更新のために2億ユーロの融資を行うものです。この基金は、同時に、自動車関連の主要企業の資本強化を目的に、6億ユーロの拠出を予定しています。さらに、1,500万ユーロをかけたアクションプランをフランス政府により実施し、自動車関連産業全体の事業効率の改善と「減量経営」の普及に努めることとしています。

### ③ 自動車製造企業と自動車部品製造企業の間で協約を締結すること

自動車製造企業と自動車部品製造企業の間で事業効率と適切な業務遂行についての協約を締結することで、自動車産業界のなかで、下請企業と自動車製造企業が一体となった実質的なパートナーシップの醸成を促すものです。

### ④ 政府による期間失業者に対する手当の改善

雇用維持の見返りとして、3カ月間(更新可能)にわたって失業時間1時間ごとに支給する政府負担額を1.5ユーロから1.75ユーロに拡大するもの。

## 4 おわりに

2008年に端を発した世界経済危機は、自動車産業を大きなうねりの中に投げ込みました。あらゆる自動車メーカーが生き残りをかけて競争を繰り広げています。その競争の争点となっているのが、経営基盤の強化と低公害車・低炭素排出車の開発です。

今回の報告書では、フランス政府による「自動車に関する協約」の概要を紹介しまし

た。ここに示されている一連の施策を見ると、フランス政府が自国の自動車産業に非常に大きな危機感を持っていることが容易に理解できます。また、自動車産業の将来に向けて、特に環境面からのアプローチに大きな期待をかけていることも判ります。

折しも、ルノーグループの一員である日産自動車やアメリカにおいて「新興自動車企業」と呼ばれる数社が、相次いで電気自動車の販売を発表しています。

電気自動車以外にも、さまざまなメーカーによりプラグイン・ハイブリッドの製品化が急ピッチで進められているほか、燃料電池自動車開発の取り組みも進められています。

パリ産業情報センターでは、今後もフランス政府、フランス国内の自動車産業の取り組みを注視し、報告を続けていきたいと考えています。