

大阪商業大学学術情報リポジトリ

フランス産業政策の再検討と政策的課題

メタデータ	言語: ja 出版者: 大阪商業大学比較地域研究所 公開日: 2020-05-26 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 和田, 聡子, WADA, Satoko メールアドレス: 所属:
URL	https://ouc.repo.nii.ac.jp/records/914

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 International License.



〔論文〕

フランス産業政策の再検討と政策的課題

和田 聡 子

はじめに

1. 産業政策の概念
 2. 第二次世界大戦後におけるフランス経済政策路線の歴史の変遷
 3. ルノー・日産・三菱連合と政府介入問題
 4. 「フレンチ・テック」の導入とフランス経済復活への期待
- おわりに

はじめに

本論文は、第二次世界大戦後のフランスが国家管理計画経済(dirigisme)とよばれる特有の政府主導の下、産業政策を中心とした政策路線によって産業・企業の復興・発展を遂げてきたが、一方でこの限界が認識されながらも依然として国家介入の強い政策路線を実施していることから、いま一度、フランスにおける産業政策の「再検討」を行った上で「政策的課題」を論じるものである。

一般的に一国の成長過程モデルで産業政策と競争政策のウェイトを考える際、経済復興(あるいは途上)・成長期においては、政策目的が単純明快であることから政府による経済計画、産業政策の手法が有効といえる。そして、この時期を経て一国経済がある程度の発展(あるいは成熟)段階に達成すると政策目的や消費者ニーズが多様化するために、次なる産業経済の進歩・発展のための政策として計画・産業政策路線からしだいに競争政策路線へと転換・移行することが望ましいといえよう。

しかしながら、フランスではこの政策転換が必ずしもスムーズにいかず、むしろEU統合の進展、およびそれに伴うEU競争政策との関連で、緩慢ながらも競争政策の必要性和その意義を認識している状況にある。

以下、本論文の概要を述べると、まず、(1)産業政策の一般的な概念について確認すると

共に、(2)戦後以降におけるフランス経済政策路線の歴史的変遷を概観する。ついで、(3)経済成熟期をむかえたフランスが、「従来の産業政策」から脱却すべきながらも2018年11月にカルロス・ゴーン逮捕で話題となったルノー・日産連合の経営体制にも現れている強力な政府介入の問題を指摘する。最後に、(4)「新しい産業政策」のあり方を考える上で、ICT・AI社会の進展に不可欠なイノベーションの観点から、昨今のフランスで期待されている「フレンチ・テック(La French Tech)」の内容を中心に取り上げ、今後の方向性および役割を述べたいと思う。

1. 産業政策の概念

産業政策とは、端的には「一国全体の経済成長を考えるうえで、政府が市場における産業間の資源配分、および特定産業の行動について指示・指揮する政策」と定義できよう。なお、政府が産業政策を実施するにあたり、一国の経済発展や経済水準、経済事情、さらには経済体制が大きく影響していることは言うまでもない。

ここで、産業政策の主たる役割を以下のとおり整理しておきたい。①市場の適正な資源配分を達成する役割(「市場の失敗」を補正する役割)、②政治的要請に基づく貿易・直接投資等の海外諸国との取引に介入し、補助金・税金等によって様々な産業を保護・援助する役割、③国民生活上、安定供給が不可欠で経済的・社会的影響が大きいと思われる産業(主として「公益事業」)の組織や構造を調整・再編する役割、④国家戦略上、さらなる経済成長に有望であるとして選定した産業部門やベンチャー(スタートアップを含む)への投資・支援、税制優遇を実施する役割、の4つである。

①は、いわば「普遍的な」産業政策であり、一国が経済成長するプロセスにおいて、市場をコントロールするための政府の役割は時代や経済状況の変化によって介入の程度の差はあるにせよ、重要であることは言うまでもない。

②および③は、「伝統的な」産業政策であり、経済成熟期をむかえた国では政府の過剰介入がかえって種々政策の失敗を引き起こす「政府の失敗」に注意する必要がある。例えば「危機対応」を理由に経営不振の産業部門に対して政府が資金支援を一時的に実施しても、この資金の源はあくまで国民の税金であり、際限なく支援し続けることは不可能である。加えて、業績の悪化した企業を安易に救済し続けるとなれば、逆に怠慢経営も出てきて結果的に国内の産業構造の転換や改革が遅れてしまい、より一層深刻な状況に陥る公算が大きくなる。一般的に、政府が民間企業の再生・救済のために「公益性」の高い企業に対して一時的に政府が出資することは世界各国でも見受けられる。しかしながら、現在の市場経済社会では、企業経営は「自己責任原則」が基本であり、拡大し過ぎる政府の役割を見直し、むしろ民間主導の自律的な経済成長、および発展の支援をどのように描くかが課題となる。

それゆえ、④の「新たな」産業政策が21世紀に入ってとりわけ注目されているのである。

「新たな」産業政策とは、経済の新陳代謝を推し進めながらイノベーションを促進するために「普遍的要素」を有する既存産業の強化・再生と次世代技術を創出する新産業の双方のアプローチから産業を振興し、結果的に産業経済の成長・発展を実現する役割があると考えられる。

グローバル化と情報化が急速に進展する状況下、政府が今後の成長産業・企業創出のための市場環境を整備することは重要な役割である。それゆえ、新産業が創出されるまでのスタートアップにかかる資金支援、そして事業がある程度の軌道に乗るまで息の長い取り組みとフォローが必要とされる⁽¹⁾。さらに政府は次世代・先端技術への研究・開発の選定・支援には注力すべきであろう。

2. 第二次世界大戦後におけるフランス経済政策路線の歴史的変遷

(1) 1945～60年代：政府への信頼の高さと競争原理・市場機構に対する不信感

先述のとおり、フランスは第二次世界大戦後、自国の経済復興・成長を目指すために強力な政府主導の産業政策を実施した代表的な国の1つである。というのは、フランスでは政府への信頼が大きく、設備投資・生産等については政府の予測・計画に基づいて調整・実施することが一番効率的と考えられていたからである。

このようなフランス政府の国家介入型の経済体制は「ディリジスム (dirigisme : 国家管理計画経済)」と呼ばれ、当時の基幹産業の多くが国有化された。具体的には自動車産業、電力産業、石油産業、金融業、鉄道産業、航空産業などの産業が代表的であった。また、経済計画も定期的に策定され、着実に実施されながら順調な成長を遂げていったのである。具体的には、戦後の混乱と疲弊からフランス経済をいち早く再建することを強く主張した初代の経済計画庁長官 (Le Commissariat Général au Plan) に就任したジャン・モネ (Monnet, Jean) が、1947年から「近代化・設備計画 (Le Plan de Modernisation d'Équipement)」(のちに「経済社会発展計画 (Le Plan de Développement Économique et Sociale)」と呼称が変更) を実施し、成功させた。

また、国際競争力強化の手段の1つとして企業の大規模化を積極的に実施し、「ナショナル・チャンピオン」の創設に力を入れたこともフランス産業政策の大きな特徴である。1960年代から1980年代前半にかけて国内では空前の合併ブームが起り、多くの産業部門で独占・寡占化が進行した⁽²⁾。

(1) 経済協力開発機構 (OECD) 統計によると、2016年の米国とイスラエルにおいて国内総生産 (GDP) に占めるベンチャー・キャピタル投資割合が0.36～0.38%であるのに対し、欧州のフランス、ドイツ、英国で0.03～0.04%程度、ちなみに日本はほぼ最下位の0.02%程度に位置している。OECD[2017] pp.124-125。なお、昨今、イスラエルがGDPに占めるベンチャー・キャピタル投資割合が世界一であることは意外と知られていない。国の人口は900万人に満たない小国ながら「中東のシリコンバレー」とも言われており、急速に成長し続けているベンチャー企業が多く、世界中の機関投資家やファンドが集中する。

(2) 詳細については、和田聡子 [2011] p.24。

その後、1968年の「5月革命」⁽³⁾で一時低迷した時期を除けば、経済計画に即した工業化の進展によって、国内総生産、設備投資、貿易、賃金などの一般的な経済指数は大きく上昇した。一方で1970年代半ば以降は2度の石油危機の影響などにより、急激なインフレーション、失業者の増大などの深刻な問題がクローズアップされると同時に経済も停滞し続けることで、これまでの政府主導の産業政策路線に対する限界も見え始めてきたのである。

(2) 1970～80年代前半：石油危機に端を発する経済低迷と産業政策の限界

戦後フランスは数次にわたる経済計画のもとに順調な経済成長を遂げ続けていくかに見えたが、石油危機によるエネルギー価格の高騰は燃料輸入依存度の高いフランスに大きな打撃を与えた。さらに1974年、ジョルジュ・ポンピドゥー(Pompidou, Georges)大統領が急死し、政権交代に際して権力対立・闘争が激化したために、国民の不安を駆り立てる経済停滞の状況から一刻も早く脱却する必要がある⁽⁴⁾。

そこで急遽、大統領選挙に臨んだ独立共和派のヴァレリー・ジスカル・デスタン(Giscard d'Estaing, Valéry)⁽⁵⁾が、決選投票において右派最大与党である共和国民民主連合(UDR: Union pour la Démocratie République)のジャック・シャバン・デルマス(Chaban-Delmas, Jacques)とシャルル・ド・ゴール(de Gaulle, Charles)体制反対の中心的存在として頭角を現していた左派社会党のフランスワ・ミッテラン(Mitterrand, François)を下して当選した。

まず、ジスカル・デスタンは大統領の一大任務として国民議会の支持を取り付ける必要があったため、右派と左派の両党から協力を得ながら種々政策を実施することが余儀なくされた。それゆえ、初期においては一貫性に乏しい政策を展開し、いささか混迷がみであったが⁽⁶⁾、1970年代後半にはディリジスムからの転換を徐々に推し進めて市場機構・競争原理に基づく政策路線導入というフランスでは「画期的」な選択をする。そして、1980年代からフランスの経済システムは大きく変貌を遂げていくことになる。

(3) 1980年代後半～1990年代：産業政策路線の行詰りと競争政策路線への転換

この時期、もっとも大きな産業政策の転換としては、基幹産業の国有化から民営化への実施といえよう。しかし一方で、国内において政府主導に基づく産業政策が依然として根強い支持があったのも事実である。そのことは、1981年5月、再選を狙ったジスカル・

(3) 1968年5月、パリ大学ナンテール校舎に端を発した学生運動が全国の労働運動と結びつきゼネストへと発展し、ド・ゴール政権も退陣に追い込まれた社会的危機。大嶽秀夫 [2017] p.113-118.

