

1 ドイツ経済「黄金の10年」と欧州統合の弱体化 ～止まらない欧州貿易の地盤低下～

大木 博巳 *Hiromi Oki*

(一財) 国際貿易投資研究所 研究主幹

要約

欧州は貿易の拡大を通じて地域経済統合を強化してきた。しかし、世界貿易に占める欧州貿易のシェアは、長期にわたり、後退している。欧州の地域経済統合の拡大と深化によって、欧州域内貿易拡大のモメンタムを維持しても、域内貿易の成長は息切れし、長続きはしていない。2000年代にドイツの輸出が世界最強を誇っても、世界貿易における欧州の退潮傾向は止まらなかった。

ドイツ経済は、メルケル政権下で、「黄金の10年」と呼ばれるほど好調が持続した。これは、輸出主導によるものでドイツのGDPに占める輸出の比率は4割近くに達している。特に、欧州域外輸出が伸長し、対米、対中、対発展途上国向け貿易で巨額な貿易黒字を生み出した。またユーロ安もドイツの輸出競争力を強化させた。

ドイツ経済は、2018年から減速し始め、「黄金の10年」の終わりを迎えようとしている。中国経済の減速、対米貿易摩擦、新興市場にける中国の台頭などドイツの輸出めぐる市場環境は激変している。また、主力の自動車メーカーの収益力も曲がり角に来ている。輸出主導型のドイツ経済は踊り場を迎えている。

2000年代の強いドイツ経済は欧州統合の強化を阻んでいたと指摘されている。ドイツ経済の景気が減速すれば、欧州の統合を強化させる方向にべ

クトルが働くという見方がある。ウォルター・ラッセル・ミードは、20世紀の欧州の地政学的衰退をもたらした要因を2点指摘している。第1は世界で最初に工業化を成し遂げた欧州は、都市化と豊かさの副産物である出生率の低下を最初に経験した大陸であったこと。第2は、不均衡で恐らく野心的すぎた欧州の拡大は、EUを強化せず、弱体化させ、ユーロは経済的にも政治的にも失敗だったこと。弱いドイツ経済が、欧州統合を強化する保証はない。

1. 世界貿易における欧州の凋落

1.1. 世界貿易の過半を割った欧州貿易

欧州は、長らく世界貿易の中心に座っていた。世界貿易の過半を占め、世界貿易をけん引するドライビングフォースであった。欧州が世界貿易の中心に座ることが出来た基盤は、欧州経済共同体（EEC）の結成にある。欧州の地域経済統合は、6か国で始まった。1957年3月にドイツとフランスを枢軸とする西欧6か国はEEC（欧州経済共同体）を設立し、EECは、1968年7月1日に予定より1年半早く関税同盟を完成させた。欧州は、新規加盟国の拡大と共通市場の創設、通貨統合などの深化を通じて地域経済統合を発展させた。欧州経済統合は、EECからEC（欧州共同体）、EU（欧州連合）へと変貌を遂げながら世界経済・貿易の影響を強めてきている。

欧州貿易を欧州の経済統合に参加しているEU加盟国（28か国）の貿易とすると、欧州貿易は、①EU加盟国間の域内貿易、②EUから非EU向けの輸出、③その逆の非EUからの輸入の3の視点で捉えることができる。2018年の貿易金額でみると、EU域内貿易の規模は4兆1,460億ドル、EUから非EU輸出は2兆3,220億ドル、非EUからの輸入は2兆2,660億ドル、これらを合計すると8兆7,340億ドルとなる。これらの欧州貿易が世界貿易に占めるシェアは、45.3%となる（表1）。欧州貿易は、長らく世界貿易の過半のシェアを占めていたが、2009年に、初めて50%を割り込んだ。

