



経営再建中の日産のニュースを耳にして、かつてギリシャに存在した企業のことを思い起こした。現在、ギリシャには乗用車を量産する企業は存在しないが、かつては中部の港湾都市ヴオロスに、日産から技術と部品の供給を受けてCKD（完全ノックダウン）方式で生産を行う工場を持つ企業が存在した。それがテオカー社である。

ギリシャの乗用車産業

から組立生産を開始した。やがてQCサークルの導入や工程の自動化、さらには独自設計によるロボット導入にまで至り、日産からは世界各地の拠点の中でも模範的存在と評価されたという。他国の技術者が研修に訪れるほどの水準であった。

しかし、この工場は日産の欧州戦略の中核にはなれなかった。同じ時代、日産は80年代前半に進出を決めた英国サンダーランドに大規模量産工場を建設し、欧州生産を集約していく。それは日産資本の完全子会社として、最初から輸出を前提に設計され、英国政府による長期的支援も用意されていた。一方、テ

オカーは完成車メーカーではないが、単なる低付加価値の周縁的存在というわけでもなかった。197

た。第二に需要の変化である。EU単一市場形成に沿って中古車輸入規制が緩和された結果、安価な欧州中古車が流入し、新車需要が激減した。第三に、80年代後半以降の円高による輸入コストの上昇が、収益性を直撃した。

95年に、テオカーはわずか15年で操業を停止し、ギリシャの乗用車産業は終焉を迎えた。その後、2022年にケラボス社が販売を開始した「ケラボス・スーパーク」の登場は、30年ぶりのギリシャ製乗用車として注目を浴びた。しかし、それはスマートの中古部品を流用したガソリン車である。生産は工房レベルの手作業に依存し、島嶼（じょう）部向けの小型自動車にすぎず、販売台数も累計で10台程度である。現代の乗用車の潮流である電動化や知能化からもかけ離れ、乗用車産業の復活につながることは言い難い。

テオカーの

記憶

現在、ヴオロスの工場跡地の一部には太陽光パネルが並び、穏やかにエネルギーが生み出されている。一方、1990年代に売却された生産設備はロシアの自動車企業に渡った。その後、の行方は定かではないが、ロシアによるウクライナ侵攻開始以降、兵器生産に転用されているとの噂もある。このことを考えると、胸の中には苦く重苦しい思いが広がるばかりだ。

6年にダットサン小型トラック用荷台の現地加工から出発した同社は、79年にヴオロス工場を建設し、80年



名城大学経営学部准教授
山本 いづみ

やまもと・いづみ 専門はE
U経済。同志社大学経済学研究
科博士後期課程修学。

オカーは現地資本であるセオハラキス・グループの所有であり、組立から先へ進むための制度的条件もギリシャ政府から与えられなかった。

90年代初頭、環境は急速に悪化する。第一に税制優遇の消失である。81年のEU加盟に伴う制度調整により、国内生産車へのギリシャの特別消費税軽減措置は93年までに事実上消滅し