(4) 加えて、この時期の欧州統合に目を向ければ「欧州悲観主義(Euro pessimism)」に苛まれていたこともあり、国内外を含め、困難な状況にあった。

(5) 1958年の第5共和制発足以来、彼は非ド・ゴール派として選出された初の大統領である。当時、右派共和党内で激しい対立があった中、独自政党のフランス民主連合(UDF: Union pour la Démocratie Française)を立ち上げるなど、中道右派の穏健的立場を重んじた。なお、具体的政策の中で、有権者年齢の21歳から18歳への引き下げ、ヴェイユ(Veil)法制定による人工妊娠中絶の合法化、合意離婚の自由化、またTGV建設の推進などが挙げられる。

(6) 和田聡子 [2011] pp.25-27.

デスタンを破ってミッテラン政権が誕生したことから十分にかがえる。

ミッテランは早速、国民に支持を得るため、週39時間労働制⁽⁷⁾、5週間の有給休暇制の導入、年金支給開始年齢60歳への引き下げ、死刑廃止、地方分権化、さらに1982年2月11日に「国有化法」制定に基づく国有化の推進等、あらゆる分野で次々と改革を行った。しかしながら、一向に国内経済の復活の兆しが見られず、むしろ膨大する財政赤字、失業者のさらなる増加に加え、左派の政策思想とは真逆の緊縮政策まで行うなど支持党内から批判が相次ぐ⁽⁸⁾。

そして、1986年の国民議会選挙で社会党は敗北するところとなり、彼は政権維持のため、苦肉の策として議会多数派のド・ゴール派であるジャック・シラク(Chirac, Jacques)を首相に指名し、史上初めての「保革共存政権(Cohabitation)」が誕生する事態となった。新政権では、従来の国民経済・財務省(Ministère de l'Économie nationale et des Finances)を経済・財政・民営化省(Ministère de l'Économie, des Finances et de la Privatisation)と改称し、かつての国有企業が次々と民営化されることで、政府は巨額の株式売却収益を獲得することができ、この収益が国家財政の改善にも貢献することとなる⁽⁹⁾。

さらに1993年の国民議会選挙においても右派の勝利が続き、エドゥアール・バラデュール(Balladur, Édouard)が首相に指名され、第二次保革共存政権の下、民営化の総仕上げが行われた。

1995年5月の大統領選挙ではシラクがミッテランに勝利して与党が左派から右派へと変わり、以後、2期12年間務めることになる⁽¹⁰⁾。彼はベルリンの壁の崩壊で東西が統一したドイツと連携してEU(European Union)統合を急速に推し進め、1999年の単一通貨「ユーロ(Euro)」導入やEU憲法条約の策定⁽¹¹⁾においても積極的であった。

(7)フランスでは、労働者の福祉向上と失業対策としてのワークシェアを活用して労働時間の短縮が図られてきたが、週39時間労働制から週35時間制となる1998年の第1次「オブリ(Loi Aubry)法」が可決成立するまでには時間を要した。以後、2001年1月1日の期間限定での短縮、2002年12月18日の「オブリ法の改正(第2次オブリ法)」として企業側に有利な35時間条件の緩和、2007年には実働労働時間が週35.9時間となる。

(8)第二次世界大戦直後、彼はむしろ「国有化」や「規制」を非難していた。Winock, Michel[2015](大嶋厚訳『ミッテラン』吉田書店,2016年)p.195.そして当時の決定について、社会党議員のジャン-ピエール・シュヴェスマン(Chevènement, Jean-Pierre)は、「緊急避難」ではなく、「政策転換」と主張している。同p.303.

(9)和田聡子 [2011] pp.28-30. 実は、一連のEU統合との関連でいえば、1999年の通貨統合への参加条件に必要な国家財政規律を達成するために、民営化による収益が不可欠であった。

(10)彼は1981年と1988年に大統領選挙に出馬したが、いずれもミッテランに敗れていた。また、大統領在職中の2008年に大統領任期を7年から5年に短縮、かつ2期(10年まで)とする憲法改正を行った。

(11)なお、この条約は2004年10月29日にローマにおいて調印されていたが、2005年5月29日、フランス国内で条約批准の是非を問う国民投票で否決されたことはシラク政権失墜の主たる要因であり、その後のEU統合の進展に影を落とすことになる。大嶽秀夫 [2017] p.181.

(4) 2000年代～現在：政権の動揺と一貫性なき政策路線

①2000年代～2016年まで

21世紀に入って、さらにグローバル化が進み、また欧州においても2004年5月、中東欧諸国の10カ国が一挙にEU加盟を果たしてEUが拡大・深化する一方、フランス経済の本格的な復活は見られず、相対的地位はますます低下していた。人件費、物価が安い中東欧諸国のEU加盟は西欧諸国の製造業の生産拠点の移転を加速させると同時に、逆に中東欧諸国からは西欧諸国へ労働力流入が促進されることを意味し、フランス国内では産業空洞化、失業者のさらなる増加の懸念が高まった。フランスの失業率の高さは、成長産業と衰退産業との間で労働移動の調整機能がうまく働いていないことも大きな原因であった。

ここで注意すべきは、経済学的観点から「産業空洞化」を冷静に把握しておくことである。たとえば国際競争力の低下した製造業が低コスト地域に移転する選択は市場機構・競争原理における合理的選択といえる。一方で、移転した企業の代わりに競争力を有する高付加価値型の成長産業が新たに国内で育成、もしくは外国企業が流入すべく公正で自由な市場環境が整備されていれば国内における産業構造の転換がむしろ促進され、結果として空洞化状態にあった土地・工場・ビル等については新企業が埋めると考えられる。重要なのは企業にとっていかに魅力的かつ開放的な立地環境が整備されているかである。産業空洞化を警戒し過ぎて国内企業の対外移転を抑制したり、外国企業に対する制限・規制をするのではなく、両方の投資を拡大していくことこそ一国経済の成長の源泉となる。

そこで、2004年9月にシラクは新たな産業政策のあり方について検討する特別委員会を設置し、世界大手ガラス・高機能素材企業のサン・ゴバン(Saint-Gobain)の当時の会長であるジャン・ルイ・ベファ(Beffa, Jean-Louis)が委員長を務めた。そして、2005年1月、当委員会は先端技術分野や製造業の研究開発への政府支援、将来的に潜在需要の大きい5分野としての「エネルギー、運輸、環境、医療、情報通信技術」の選定、およびこれら産業の国際競争力強化などの必要性を主張した報告書を提出する。この報告書の正式名は『新しい産業政策に向けて(Pour une nouvelle politique industrielle)』であるが、通称は委員長の名を冠して「ベファ・レポート」と呼ばれている。

実は、先述のとおり1980年代後半から基幹産業の相次ぐ民営化によって政府主導の産業育成プロジェクトや研究開発が縮小化の傾向にあったことで、フランスでは国際競争力を有する産業が育たない状況にあった。このことは、明らかに産業政策から競争政策への政策路線の転換に際する政府の役割の失敗であろう。本レポートにおいても、従来の産業政策は様々な産業部門に対して水平的・拡散的な支援を続けていたことがフランス経済の停滞をまねいていると指摘している。そして、今後の「新たな産業政策」では国家の経済成長に必要な重点的プロジェクトの選定の重要性和プロジェクトに参加する企業・研究機関への手厚い支援、および官民連携を果たす機関として「産業技術革新庁(AII: Agence de l'Innovation Industrielle)」の設置も提言した。政府はこのレポートを受けて、2005年8月25日にAII創設を定める政令を公表した⁽¹²⁾。

さらに、パリへの一極集中を分散すべく、各地方・地域における企業(とりわけ中小企

業)、研究・教育機関などを「競争力拠点(pôles de compétitivité)」⁽¹³⁾と名付けたイノベーション促進の産業政策が本格的に始まることとなった。フランスにおいて「競争力拠点」と呼ばれる産業クラスター政策が法整備と共に本格化したのは2005年からであり、第1フェーズ(2005-2008年)、第2フェーズ(2009-2012年)、第3フェーズ(2013-2018年)を経て、現在は第4フェーズ(2019-2022)に入っている⁽¹⁴⁾(なお、フランスの産業クラスター政策については、第4節にて改めて述べたい)。

シラク政権に続いて2007年5月に勝利した与党UMP(Union pour un Mouvement Populaire: 国民運動連合)のニコラ・サルコジ(Sarközy, Nicolas)大統領は、さらに市場重視路線を進めることで経済改革を続行することを強調していた。実際に、2008年の「経済現代化に関する8月4日の2008-776号の法律(Loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie)」の制定によって、政府として競争政策を実施する際、審査・決定において政府当局からかなり独立した行政機関がフランスにおいてもようやく確立したことは画期的であった⁽¹⁵⁾。

彼は「既得権益」や「特権」に対して徹底的な改革を進めていこうとする。「より働き、より稼ごう(travailler plus pour gagner plus)」という彼のスローガンのもと、流動性の高い労働市場をめざすために先述の社会党政権が導入した週35時間労働制の緩和と自由化に舵を切ることで失業問題の解決を試みようとした⁽¹⁶⁾。

2000年代に入って、仏独の労働市場改革の取り組みは対照的であったため、隣国の改革動向に対してサルコジも意識していたといえよう。というのは、ドイツでは「ハルツ改革」⁽¹⁷⁾と呼ばれるシュレーダー政権下での労働市場改革によって、失業に対する所得補償から就労促進へと政策方針を転換したからである。職業紹介等による就労支援のマッチング機能の強化で失業率も低下し、労働コストの大幅引き下げにもつながった⁽¹⁸⁾。

よって、サルコジは社会保障制度改革として公務員の優遇制度の廃止、年金支給開始年齢の引き上げの断行、そして大学運営における権限や裁量を拡大する大学改革を行う⁽¹⁹⁾。

これら急進的な改革に対して公務員や大学生の大規模なストライキが頻繁に起こる状況

(12)「Décret n° 2005-1021 du 25 août 2005 relatif à l'Agence de l'innovation industrielle」. 本庁の運営・監督は独立した監視評議会(conseil de surveillance)が任務にあたる。

(13)さらに規模と目的別に「世界的拠点(pôles mondiaux)」、「世界的使命を有する拠点(pôles à vocation mondiale)」、「国内的拠点」(pôles nationaux)の3カテゴリーに分類された。

(14) <https://competitivite.gouv.fr/la-politique-des-poles/phases-245.html> (2019年9月8日最終閲覧)。

(15)和田聡子 [2011] pp.55-56.