表1 欧州（EU）と非欧州から見た世界貿易（輸出）マトリクス

相手 国名	世界貿易に占める輸出比率（%）											
	欧州（EU28）				非欧州				世界計			
	1995	2000	2010	2018	1995	2000	2010	2018	1995	2000	2010	2018
欧州（EU28）	27.8	25.8	22.2	21.5	13.7	12.2	11.9	12.0	41.6	38.1	34.1	33.5
ドイツ	6.4	5.6	5.0	4.8	3.7	3.0	3.3	3.3	10.0	8.5	8.3	8.1
英国	2.6	2.6	1.4	1.2	2.1	1.8	1.3	1.3	4.7	4.4	2.7	2.5
フランス	3.7	3.3	2.1	1.8	1.9	1.8	1.3	1.2	5.6	5.1	3.4	3.0
南欧	4.8	4.0	3.2	3.1	2.3	2.1	2.0	2.1	7.1	6.1	5.2	5.2
イタリア	2.9	2.3	1.7	1.6	1.7	1.4	1.2	1.2	4.6	3.7	2.9	2.8
北欧	2.1	1.8	1.3	1.1	1.2	1.1	0.9	0.7	3.3	2.9	2.1	1.8
アイルランド	0.6	0.7	0.4	0.4	0.2	0.5	0.3	0.4	0.9	1.2	0.8	0.9
ベネルクス	5.4	5.3	5.0	4.6	1.6	1.4	1.6	1.6	7.0	6.7	6.6	6.3
中・東欧	2.2	2.4	3.7	4.3	0.7	0.6	1.0	1.1	2.9	3.0	4.7	5.4
バルト	0.1	0.1	0.2	0.2	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.3	0.3
非欧州	12.3	12.6	12.6	11.7	46.2	49.3	53.3	54.7	58.4	61.9	65.9	66.5
日本	1.4	1.3	0.6	0.4	7.3	6.2	4.5	3.4	8.7	7.4	5.1	3.8
中国	0.4	0.6	2.1	2.1	2.5	3.2	8.3	10.8	2.9	3.9	10.4	13.0
米国	2.5	2.6	1.6	1.7	9.0	9.4	6.8	7.0	11.5	12.0	8.4	8.6
世界計	40.1	38.4	34.8	33.2	59.9	61.6	65.2	66.8	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：IMF; Direction of Trade Statistics（DOT）2019年10月版よりITI作成

世界貿易における欧州貿易の後退は、輸出では、1990年代から始まっている。図1は、輸出面で見たと欧州の輸出と非欧州の輸出を比較したものである。欧州の輸出は、1992年にはじめて非欧州を下回り、その差が年々拡大傾向にある。

表2は、欧州（EU加盟国）の世界貿易に占めるシェアを、年代別（平均）に見たものである。1960年代の世界貿易に占める欧州のシェアは、域内と域外を合わせて64.6%に達していた。1970年代も、62.5%と微減したが6割を維持していた。しかし、1980年代に56.8%、1990年代は54.9%へと低下した。

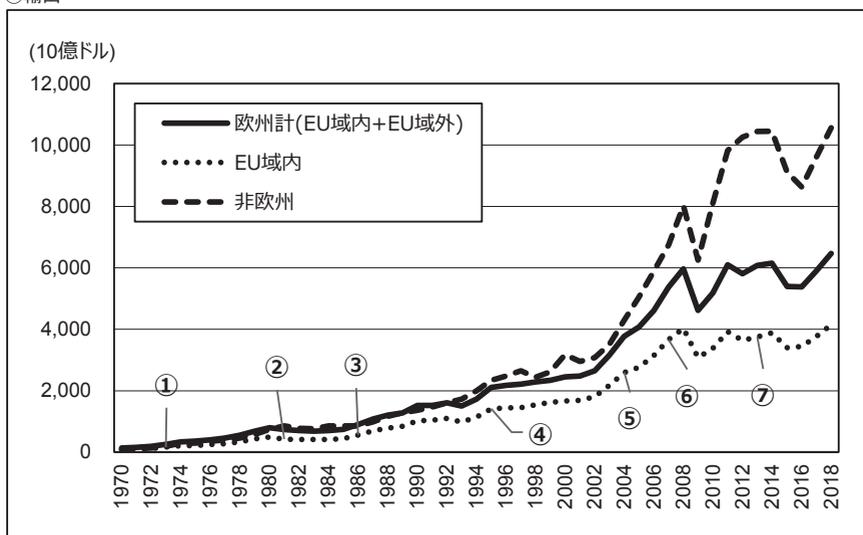
冒頭で述べたように欧州の地域経済統合は、加盟国を拡大させることで発展してきた。拡大は、1970年代には、英国等3か国、1980年代には、南欧（ギリシャ、スペイン、ポルトガル）、1990年代には北欧、2000年代には中東欧等が新規に加盟した。北への拡大は、経済的メリットの追求と欧州への関与を強めたいという参加国側の意思がきっかけであった。南への拡大は、民主的な政治体制をロックインし、経済的な発展を支援するためのものとい