(16)大嶽秀夫 [2017] pp.172-173.

(17)当時、ゲアハルト・シュレーダー(Schröder, Gerhard)首相の顧問を務めていた元フォルクスワーゲン(VW)の労務担当役員、ピーター・ハルツ(Hartz, Peter)が、就労促進のために提示した一連の労働市場改革案を指す。

(18)なお、改革の影の部分では、ワーキングプアの増加という新たな問題も生み出した。よって、2015年には1時間あたり8.5ユーロの最低賃金を導入したことで再び労働コストが上昇傾向にあるため、改革の成果については賛否両論がある。加えて、ドイツでは日本と同様に少子高齢化が加速しており、人手不足の課題も抱える。

(19)2007年8月、「大学の自由と責任に関する8月10日の2007-1199号の法律(Loi n° 2007-1199 du 10 août 2007 relative aux libertés et responsabilités des universités)」に基づく。サルコジの大学改革の詳細は、独立行政法人 科学技術振興機構 研究開発戦略センター(柴田治呂) [2008] pp.20-39.

下、2008年の米国のリーマンショック、さらにEUでは2009年のギリシャ危機による域内金融機関の不良債権問題も浮上する。それゆえ、サルコジは本来、EU競争政策において「国家補助規制」で規制されている国内産業・企業の救済策を一時的にEUから承認を得ることで対処したり⁽²⁰⁾、総額260億ユーロの大規模な経済活性化プランを発表し、財政赤字の拡大を覚悟で低所得者対策、企業・産業の投資促進対策等も行った。

このように、サルコジは大統領在任中に大きな2つの経済危機に遭遇したことで、改革半ばにして危機対応に追われたこともあり、2012年5月の大統領選挙では社会党のフランソワ・オランド(Hollande, François)に破れ、大きな実績を挙げることなく大統領を終える。

結局のところ、フランス国民はドイツの大胆な構造改革と同様の手法で進めていこうとするサルコジの政策路線に付いていけなかった。そして、故ミッテラン以来、実に17年ぶりの社会党大統領として「Le changement maintenant(今こそ変革を)」をスローガンに掲げたオランドに期待を託したのである。

オランドにとってもやはり一番の政策課題は雇用問題であり、まず同年12月「競争力および雇用のための税額控除制度(CICE : crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi)」を導入し、労働コストの削減により企業競争力を回復させようとした⁽²¹⁾。

また、2013年6月には「雇用の安定化に関する6月14日の2013-504号の法律(Loi n° 2013-504 du 14 juin 2013 relative à la sécurisation de l'emploi)」を制定したのである。この法律の主たる内容は、パートタイム労働者の労働条件の改善、職業訓練機会の拡大、無期限雇用の促進とその保障、集団的解雇に対する監督の強化、など労働者の権利強化と硬直化した労働市場の流動性を重視している。

さらに、オランドはサルコジの訴えてきた市場重視・緊縮財政型に基づく政策との違いを明確にすべく、伝統的な左派の政策思想である「富の再分配」を目指して富裕層・大企業への増税、社会保険料負担軽減策、中小企業支援の強化など企業の競争力回復を主眼とする経済成長重視型の政策に取り組んでいくはずであった。

しかしながら、ギリシャ危機でサルコジ政権から引き継いでいた過剰な財政赤字が続いている状況でEUの財政規律を遵守せねばならないため、しだいに左派政権が右派政権と同じく財政歳出削減による緊縮政策を余儀なくされていく⁽²²⁾。

2014年8月、オランド政権にも限界が見え始め、レームダックの様相を呈してきた

(20)和田聡子 [2011] pp.63-65.

(21)適用対象は国内に立地する企業(外資企業も含む)で、法定最低賃金(SMIC : Salaire minimum interprofessionnel de croissance)の2.5倍あるいはそれ未満の報酬全体(給与、賞与、有給手当、現物給与)に対して一定割合(年度ごとに変更されるが、概して4~7%の水準)を乗じた税額控除とした。加えて、社会保険料の軽減措置の適用範囲を労災や住宅支援に関する拠出金等にまで拡大した。なお、CICEは臨時措置のため、2019年の廃止に伴ってSMICの2.5倍以下の給与にかかる社会保険料の軽減措置を恒常化することとした。

(22)田中道雄・白石善章・相原修・三浦敏 [2015] pp.100-102. EUでは、ギリシャ危機に端を発する欧州債務危機の再発防止として、2011年から加盟国における経済・財政政策に対して厳格に事前評価・是正勧告を行う「ヨーロッパ・セメスター制度」を導入している。和田聡子・里麻克彦 [2012] pp.46-47.

この時期、のちにフランス史上最年少の大統領に選出されるエマニュエル・マクロン (Macron, Emmanuel) が、新閣僚の一員として経済・産業・デジタル大臣に就任する。そして、2015年8月、「経済成長・活動および経済的機会の均等に関する8月6日の2015-990号の法律 (Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques) 」(通称「マクロン法」) が成立する⁽²³⁾。

また、労働法の改革として2016年8月に「雇用、社会的対話の現代化、およびキャリアパスの確保に関する8月6日の2016-1088号の法律 (Loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels) 」(通称、制定時の大臣の名を冠して「エル・コムリ (El Khomri) 法」) が制定された⁽²⁴⁾。よって、週35時間労働制が週46時間(ただし最高で12週間の期限付き)まで延長することが認可され、経営者側のフレキシブルな対応が可能となった。一方で、労働者側の就労条件や雇用の不安定化の懸念による批判が続出するところとなり、各労働組合だけでなく市民団体や学生組織も数多く加わって、しばらく反対運動、デモが続く事態となった⁽²⁵⁾。

周知のようにフランスでは伝統的に手厚い社会保障、早期定年制、短い法定労働時間のもとで労働者の強い権利が守られてきた。しかしながら、ここで私見を述べると、硬直化した労働市場、および高止まりの失業率の状況を見れば、政府はもとより国民もこれら一連の労働規制には限界を感じざるを得ないであろう。加えて、ライフスタイルの多様化に伴って労働者の就労意識も大きく変化している現実を見れば、もはや従来の厳格な労働規制にこだわるのではなく、時代に即したフレキシブルな労働条件によって雇用創出、そして経済の活性化をもたらすような政策のあり方が問われていると思われる。

まさにこのタイミングで、国内の二大政党である社会党と共和党には属さず、自身が立ち上げた新党「共和国前進! (LREM: La République En Marche!) 」の代表であるマクロンが、2017年の大統領選挙においてついに選出されることになる。

②2017年のマクロン政権誕生以後

1958年に第5次共和政が誕生して以来、右派の共和党候補者は必ず大統領決戦投票に進出していた。また、すでに述べたとおり左派社会党もオランド政権への期待が敢え無く消えたこともあり、まさにマクロンが人気を博したことは言うまでもない⁽²⁶⁾。よって、2017年5月7日、マクロンは極右政党の国民戦線 (FN: Front National)⁽²⁷⁾ のマリヌ・ル・ペン (Le Pen, Marine) との決選投票で66.1%の投票を獲得し、勝利を収めたのである。

(23) <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2015/8/6/2015-990/jo/texte> (2019年9月8日最終閲覧)。

(24) <https://www.droit-travail-france.fr/loi-el-khomri.php> (2019年9月8日最終閲覧)。

(25) とある選挙集会で「マクロン法」に反対している男性に対して、マクロンが「すでに30%のフランス人が日曜日に働いている現実があり、対価が得られない労働はない」ことを説き、聴衆から賛同されたエピソードがある。Fulda, Anne [2017] pp.141-142.

(26) 尾上修悟 [2018] pp.116-121, Fulda, Anne [2017] p.146.

(27) 2018年6月、政党名を国民戦線から国民連合 (RN: Rassemblement National) へと変更した。

彼はオランダ政権時代の大臣経験を活かすべく、引き続き労働市場の流動性を促進して雇用と賃金の望ましい調整が可能な労働条件の整備を図ると共に、経済の活性化や産業・企業の国際競争力向上の手段として民間活力と構造改革を重視する。

経済改革には必ず痛みが伴うことから、マクロンも国民の支持と理解がある間に来る限りスピーディーに改革を実行して成果を発揮し、国民に対して納得のいく生活保障を還元できるかが問われている。以下、国民の反響が大きかったマクロンの経済改革とその内容をめぐる諸問題について述べておきたい。

まず、「エル・コムリ法」の内容をさらに充実させるため、大統領就任直後の2017年9月と12月に相次いで労働法を改正した。以前から懸案事項となっていた解雇賠償金の上限設定、労働協約の手続きの簡素化に伴う労使関係の信頼強化、などを施行した。

つぎに、税制改革の分野において特に取り上げたいのが、(i)法人税の引き下げ、(ii)連帯富裕税(ISF: Impôt de Solidarité sur la Fortune)の撤廃、(iii)自動車等の化石燃料に対する増税、の3つである⁽²⁸⁾。

(i)は先進国の中でもフランスは相対的に高いこの税率を現行の33.3%から2022年までに段階的に25.0%まで引き下げる方針を示した。これは英国のEU離脱⁽²⁹⁾も見越して、英国駐在企業のフランス国内への移転・誘致を狙えることもあり、優遇税制の強化や相談窓口の設置に力を入れていくことは必要であろう。

(ii)はこの税が廃止された代わりに不動産富裕税(IFI: Impôt sur la Fortune Immobilière)が創設されたことを意味していた。具体的には年間130万ユーロ超の純資産(株式、債券等)世帯にかかる0.5~1.5%の税金が廃止されて不動産資産のみが課税対象となる。そのため、多額に金融資産を保有する高額所得者層に有利であることから、富裕層に対する優遇措置として批判されることになる。

(iii)はディーゼル車が大气汚染の一因となっていると共に、一連の地球温暖化対策として自動車等の化石燃料に対するさらなる増税が決定した⁽³⁰⁾。フランスにおいては地方都市や農村地域の公共交通機関の整備が不十分なため、移動手段としては自動車依存のライフスタイルであり、燃料税が増税されれば生活苦に直結する。もともと燃料税が安価で燃費効率の良いディーゼル車は人気で、2012年頃のディーゼル車販売比率は一時期70%超で

(28)「2018年予算のための2017年12月30日の2017-1837号の法律(Loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017 de finances pour 2018)」。およびマクロン政権期間中の5年間の財政プログラムを策定した「2018年から2022年の財政プログラムのための2018年1月22日の2018-32号の法律(Loi n° 2018-32 du 22 janvier 2018 de programmation des finances publiques pour les années 2018 à 2022)」。
<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2017/12/30/CPAX1723900L/jo/texte> (2019年9月8日 最終閲覧)。
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000036526027> (2019年9月8日最終閲覧)。

(29)2016年6月23日の国民投票で、離脱支持51.89%、残留支持48.11%という僅差ながらも英国国民はEU離脱を決めた。しかしながら、その後の英国とEUとの離脱交渉に時間がかかった上に、国内議会においても離脱協定案がまとまらず、2019年3月29日の離脱予定期日が大幅に遅れており、いまなお審議中である(2019年12月1日現在)。

(30)フランスでは、地球温暖化対策としてCO₂排出に応じて課される燃料税(炭素税)を2014年4月から導入しており、毎年増税が行われている。

あった。しかしながら、2015年に発覚したドイツのVW(Volkswagen)による排ガス不正問題を機にディーゼル車の排ガス性能の限界が露呈した。また、消費者からの不信感も高まってディーゼル車の販売比率は一気に低下していく。これを機にフランスでも2015年よりディーゼル車から低排出ガス車に買い換える際の特別手当が非課税世帯に支給されていたが、2018年からこの特別手当の支給対象はさらに拡大されることとなった。

加えて、毎年の燃料税の段階的増税は国民の経済的負担を高めている。フランスは元来、他の先進国に比して税金や社会保障負担が高い上に、度重なる税制改革によって低所得者層はますます可処分所得を減らしている。外資系企業や大企業経営者、および投資家等の富裕層の間では大胆な構造改革を迅速に進めるマクロンへの信頼感が高いながらも、前述の富裕層への優遇税制に対する批判も相まって、ついに国民全体の不満が最高潮に達し、「黄色いベスト運動(Manifestation des Gilets Jaunes)」にみられる抗議デモがフランス全土に拡大するのである⁽³¹⁾。

フランスはここ数年、主要な経済指標(表-1)を見ても比較的堅調な景況であり、政府としては抜本的な構造改革と将来の経済成長に向けて一刻も早く財源を確保しておきたいところであったが、ここへ来て改革に急ブレーキがかかることになる。

周知のとおり、1789年のフランス革命による国王の処刑に始まり、先述の5月革命ではド・ゴール大統領を退陣に追い込んだ歴史を有するフランスでは、国民のデモやストライキが政府(国家)の政策方針を大転換させてきた⁽³²⁾ことも多々ある上で、マクロンは「黄色いベスト運動」による国民の不満を和らげるため、数々の対話集会も開催しながら自らの改革案を修正する決定をした。

表-1 フランスの主要なマクロ経済指標の推移

	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
名目GDP(10億ユーロ)	2,117	2,150	2,198	2,229	2,292	2,349
1人当たりのGDP(ユーロ)	33,238	33,575	34,190	34,568	35,465	36,292
実質経済成長率(%)	0.6	1.0	1.1	1.2	2.2	1.5
物価上昇率(%)	0.8	0.1	0.3	0.8	1.3	2.0
失業率(%)	10.3	10.3	10.4	10.1	9.4	9.1

出所：外務省ホームページの各国・地域情勢(フランス)データに基づき筆者作成

2018年12月4日、まずエドゥアール・フィリップ(Philippe, Édouard)首相が2019年1月1日から実施予定であった燃料税増税、および同時に引き上げを予定していた電気・ガ料金について延期の措置を発表したものの、翌5日に大統領府からの燃料税増税の完全撤

(31)2018年5月にSNS上から始まった抗議活動であったが、ついに2018年11月17日、運動に賛同した市民がフランス各地で集結し、現実の抗議デモへと発展した。以後、毎週土曜日に国内のいずれかで行なわれてきたことから、第二次大戦以後に起きた抗議デモの中でもっとも長期間に渡る運動となった。なお、このたびの運動の特徴は、労働組合や政党に依存しない国民運動として広がっていることにある。

(32)和田聡子 [2011] pp.16-17.

回の方針が発表されたのである。そして、同月10日にマクロンが自らテレビ演説を行い、過熱するデモについての責任を認めた。

その後、同月19日に政府は燃料税の増税撤回や低所得者への配慮として最低賃金の月額100ユーロ引き上げ等を盛り込んだ「経済社会緊急対策法案」を議会に提出し、年末の同月21日に慌ただしくも成立したのである⁽³³⁾。

以上のようにマクロンの経済改革は誕生直後からの勢いは当然に低下して改革のスピードは落ちていることから、今後も紆余曲折の事態が続くことは不可避であろう。とはいえ、フランスの国民議会には大統領の不信任決議権(反逆罪除く)がないことから、マクロンとしては5年間の任期をフルに活かして国民および労働組合、さらには学生組織等と粘り強く対話、交渉を続けることで、着実に理解・支持を得ながら従来の政権が実現できなかった一貫性のある政策を実行していくことが何より重要である。

3. ルノー・日産・三菱連合と政府介入問題

(1) ルノーと日産の統合の経緯とその後の動向

① ルノーによる日産救済

1990年代後半以降、様々な産業部門において国境を越えた合併・買収(M&A)の動きが活発であり、自動車産業もその例外ではない⁽³⁴⁾。このような趨勢は企業が経済のグローバル化の波に対応して国際競争力強化をめざしたり、経営不振企業を救済・吸収してみずからの規模を拡大しようとしたり、さらには業種間を越えた事業統合・提携によって新たなイノベーションや新事業を生み出そうとする企業行動から生じている。

日産自動車(以下、日産)はバブル経済崩壊以降、高コスト体質から脱却できず肥大化する事業と積み上がる営業赤字で約2兆円の有利子負債を抱えており、倒産寸前の状態にあった。

一方、ルノー(Renault SA.)は設立100年超のヨーロッパ有数の自動車メーカーで、第二次大戦後は政府主導の下、「ナショナル・チャンピオン」として国有化の道をたどってきたが、隣国ドイツの自動車メーカーであるVW、BMW(Bayerische Motoren Werke)、ダイムラー・ベンツ(Daimler-Benz)⁽³⁵⁾に生産台数や営業利益率、さらにはブランド力等で大きく水を開けられている状況が続いていたため、ついに1990年に国有化に終止符を打ち、民間企業として再出発していた。

(33)[Loi n° 2018-1213 du 24 décembre 2018 portant mesures d'urgence économiques et sociales]. <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000037851899&categorieLien=id> (2019年9月8日最終閲覧)。

(34)小西唯雄・和田聡子 [2006] pp.158-161.

(35)1998年に米国自動車メーカーのクライスラーを吸収合併し、社名をダイムラー・クライスラーに変更したが、2007年に経営不振のクライスラーを投資会社への売却と同時に、社名をダイムラーに変更し、現在に至る。

それゆえ、欧州市場だけでなく世界市場への事業展開によって知名度およびブランド力を高める必要があったルノーは、1999年3月27日、日産の第3者割当増資5857億円に応じて株式36.8%と日産ディーゼル株式22.5%を取得すると同時に日産欧州販売金融会社を380億円で買収し、ついにアジア市場へと進出したのである。

そして、ルノー本社からは経営再建を託されたCOO(Chief Operating Officer：最高執行責任者)としてカルロス・ゴーン(Ghosn, Carlos)が送り込まれてきた。ゴーンは同年10月、「コミットメント(責任目標)」を掲げた大胆なリストラ策「日産リバイバルプラン(NRP)」を発表する。その内容は2万人超の従業員削減、5工場の閉鎖、系列取引の見直しなどを含んでおり、多くの痛みを伴う改革でもあった。

これら改革を進めた結果、2001年3月期の純損益は3311億円の黒字となり、「V字回復」を果たす。

2002年には1年前倒しでのNRP全体を達成すると共に、ルノーは日産への出資を44.4%に引き上げ、日産もルノーに15%出資する。2003年には有利子負債を完済し、ゴーンは「コストカッター」や「若き剛腕経営者」と称され、彼の名前は国内外に轟くことになる。

2005年以降、ゴーンはルノーと日産のCEO(Chief Executive Officer:最高経営責任者)も兼務するようになり、彼の長期的な独裁経営体制へと傾斜していく。そして、彼による日産の私物化はますますエスカレートしていくことになるが、結果は周知のとおり、2018年11月19日、金融商品取引法違反(有価証券報告書の虚偽記載)の疑いによって、ビジネスジェットで羽田空港に到着したところを身柄確保されるというドラマチックな逮捕で彼の20年間の独裁体制は終焉をむかえたのである⁽³⁶⁾。

②ルノー・日産連合から3社連合へ

ところで、ルノー・日産連合と三菱自動車(以下、三菱)は、2013年11月5日、商品や生産能力などの共用において合意すると発表した。実は日産と三菱とは以前より協力関係にあったが、さらに提携関係を強めて軽自動車の分野で共同出資会社「NMKV(Nissan Mitsubishi Kei Vehicle)」を設立し、電気自動車(EV:Electric Vehicle)を含むグローバルカーの共同開発をしていくことになる。

その後、三菱は(2000年と2004年の相次ぐリコール隠し事件に続いて)2016年の燃料データ不正事件を起こし、会社のイメージ悪化と信用失墜によって深刻な経営危機に陥ってしまう。ここで、ゴーンは三菱を救済する決断をし、三菱の発行済み株式34%を日産が2,370億円で取得する⁽³⁷⁾。その結果、ルノー・日産連合が三菱の筆頭株主となり、2社連合から3社連合へと拡大すると共に(表-2)、ゴーンは三菱の会長も兼務することとなった。

(36)ゴーン逮捕理由や彼の日産を私物化したと思われる種々行為の詳細については、有森隆 [2019] pp.242-269.