う意味があった。東への拡大も、冷戦崩壊とドイツ再統一を経て、中東欧の民主的な政治体制をロックインし、冷戦後の欧州の政治経済圏の傘の下に置くことを狙ったもので、南への拡大と共通している。

こうした欧州地域経済統合への新規加盟国の増加は、世界貿易に占める欧州貿易の比率を高めることになる。しかし、世界貿易に占める欧州（EU28か国）のシェアは、2000年代以降、下落傾向が続いている。趨勢的にみれば、欧州の貿易は長期低落傾向にある。

図1 欧州（EU）と非欧州の輸出推移

①輸出



- ①：英国、アイルランド、デンマーク加盟（1973年）
- ②：ギリシャ加盟（1981年）
- ③：スペイン、ポルトガル加盟（1986年）
- ④：オーストリア、スウェーデン、フィンランド加盟（1995年）
- ⑤：キプロス、チェコ、エストニア、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、マルタ、ポーランド、スロバキア、スロベニア加盟（2004年）
- ⑥：ブルガリア、ルーマニア加盟（2007年）
- ⑦：クロアチア加盟（2013年）

資料：DOT（2019年10月版）よりITI作成

表2 戦後の世界貿易（輸出）における欧州（EU28）と非欧州
～世界貿易に占めるシェア、平均伸び率、増加寄与率～

(単位：%)

	欧州（EU28）域内			欧州（EU28）→非欧州		
	シェアの 平均	伸び率	寄与率	シェアの 平均	伸び率	寄与率
1960年代	26.4	12.6	32.1	19.8	8.6	17.4
1970年代	28.6	19.6	26.0	18.5	18.8	16.1
1980年代	25.4	7.7	34.6	15.9	5.0	12.5
1990年代	28.1	5.0	21.1	13.8	4.7	9.4
2000-2010	26.6	7.3	19.6	12.5	8.7	11.6
2010-2018	21.1	2.6	18.8	12.1	3.2	12.7
	非欧州→欧州（EU28）			非欧州貿易		
	シェアの 平均	伸び率	寄与率	シェアの 平均	伸び率	寄与率
1960年代	18.4	8.6	14.9	35.4	10.5	35.7
1970年代	15.5	20.3	16.1	37.5	22.3	41.7
1980年代	15.5	5.2	12.8	43.2	6.2	40.0
1990年代	13.0	5.1	10.3	45.1	8.8	59.2
2000-2010	12.7	8.9	12.5	48.2	9.8	56.3
2010-2018	11.8	2.2	8.7	55.0	3.4	59.9

注：計算年次について（例）1960年代：シェアの平均（1960-1969年）伸び率・寄与率（1960-1970年）
資料：DOT（2019年10月版）よりITI作成

1.2. 欧州域内貿易のけん引力はライン経済圏からドナウ経済圏へ

欧州域内（EU加盟28か国）貿易は、地域経済統合への新規加盟（拡大）と統合の深化を通じて、成長のモメンタムを維持してきた。

欧州域内貿易成長のモメンタム

欧州の地域経済統合の深化は、1968年7月1日に予定より1年半早く関税同盟を完成させたことから始まる^{注1}。関税同盟が完成した1960年代の欧州貿易は、非欧州貿易の成長率上回り、世界で最も高い成長率で貿易は拡大している。関税同盟は、新たに欧州貿易を創出する一方で、欧州域外国に対して