(37)日産自動車HP、ニュースリリース、「日産自動車と三菱自動車、戦略的アライアンスを締結」(2016年5月12日付)、三菱自動車HP、プレスリリース「日産自動車株式会社とのStrategic Alliance Agreementの締結等に関するお知らせ」(2016年5月25日).および和田聡子 [2016] pp.158-161.有森隆 [2019] pp.224-230.

表-2 日産とルノーと三菱の主要項目別比較

	日産自動車(2017年)	ルノー(2017年)	三菱自動車(2018年)
売上高	11.9兆円	587.7億ユーロ	2.5兆円
販売台数	577万台	376万台	124万台
従業員数(連結)	13.9万人	18.1万人	3.1万人

出所：各社HP報道資料をもとに筆者作成

日産・ルノー連合は三菱を傘下に加え、ついに2017年上半期には世界販売台数でVWを抜き、初めて世界トップの座に登り詰めた⁽³⁸⁾。

また、日産は1999年の資本提携直後に連結で6兆円を割り込んでいた売上高も2018年3月期には約2倍の約12兆円まで回復してきた。

このように数字だけを一見すればゴーンの経営手法が奏功しているように見受けられるが、実際のところこれら3社連合として規模の経済性に基づく本質的な収益力向上にはつながっていない。というのは、近年、日産は約10年の技術研究開発を要して実用化した次世代エンジン「e-power」⁽³⁹⁾を搭載した自動車販売は好調である一方、海外で主力の北米市場において、主軸であるはずの新車販売よりも利益率の低いレンタカー市場への大口取引や「安売り」のイメージが定着してしまった新車市場で販売店の値引き原資としての販売奨励金に依存した販売台数増加による収益構造を生んでおり明らかに問題である。

(2) 自動車産業へのフランス政府介入をめぐる問題

① フランスにおけるエリート主義と政府介入の特徴

先述のとおり、フランスでは政府の強いリーダーシップの下で1980年代まで多くの基幹産業が国有化されていたため、政府がこれら企業の大株主としてガバナンス(企業統治)にも大きく関与してきた。

さらにエリート主義(Élitisme)による支配的な階層構造を有するフランスでは、高校卒業後、大学進学志望者はバカロレア(大学入学資格試験)に合格すれば、成績順に志望大学に入学が許可されるが、エリート養成校であるグランゼコール(Grandes Écoles)志望者はバカロレアに加えて併設のグランゼコール準備級(CPGE: Classes préparatoires aux grandes écoles)に合格せねばならない。このCPGEで3年間学んだあとで超難関のグランゼコールの選抜入試に合格すれば晴れて入学でき、修業年限3年以上を原則として学ぶのである⁽⁴⁰⁾。よって、フランスの高等教育機関においては一般大学とグランゼコールの二

(38) なお、翌年の2018年の世界自動車販売台数はルノー・日産・三菱連合は1076万台で、首位はVWグループ1083万台であった。

(39) エンジンで発電した電気をモーターのみで駆動させる走行方式のため、充電プラグのない新たなタイプの環境対応自動車である。

(40) フランスの大学は国立の場合、手続き・登録料以外はほぼ無償であるが、グランゼコールは公立・私立を問わず授業料を支払う。ただし、グランゼコールの中でも高等師範学校(École normale supérieure)、理工科学校(École Polytechnique)、国立行政学院(École nationale d'administration)においては準国家公務員としての給料が支給されるが、卒業後は一定期間、公務員として働く義務もある。

層構造が生じている。

グランゼコール出身者は主として政財界リーダーの道へと進むことになるが、政界で見れば第5共和政以降の歴代大統領においても多くがグランゼコール出身者であり、現大統領のマクロンもその例外でない。

また、財界側ではグランゼコール出身のエリート官僚が「天下り」先として(基幹産業を含む)大企業の社長に数多く就任している。ルノーから日産にゴーンを送り込んだ当時のルノー社長、ルイ・シュヴァイツァー(Schweizer, Louis)もまさに典型的でグランゼコール卒業後にエリート官僚、そしてルノーへと転身し、1992年から2005年まで社長を務めた人物である。

このように、エリート官僚が大企業に天下ること政財界の結びつきが当然に増し、これら企業の経営方針も政府の意向が強まることは明らかである。

加えて、政府の企業統治の実態として、フランスでは2004年9月、政府が保有する株式を一元的に管理する機関として「国家保有株式監督庁(APE: Agence des Participations de L'État)」が創設され、同庁から株式保有している企業の大株主として取締役会へ参加し、ガバナンス・経営に関与する仕組みとなっている⁽⁴¹⁾。

同庁HPの2018年6月末時点の統計で、81企業の株式を保有(そのうち上場企業が12社)しており、これら株式時価総額は775億ユーロに上る。例えば、ルノーを始め、フランス電力(EDF)、エールフランス・KLM連合(Air France-KLM)、エアバス(AIRBUS)等の企業が名を連ねるが、時価総額のうち49.2%を占めるエネルギー産業部門への割合が特に顕著で、航空・防衛部門が26.7%、電気通信関連部門が6.6%、自動車産業部門が4.2%となっている⁽⁴²⁾。

よって、1990年代以降、多くの国有企業が民営化されてきた現在においても政府が持ち株比率を残した大企業は、依然として企業統治に大きな影響力を振るっている。以下、このたびのルノー・日産連合の経営方針に介入してきた内容について述べておこう。

2014年3月27日、ルノーと日産の連合(アライアンス)締結15周年を迎え、新たな機能統合や企画が発表⁽⁴³⁾された。その直後の同月29日、フランスでは基幹産業への政府介入による雇用維持および国内産業保護を目的とした「実体経済回復のための3月29日の2014-384号の法律(Loi n° 2014-389 du 29 mars 2014 visant à reconquérir l'économie réelle)」(通称「フロランジュ(Florange)法」)が制定され、2年以上の長期保有株主に2倍の議決権が付与されると共に、筆頭株主のフランス政府が議決権を拡大させることが決定した。この法律により、2年後の2016年4月1日からルノーの筆頭株主である政府の議決権が倍増するため、日産のガバナンス関与を強めてルノーと日産の協力的な連合関係から

(41)「Décret n° 2004-963 du 9 septembre 2004 portant création du service à compétence nationale Agence des participations de l'État」.

(42)<https://www2.economie.gouv.fr/agence-participations-etat/Les-participations-publiques> (2019年9月8日最終閲覧).

(43)日産自動車HP内(日産自動車ニュースルーム「2014/3/27 ルノー・日産アライアンス15周年を迎えて」)を参照。

ルノーが支配権を強化すべく子会社化を画策していたが、当時の日産側はゴーンが全面に立って、法律制定の担当大臣であったマクロンに激しく対抗した。

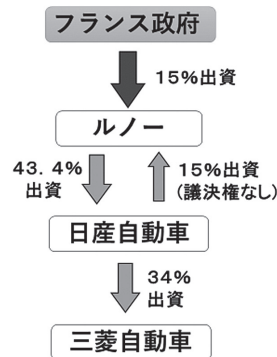
それゆえ、2015年12月11日、ルノーの持ち株および議決権に関して議論されたルノーの取締役会を受けて最終的に政府側が譲歩し、日産の経営判断について自主性を維持することで合意したのである⁽⁴⁴⁾。この間の約10か月にわたる交渉は、ゴーンの勝利とも言えるものであり、フランス政府と企業の良きバランス関係が構築したかとも思われた。しかしながら、2018年のゴーンの逮捕劇でフランス政府は再びルノー・日産・三菱連合に対して介入を強めることになる。

②燃料税増税とゴーン逮捕によるルノー・日産・三菱連合のゆくえ

日産はゴーンの巧みかつ粘り強い交渉術でフランス政府の介入から逃れたと思いきや、2018年3月頃から各種メディアにおいてルノー・日産・三菱連合の資本関係(図-1)の見直しにフランス政府が圧力をかけているニュースが報じられることになる⁽⁴⁵⁾。この背景にはフランス経済の深刻化する状況において、政府が自動車産業の復活に期待をかけていると言えよう。

2017年、マクロンは大統領に就任すると地球温暖化対策の国際的枠組みである「パリ協定」順守のためのCO₂排出削減の一環として『気候プラン(Plan Climat)』⁽⁴⁶⁾を作成し、その中でガソリン・ディーゼル車にかかる燃料税増税に加えて2040年までにこれら自動車販売の中止を発表した。燃料税増税についてはすでに述べたとおり、「黄色いベスト運動」にみられる国民の反対によって凍結されたが、ガソリン・ディーゼル車

図-1 ルノー・日産・三菱3社連合とフランス政府の資本関係の構図(2019年9月現在)



出所：各社HP報道資料をもとに筆者作成

(44)日産自動車HP内(日産自動車ニュースルーム「2015/12/15 日産、ルノーとのアライアンスを強化」)を参照。なお、今回の具体的な合意内容は以下のとおりである。①ルノーにおけるフランス政府の二倍の議決権は2016年4月1日付で維持される。また、フランス政府とルノーとの間で締結される契約により、ルノーはフランス政府の議決権を17.9%に制限するが、株主総会において通常より高い定数となった場合には最大で20%まで拡大される。②日産はルノーの議決権を有しない。③日産は、同社の経営判断に対してルノーによる不当な干渉を受けた場合、ルノーへの出資を引き上げる権利を有する。

(45)その後、ゴーン自らが日本経済新聞社のインタビューに応じ、ルノー日産連合の資本関係を見直す方針を表明した『日本経済新聞 電子版 イブニングスクープ』(2018年4月16日付)ことで、ルノーによる日産の買収を危うんだ日産内部では彼への不信感が一気に増して「ゴーン追放」への準備が進んだと言われている。そして、日産社内での彼の不正行為調査について司法取引制度による捜査が進められた結果、逮捕に至った。

(46)<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2017/11/21/seminaire-de-presentation-du-plan-climat-de-la-france-tokyo-novembre-2017> (2019年9月10日最終閲覧)『Plan Climat(気候プラン報道発表資料)』。

の販売中止は国内自動車メーカーにとって環境対応車へのさらなる研究・技術開発のプレッシャーとなることは言うまでもない。

ここでEUに目を向けても、2018年9月1日から新しい燃費測定基準として「乗用車等国際調和排出ガス・燃費試験法(WLTP: Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure)」⁽⁴⁷⁾が導入されている。したがって、より一層厳格な排ガス規制が全新車に義務付けられたため、目下、フランスのみならずEU自動車メーカー全体にとって負担が増している。

さらに、中国においても都市部の大気汚染問題が深刻な状況にあるため、2019年1月から「新エネルギー車(NEV: New Energy Vehicle)」の生産・販売を義務付ける規制が導入されている⁽⁴⁸⁾。

このように自動車メーカーを取り巻く世界の趨勢として、ガソリン・ディーゼル車から環境対応車へと舵が切られているため、フランス自動車産業の将来を見据えるマクロンにとっては、欧州での電気自動車販売台数が第1位のリーフ(LEAF)を製造し、世界的にも優れた電気自動車の技術を持つ日産は大変に魅力なのである。それゆえ、国内の稼働率不振にあえぐルノー工場で電気自動車の生産増強、雇用増加につなげるためにもルノーへの介入を強めて日産との連携を強化しようとする戦略が見て取れる。

そして、今回のゴーン逮捕によってゴーンの「宿敵」とも言えるマクロンは、新ルノー会長に(やはりグランゼコール出身者の)ジャン・ドミニク・スナル(Senard, Jean-Dominique)を選任し、再度ルノーが日産に対して経営統合(実際は日産の子会社化)に応じるよう求めてきた。しかし、日産側は断固拒否した上の場合によっては提携関係の解消の可能性までルノーに示したことで、経営統合については暗礁に乗り上げている(2019年9月10日現在)。

なお、フランス政府の自動車産業に対する強硬な政府介入問題は、2019年5月27日にイタリア大手、フィアット・クライスラー・オートモービルズ(FCA: Fiat Chrysler Automobiles)がルノーに提案した経営統合を早々に取り下げたことにも現れていると見えよう。この詳細の検討については別の機会に譲るが、概略を述べればフランス政府はFCAからの両社の経営統合案を非常に歓迎し、進めていく方向で検討していた。しかしながら、FCAによれば統合案を撤回した要因は、交渉段階においてルノーの大株主であるフランス政府の意向が強過ぎることに不快感を持ったとしている⁽⁴⁹⁾。

以上、ルノー・日産・三菱連合とフランス政府の攻防を見てきたが、トップダウン型の独裁経営を敷いてきたゴーンの逮捕で、当然、日産の企業自体のブランド価値、売上は大

(47) 標準状態での軽車両(車両総重量3.5t未満の乗用車および小型商用車)の燃費、CO₂排出、汚染物質を測定する一連の新試験方法で、従来の試験方法(NEDC: New European Driving Cycle)よりCO₂排出量が大幅に増えることから、ガソリン・ディーゼル車の技術的限界が押し掛かる。

(48) NEVとは電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド車(PHV)、燃料電池車(FCV)ハイブリッド車(HV)等で、年間の生産・輸入台数の合計が3万台以上の自動車メーカーに対し、クレジット制を導入し、2019年に10%、2020年に12%相当のNEV生産実績のクレジット獲得が必要となる。

(49) 2019年6月7日、Reuters Paris報道記事、

<https://jp.reuters.com/article/fca-renault-france-idJPKCN1T807W> (2019年9月8日最終閲覧)。

きく失墜した。また、事業全体の抜本的な見直しが不可避である状況で、日産・三菱の電気自動車における高度かつ最新の技術力がさらに強化されるためにも、フランス政府の圧力に屈することなく企業独自の経営方針や意思決定の確立が必要であろう。つまり、日本企業の経営について内部の事情(社風、伝統、企業体質など)までも深く把握していないフランスのエリート官僚の支配的介入に基づく従来の産業政策を実施しても、生産性の向上や創造的破壊によるイノベーションは期待できないことを強調しておきたい。

4. 「フレンチ・テック」の導入とフランス経済復活への期待

21世紀に入って米国のICT企業が世界を次々と席卷し、さらに近年は中国企業もこの分野で急成長しており、存在感が増している。一方で、フランスでは既述の伝統的な基幹産業を中心とした国家主導に基づく産業政策路線からなかなか脱却できず、2005年の「ペファ・レポート」が提出された時期あたりから、ようやくICT産業なども含めた新成長産業分野への支援・サポート体制が整備され、新たな省庁・部局の設立も目立ってきた⁽⁵⁰⁾。

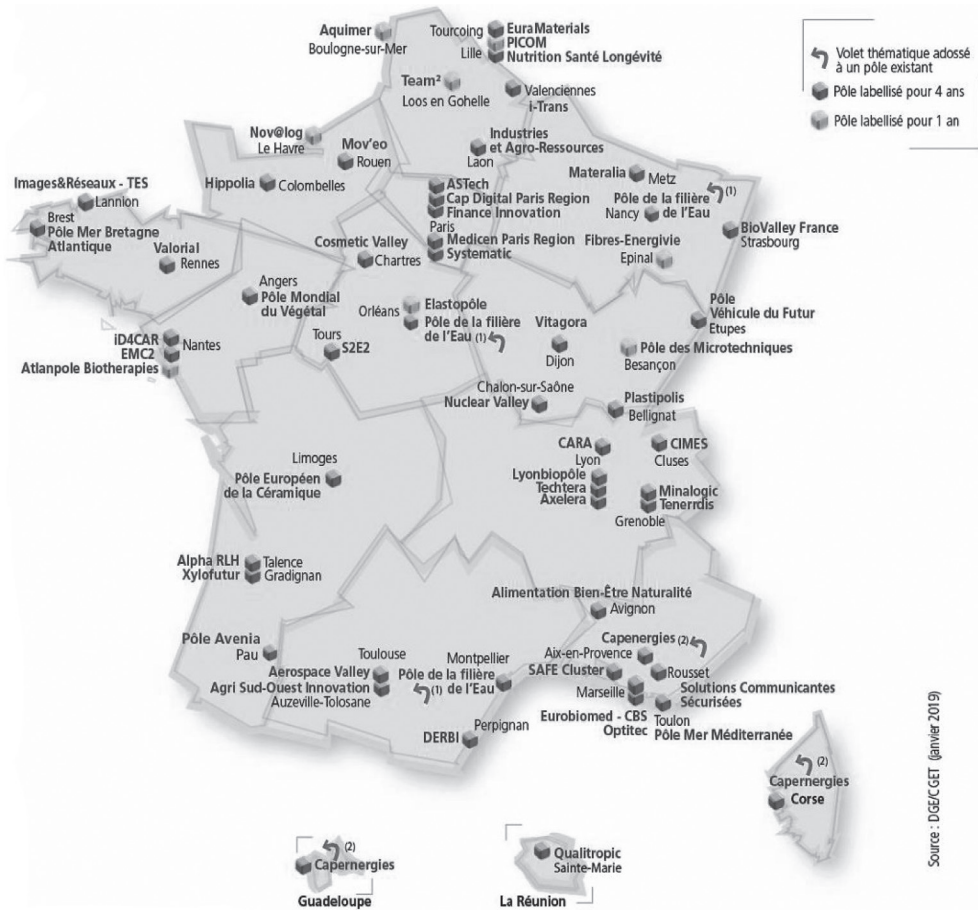
第2節で見た「競争力拠点」による産業クラスター政策は、図-2のとおり国内全土に拠点がバランスよく分布している。そして、現在まで継続して革新的なプロジェクトが市場に投入されるまでの充実した企業支援、および地方・地域都市の企業や研究機関のパートナーシップから生み出されるイノベーションの「事業生態系(以下、エコシステム: Écosystème)」の確立に焦点を当ててきたのである。

この14年間にわたる産業クラスター政策は、地域に根ざした高い技術研究・開発が行われてきたことで一定の評価を得られている一方で、多大な公的資金も投じられてきたために政府のコスト負担もかなり増大している。また、①政府の手厚い支援や制度がかえって企業の創造性・自立性の弱さをもたらし、②既存企業への支援・サポートが中心でスタートアップへの対応が遅れている、という2つの大きな課題もあり、より効率的・効果的な政策が求められることになる。

そこで、現在、期待されているのが2013年11月より政府が新たに始動させたICT関連を中心とするスタートアップ(起業)支援策の「フレンチ・テック(La French Tech)」であろう。これはマクロンがオランダ政権下の経済・産業・デジタル大臣時代に実現した政策であり、米国や中国に比して遅れを取り危機感を抱いているICT分野において「起業大国、フランス」をめざすものである。この支援策はまさに「新しい産業政策」の一環として捉えられると同時に、図-3のようにフランスの象徴動物でもある雄鶏(le coq)をフレンチ・テックのロゴマークとして支援策自体をブランド化し、芸術大国フランスの真骨頂も巧みに活かした形である。さらに、スタートアップの対象は自国だけでなく諸外国にも

(50)先に述べた「産業技術革新庁」に加えて、2014年9月16日の法令によって経済財務省(現在は経済・生産再生・デジタル省)内に「企業総局(DGE: Direction Générale des Entreprises)」が設置された。

図-2 第4フェーズ(2019-2022)で認定された「56国内競争力拠点」分布図



出所：フランス企業総局(DGE : Direction Générale des Entreprises)HP,
https://competitivite.gouv.fr/fileadmin/DOCUMENTS/Actualites/Communique_de_presse_de_M._Edouard_PHILIPPE_Premier_ministre_-_Poles_de_competitivite_-_05.02.2019.pdf (2019年9月8日最終閲覧)より抜粋

窓口を広げて優秀な人材を積極的に受け入れて、住居やオフィス付の手厚いスタートアップ育成、および資金提供者とのマッチング等を図るユニークな取り組みとなっている。

2017年にマクロンが大臣から大統領へと就任したことで、スタートアップに関する支援内容や各種プログラムもより一層充実してきたことから期待が高まっている。以下、フレンチ・テックについて詳しく見ていこう。

フレンチ・テックにかかる主要な特徴として、本論文では、とりわけ①世界最大級のスタートアップ支援拠点としての「Station F」の創設とその役割、②競争力・雇用促進のための優遇措置の実施、③首都パリと地方都市・地域圏のスタートアップ拠点の連携と役