は、域内貿易が拡大した分、貿易の縮小（貿易転換効果）が懸念されたが、欧州の貿易は域内、域外ともに拡大した。

1980年代の欧州経済は、「欧州悲観論」が流布していた時期である。日米欧の世界経済三極構造のなかで、経済回復が遅れ、低成長、インフレ、失業増大の3重苦に直面していた。「モノ・ヒト・サービス・資本の自由な移動が保証された国境のない領域」を作り出すことを目的として、「単一欧州議定書（Single European Act）」を発効（1987年7月）させた。1992年に「単一市場（single market）」が構築^{註2}された。

冷戦構造の終了後の1990年代には、世界で米中と同等の条件で競争できる新しい欧州を築き上げることが、欧州にとって何よりも重要な目標となった。マーストリヒト条約、アムステルダム条約、ニース条約と90年代に相次ぎEUの機構改革を進め、共通通貨の創設によって経済統合を一層深化させた。外交面では、欧州が域外と接する上で統一行動を取ることを目指した。

欧州域内貿易における英・独・仏・伊の低下

こうした拡大と深化によって、欧州域内貿易成長のモメンタムは維持されたが、欧州域内貿易の成長率は一時的には高まるが、持続していない。欧州域内貿易の成長率と非欧州貿易の成長率を比較すると、1990年代以降では、非欧州貿易の成長率を下回り、欧州域内貿易の成長性に陰りが見え始めた。

表4は、欧州域内貿易（EU加盟28か国間の輸出）の年代別平均成長率、世界貿易（輸出）に占めるシェア、増加寄与率を比較したものである。世界貿易における欧州域内貿易の増加寄与率からみた域内貿易けん引国は、1960年代はドイツ、フランス、イタリアの欧州の大国であった。1970年代には、独仏伊に英国が加わりこの4か国による増加寄与率は6割を超えていた。1980年代も引き続き、この4か国で6割を超えていた。1990年代になると、ドイツ、イタリアの増加寄与率が大幅に低下して、4か国の比率は40%強に低下した。

表3 欧州（EU）域内貿易（輸出）の年代別成長率と世界貿易に占めるシェア、増加寄与率

(単位：%)

	域内	①					②		③		④	⑤
		ドイツ	フランス	イタリア			英国		スペイン			
平均伸び率												
1960年代	12.6	13.6	12.9	14.1	15.8	9.4	9.8	12.0	10.9	9.7	19.7	
1970年代	19.6	19.3	19.2	19.6	19.4	21.3	21.8	23.0	24.5	17.0	19.4	
1980年代	7.7	7.7	8.2	7.6	9.4	6.9	6.3	12.9	13.3	8.1	2.3	
1990年代	5.0	4.0	3.0	4.3	3.1	5.2	4.4	6.4	7.6	5.2	20.6	
2000-2010	7.3	7.1	7.8	4.2	5.7	3.2	2.5	7.4	7.6	6.2	15.4	
2010-2018	2.6	2.0	2.4	0.9	2.1	1.1	0.8	3.5	3.3	1.8	5.6	
EU域内に占めるシェア												
1960-1969	100.0	68.7	25.7	12.8	8.9	17.0	12.2	2.6	1.5	10.5	1.2	
1970-1979	100.0	72.2	25.9	14.1	9.3	13.1	9.4	3.1	1.9	8.5	3.1	
1980-1989	100.0	70.0	26.0	13.1	9.8	15.4	11.4	4.5	2.9	7.6	2.5	
1990-1999	100.0	66.5	23.6	13.3	10.3	14.7	10.1	6.5	4.7	7.8	4.4	
2000-2009	100.0	63.2	22.5	11.1	8.5	12.8	8.1	6.6	5.0	7.4	10.0	
2010-2018	100.0	60.7	22.3	8.9	7.5	9.6	6.0	6.9	5.3	6.8	16.0	
増加寄与率												
1960年代	100.0	74.1	26.2	14.4	10.4	11.7	8.8	2.7	1.5	8.1	3.5	
1970年代	100.0	69.9	24.9	13.7	9.3	16.4	12.6	3.8	2.5	7.1	2.8	
1980年代	100.0	69.9	27.0	13.5	12.2	13.7	9.2	7.8	5.3	7.9	0.7	
1990年代	100.0	53.6	14.3	11.3	6.0	15.5	9.1	7.9	6.7	8.1	14.9	
2000-2010	100.0	60.4	23.5	6.3	6.4	5.5	2.7	6.7	5.2	6.3	21.2	
2010-2018	100.0	47.6	20.9	3.2	6.2	4.2	1.9	9.4	6.8	4.7	34.1	