割分担、④行政上手続きの簡素化による国内スタートアップ促進および海外スタートアップの積極的受入と豊富な資金提供、⑤大企業がスタートアップ企業の高度な技術やノウハウを活用する両者の「新たな関係」の構築、の5点に絞って紹介しておく。

(1) 世界最大級のスタートアップ支援拠点としての「Station F」の創設とその役割

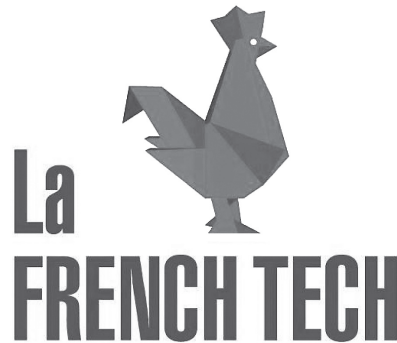
「Station F」はパリ13区の開発地区に立地する広さ3万4000㎡の世界最大規模のスタートアップ支援施設で、2017年6月29日に貨物駅舎をリノベーションしてオープンした。実

は、1928年に建てられた貨物駅舎のラ・アール・フレシネ(La Halle Freyssinet)駅の取り壊し計画が持ち上がっていたが、歴史的建造物指定のため老朽化した状況で残っていた。そこで、フランスの通信事業「Free」を設立した世界的IT富豪のグザヴィエ・ニール(Niel, Xavier)氏が約2.5億ユーロの資産を投じる形でこの駅舎を買い取り、有名建築家のジャン・ミシェル・ヴィルモット(Wilmotte, Jean-Michel)によって見事にリノベーションしたのである(写真-1)。

1000以上のスタートアップのオフィスが入居し、多数のイベントスペース、会議室、多目的ホール等に加えて一般市民にも開放されたレストランやバーも併設されている。1年あたり30以上のスタートアップ支援プログラム、約600のイベントが開催される。また、30以上の政府機関や国内外の大企業も施設内にオフィスを構えて有望なスタートアップと手を組みながら官民連携で支援する⁽⁵¹⁾。

よって、最先端の技術やノウハウが国内外からこの施設に集結し、高度な研究開発を通じてまさにフランスから世界に向けて活躍する企業の輩出が期待されている。

図-3 フレンチ・テックのロゴマーク



出所：フレンチ・テックHP、<https://www.lafrenchtech.com/fr/> (2019年9月8日最終閲覧)より抜粋

写真-1 駅舎の名残りが感じられるスタートアップ支援施設の「Station F」



出所：Station F HP <https://stationf.co/>より抜粋

(51) <https://stationf.co/> (2019年9月8日最終閲覧)。

(2) 競争力・雇用促進のための税制優遇措置の実施

すでに見たとおり、フランスでは高止まりしている企業の労働コスト削減による競争力強化促進のために導入されたCICEのほか、海外の企業、起業家、投資家のフランス進出を促進するために様々な税優遇措置がある。例えば、フランスで従事する外国人に対して所得税の特別免除制度が設けられており、職務開始年の翌年から最大8年間は全報酬の50%が免税対象、社会保障費用負担の免除など税制の負担を軽減したり、スタートアップも対象に含めた研究開発費にかかる税金について、年間1億ユーロを上限として年間研究開発総支出の30%が控除されるなどのインセンティブによる呼び込みに積極的である⁽⁵²⁾。

このように政府としては外国人にフランス国内で快適に居住してもらう整備も進めながら、海外企業や起業家の活躍を通じて結果的に国内企業の競争力・雇用促進につながる役割を期待しているのである。

(3) 首都パリと地方都市・地域圏のスタートアップ拠点の連携と役割分担

首都パリのみに研究開発拠点が集中することなく、13カ所の各地方都市・地域圏においても独自の得意分野に特化した「フレンチ・テック拠点(French Tech Hub)」を設置して国内全土にわたるネットワークを構築している⁽⁵³⁾。各地方自治体は積極的にイベント開催や企業誘致を行うと共に、地元誕生のスタートアップの技術やノウハウについて全国、さらには海外展開支援を行っている。そして、地元でスタートアップから育成・支援されて自立した成功企業が、その恩返しとして逆に支援する側の立場で新たなスタートアップの活動をサポートする好循環も生まれており、いわば地方都市でのエコシステムが形成されている。

(4) 行政上手続きの簡素化と豊富な資金提供

フランスは伝統的に行政・法制上の各種手続きが複雑・煩雑な国で、例えば企業が公的資金獲得までの申請や審査において何段階にもわたる手続きが大きな壁であったが、今回、スタートアップの活動を促進するための手続きが簡略化された。

同時にスタートアップへの資金提供においては、2013年に設立した「公的投資銀行(Bpi: Banque publique d'investissement)」によって従来は多岐にわたって分散していた企業への資金支援の政府機関を一元化し、効率的・効果的な仕組みが確立した。よって、豊

(52) フランス貿易投資庁(ビジネスフランス日本事務所)発行の各種資料に基づく。詳細は、『Doing Business in France 2018 Welcome To France A Guide for Incoming Talent』pp.16-17、および『Doing Business in France 2018 Establishing A Business』p.51を参照。

(53) 具体的にはリヨン、リール、ボルドー、モンペリエ、トゥールーズ、エクス・マルセイユ、グルノーブル、ナント、レンヌ、プレスト、コートダジュール圏、ノルマンディー地域圏、ロレーヌ地域圏、の13都市・地域圏を指す。加えて2019年4月3日現在、48カ所の国内コミュニティ圏、48カ所の海外都市(東京も含む)がフレンチ・テック拠点として認定されている。よって、地元のスタートアップ企業が海外進出する際のネットワークが拡大している。
<https://medium.com/frenchtech/bienvenue-aux-communautés-et-capitales-french-tech-labellisées-le-3-avril-2019-f417539d3bd0> (2019年9月8日最終閲覧)。

富な公的資金を企業規模別、テーマ別、プログラム別等に応じて出資している。

また、優秀な海外起業家を呼び込むために、「フレンチ・テック・チケット(French Tech Ticket)」と呼ばれる魅力的なプログラムを導入した。このプログラムはフレンチ・テックのコンテストに応募して選定された海外起業家には4万5,000ユーロの事業助成金が支給され、フレンチ・テック指定の41カ所インキュベーション施設のうち1カ所を1年間無料で利用できるなどの特典があり海外起業家にインパクトを与えた⁽⁵⁴⁾。

さらに、マクロンが2018年3月29日にAI国家戦略を発表し⁽⁵⁵⁾、AIの研究開発により一層注力する中で医療、交通輸送、環境、防衛の4つの優先分野を挙げている。また、AIに携わる人材育成の強化や1億ユーロのスタートアップ支援策等が示されたことで、国内では専門人材の確保が困難である状況を解決するため、海外からの先端技術者や起業家の人材獲得を目指す。

それゆえ、2019年3月1日からは、海外のスタートアップ起業家や従業員、および海外投資家向けの「フレンチ・テック・ビザ(French Tech Visa)」の取得も大幅に見直した。具体的にはビザの事務手続き費用は368ユーロ、有効期限は4年間(更新も可能)、また家族もビザ取得を可能とし、家族一緒に生活できる条件を整えた⁽⁵⁶⁾。

(5) 大企業とスタートアップ企業の「新たな関係」の構築

既述のとおり、フランスではスタートアップする際の手続きの煩雑さやそれに伴う資金調達の困難さから起業家が育ちにくい環境であったため、スタートアップを目指すフランス人は米国や英国へと流出するケースが多かった。また、海外主要国の中でも日本に次いでフランス人のスタートアップに対する意識は低い傾向にあった(表—3)。

ところが、近年のフレンチ・テックにおける充実したスタートアップ支援策により、国内でスタートアップが増加傾向にある。とりわけ若者のスタートアップが目立つことから、失業率の高い若年層の雇用創出にもつながっている⁽⁵⁷⁾。

これらスタートアップの資金提供者としては、国内のレイ・ヴィトン・モエ・ヘネシー(LVMH)やロレアル(L'ORÉAL)、海外のマイクロソフト(Microsoft)、フェイスブック

(54)<https://www.frenchtechticket.com/1/program> (2019年9月8日最終閲覧)。

(55)フランス大統領官邸ホームページ<https://www.elysee.fr/> のActualité, Publié le 29 mars 2018 「Discours du Président de la République sur l'intelligence artificielle」。

政府は与党議員でフィールズ賞受賞者のセドリック・ヴィラニ(Villani, Cédric)がフランスのAI戦略にかかる報告書策定を依頼し、公表された報告書(通称、ヴィラニ報告)を受けて、総額15億ユーロに上る国家戦略として発表された。

(56)<https://visa.lafrenchtech.com/4/french-tech-visa-for-employees> (2019年9月8日最終閲覧)。

(57)フランスの若者は、日本と同じく就職に関して保守的であり、スタートアップ活動をする割合が少なかったが、近年はエリート官僚に進むはずのグランゼコール出身者がスタートアップ活動に積極的で、有望な起業家として活躍するケースが増えていることはまことに興味深い。特に理系のグランゼコールであるエコール・ポリテクニク(École Polytechnique)のスタートアップ活動として、2015年に「X-Entrepreneurship(X-Up)」を設立し、スタートアップの活動に対して科学的なアドバイスや設備・機器制作の開発支援などを行い、フレンチ・テックにおいても高い評価を得ている。<https://www.polytechnique.edu/fr/content/start-quand-la-success-story-de-pricematch-rend-possible-celle-dinstent> (2019年9月8日最終閲覧)。

(facebook)、アディダス(adidas)等のグローバル企業を始めとして海外投資家、そして公的支援機関のBpiなどが挙げられる。

フランス政府はフレンチ・テックをスタートアップ促進のエコシステムとしてうまく循環させるため、資金提供者(大企業)とスタートアップの関係を(かつての系列に見られる)「支配と従属」のような垂直関係ではなく水平関係として位置づけて、両者のマッチングを非常に重要視している。つまり、前者の社内環境に必要なかつ画期的なサービスや技術について後者が次々と提案し、商品化するような両社の望ましい関係の構築を目指す。

表—3 起業無関心者の割合の推移(%)

	日本	フランス	米国	英国	ドイツ	中国
2013年	72.2	47.3	29.0	43.9	34.4	36.0
2014年	74.6	43.3	27.0	39.2	33.8	34.6
2015年	73.1	n.a.	36.3	40.1	35.2	40.5
2016年	75.0	46.0	22.1	38.7	34.0	38.9
2017年	75.8	43.5	21.6	39.3	32.1	40.3

出所：経済産業省『2019年版 中小企業白書』第2部第2章第1節－3起業の実態の国際比較、第2-2-22図をもとに筆者作成。

※ここでいう「起業無関心者」とは、「過去2年間に、新しく事業を始めた人を知っている」、「今後6か月以内に、自分が住む地域に起業に有利なチャンスが訪れる」、「新しいビジネスを始めるために必要な知識、能力、経験を持っている」の3つの質問すべてに「いいえ」と回答した人をいう。

2016年からはマッチングの機会、つまり出会いの場(rendez-vous)として、スタートアップの見本市である「ヴィヴァ・テック(Viva Technology)」がパリで毎年開催されており、2019年の第4回目は世界125カ国から1万3,000人のスタートアップ、3,300人の投資家を含む総勢約12万人以上が来場した⁽⁵⁸⁾。

あらゆる産業部門がICTを活かした新たなビジネスの創出を目指してスタートアップのアイデアや技術を活用しようとしており、代表的な企業事例の1つとしてロリアルグループを挙げておきたい。世界トップの美のグローバルリーダーである同社と気鋭のスタートアップのパートナーシップを通じて開発された最先端技術スキンサービスや徹底したカスタマイズによる美容・コスメ商品の提供など、このヴィヴァ・テックのブースにおいて来場者に展示、宣伝、紹介している⁽⁵⁹⁾。

このように、大企業がスタートアップとの出会いによりICTを社内ですぐ活用することで新たな商品やサービス展開が可能となるため、スタートアップへの積極的な投資がま

(58)すでに第5回目の開催が2020年6月11日～13日に決定している。https://vivatechnology.com/ (2019年9月8日最終閲覧)。

(59)https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000062.000004813.html (2019年9月8日最終閲覧)。なお、同社のビジネス戦略の一環としてEコマースの重要性、デジタル化に対応した企業とプロジェクトを編成し、オープン・イノベーションの成果としてのコネクテッド・ビューティ(Connected Beauty)を目指している内容について、Collin,Béatrice et Delplancke,Jean-François[2015]pp.106-107,pp.124-125も参照。

すます増える傾向にある。

おわりに

以上、フランス産業政策のいわば「伝統と変貌」の対極的な内容について再検討をふまえながら論じてきた。前者は主として「ナショナル・チャンピオン」企業に対して強力な政府介入に基づく伝統的な産業政策であり、後者は世界的にICT分野の発展で産業構造の急激な転換に後れを取ってきたフランスが「起業大国」として復活するためのスタートアップ支援の新しい産業政策である。

かつてよりフランスは優れた技術開発力を有し、世界に名立たるものづくりの企業が規模の大小を問わず多数存在してきた。手工業の分野で高度な専門技術を修得した職人によって支えられてきた中小企業からルノー(自動車)、エアバス(飛行機)、アレバ(原子力)などの大企業まで幅広く政府の手厚い保護・支援のもとに活躍してきたのである。

しかしながら、フランスは昨今の激化するグローバル競争の状況にもかかわらず、企業・産業の自立よりも保護規制を優先した「守りの経済」によって経済成長における限界が露呈している。事実、フランスでは国内経済の低迷により、①高止まりの失業率、②弱体化する技術開発力、の2つの克服が喫緊の課題となる。

産業・企業の成長・発展はグローバル化に逆行せず、むしろグローバル市場を積極的に活用し、メガコンペティションに打ち勝つ「攻めの戦略」が必要であり、フランスにおいては2013年からスタートしているフレンチ・テックがまさに国内外に開かれた期待の政策といえよう。

現にフレンチ・テックの効果として、国内全体の新規雇用のうちスタートアップの占める割合が大きくなっているのを始め、ICTにかかる研究・技術開発もスタートアップ施設を拠点に活発化している。

それゆえ、今後フランス経済が順調に復活していくために産業政策の視点から述べるならば、自動車産業に見られたような強力な政府介入をスタートアップ活動に対して行うことなく、政府は企業にとって自由かつ公正で活動しやすい環境整備の充実と補助金抛出の程度のさじ加減が大きなポイントになると思われる。

なお、本論文の後半は現在進行中の内容を多く扱っており、これら進捗状況および成果を順次見ていく必要がある。また、EUレベルでの取組みである「ユーロ・テック(Euro Tech)」とフレンチ・テックとの関連や位置づけにおいては今回触れていないため、今後の研究課題としたい。

参考文献

- ・Présidence de la République[2005],*Pour une nouvelle politique industrielle*, La Documentation Française.
- ・Lafay, Gérard[2007], *France Horizon 2050*, Économica.
- ・Attali, Jacques(ed.)[2008],*300 décisions pour changer la France*, La documentation Française.
- ・CCIP(ed.)[2008], *Entre Concurrence et compétitivité*, La Documentation Française.
- ・Decocq, André, et Decocq, Georges[2008],*Droit de la Concurrence 3e édition*, L. G. D. J.
- ・Cole, Alistair[2008], *Govering and Governance in France*, Cambridge.
- ・Kharaba, Ivan, Dalmaso, Anne, Mioche, Philippe, Raulin, Philippe et Woronoff, Denis [2009], *Politiques industrielles d'hier et d'aujourd'hui en France et en Europe*, Éditions Universitaires de Dijon.
- ・Boyer, Jean-Daniel et Carrez, Maurice[2016], *Marchés, réseaux commerciaux et construction de l'Europe*, L'Harmattan.
- ・OECD[2017], *Entrepreneurship at a Glance 2017*, OECD Publishing.
- ・小西唯雄・和田聡子[2006]『増補版 競争政策と経済政策』 晃洋書房.
- ・独立行政法人 科学技術振興機構 研究開発戦略センター(柴田治呂)[2008]『欧州科学技術・イノベーション動向報告 フランスの大学改革』.
- ・和田聡子[2011]『EUとフランスの競争政策』 NTT出版.
- ・和田聡子・里麻克彦[2012]『欧州における金融・財政危機の要因と経緯～スペイン・ギリシャを中心に』『大阪学院大学経済論集』 第26巻第1号pp.1-60.
- ・Piketty, Thomas[2013] *LE CAPITAL AU XXIe SIECLE*, Éditions du Seuil(山形浩生・守岡桜・森本正史訳『21世紀の資本』 みすず書房,2014年).
- ・Attali, Jacques[2014] *Survivre aux crises*, Librairie Arthème Fayard (林昌宏訳『危機とサバイバル』 作品社,2014年).
- ・Collin, Béatrice et Delplancke, Jean-François[2015]*L'ORÉAL, LA BEAUTÉ DE LA STRATÉGIE*, DUNOD(田中道雄・三浦信・佐々木保幸・和田聡子訳『ロレアル「美」の戦略』 中央経済社,2018年).
- ・田中道雄・白石善章・相原修・三浦敏編著[2015]『フランスの流通・政策・企業活動』 中央経済社.
- ・Winock, Michel[2015] *FRANÇOIS MITTERRAND*, Éditions Gallimard(大嶋厚訳『ミッテラン』 吉田書店,2016年).
- ・Tirole, Jean[2016] *ÉCONOMIE DU BIEN COMMUN*, Presses Universitaires de France(村井章子訳『良き社会のための経済学』 日本経済新聞出版社,2018年).
- ・Attali, Jacques[2016] *Vivement Après-Demain!*, Librairie Arthème Fayard(林昌宏訳『2030年ジャック・アタリの未来予測』 プレジデント社,2017年).
- ・Macron, Emmanuel[2016] *Révoution*, XO Éditions(山本知子・松永りえ訳『革命』ポプラ社,2018年).

- ・和田聡子[2016]『産業経済の発展と競争政策』 晃洋書房.
- ・大嶽秀夫[2017]『日本とフランス「官僚国家」の戦後史』 NHK出版.
- ・Attali, Jacques[2016] *Vivement Après-Demain!*, Librairie Arthème Fayard(林昌宏訳『2030年ジャック・アタリの未来予測』 プレジデント社, 2017年).
- ・Fulda, Anne[2017](Emmanuel *Macron, un jeune homme si parfait*, Éditions Plon(加藤かおり訳『エマニュエル・マクロン』 プレジデント社, 2018年).
- ・Attali, Jacques[2018] *Demain, qui gouvernera le monde?*, Librairie Arthème Fayard(山本規雄訳『新世界秩序 —21世紀の“帝国の攻防”と“世界統治”—』 作品社, 2018年).
- ・尾上修悟[2018]『「社会分裂」に向かうフランス —政権交代と階層対立—』 明石書店.
- ・小田中直樹[2018]『フランス現代史』 岩波新書.
- ・国立研究開発法人 科学技術振興機構 研究開発戦略センター [2019]『研究開発の俯瞰報告書 主要国の研究開発戦略』、「第6章 フランス」 pp.136-160.
- ・有森隆[2019]『日産独裁経営と権力抗争の末路』 さくら舎.

[主要参考Webサイト]

- ・フランス大統領官邸ホームページ<https://www.elysee.fr/>
- ・フランス貿易投資庁ホームページ. <https://www.businessfrance.fr/>
- ・フランス企業総局ホームページ <https://www.entreprises.gouv.fr/>
- ・フランス 国家保有株式監督庁ホームページ<https://www.economie.gouv.fr/agence-participations-etat>
- ・フランス国立統計経済研究所 (INSEE) ホームページ <http://www.insee.fr>
- ・フランス首相府ホームページ <http://www.premier-ministre.gouv.fr>
- ・フランス雇用労働省ホームページ <http://www.travail.gouv.fr/index.asp>
- ・OECD統計部門 <http://www1.oecd.org/scripts/cde/members/lfsdataauthenticate.asp>
- ・フレンチ・テックホームページ<https://www.lafrenchtech.com/fr/>
- ・ルノー・ジャパンホームページ<https://www.renault.jp/>
- ・ルノー・グローバルサイト<https://group.renault.com/en/>
- ・日産自動車ホームページ<http://www.nissan.co.jp/>
- ・三菱自動車ホームページ<https://www.mitsubishi-motors.co.jp/>