注1：①原加盟6か国、②1973年加盟3か国、③1980年代加盟3か国、④1990年代加盟6か国、⑤2004年以降加盟13か国

注2：The data for the European Union (EU) for all periods cover Austria, Belgium, Belgium-Luxembourg, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Poland, Portugal, Romania, Slovak Republic, Slovenia, Spain, Sweden, and the United Kingdom.

資料：DOT（2019年10月版）よりITI作成

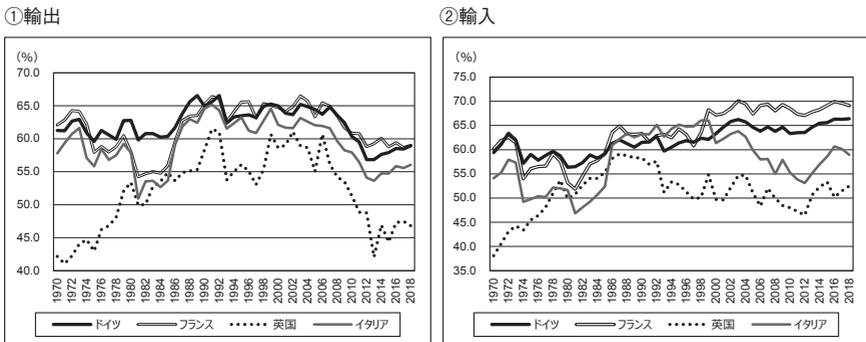
2000年代は、ドイツが回復したが、英仏が大幅に低下して40%を割り込んだ。2010年代には、ドイツが20%を維持する一方で、他の英・仏・伊の3か国が低下し、4か国を合わせた域内貿易拡大の増加寄与率は32.2%に低下している。

2000年代以降における欧州域内貿易停滞の要因としては、欧州の経済成長率の鈍化があげられる。2010年代の経済成長率は、EU全体で1.6%（IMF）。欧州（EU）の実質経済成長率（IMF）は、1990年の2.2%から2000年代に1.6%へと鈍化、2010年代（2010～2018年間）は1.6%と横ばいで

あった。同じ時期の世界経済の実質経済成長率は、2010年代で3.9%、2010年代は、3.6%であった。

また、独英仏伊の輸出に占める域内比率は、2000年代に低下している（図2）。とりわけ、英国は、EU域内輸出比率が5割を割っており、急速に域外輸出依存度を高めている。これは、中国やASEANなどの非欧州市場の経済成長率が高かったことで域外輸出の機会が拡大したことによるものであろう。他方で、EU域内輸入比率は、2000年代にドイツ、フランスで高まり、英国、イタリアは低下している。ドイツ、フランスは、中東欧からの輸入拡大が域内輸入比率を押し上げて6割を超えている。英国、イタリアのEU輸入比率は、2018年で50%超である。英国はもともとEUからの輸入比率が低く、2000年には49.7%であったが、2018年には52.5%に微増、イタリアは同じく61.3%から58.9%と6割を切っている。域内輸入比率の低下は、中国からの輸入拡大が要因の一つとなっている。

図2 英独仏伊の欧州域内貿易比率の推移（輸出入に占めるEUの比率）



資料：DOT（2019年10月版）よりITI作成

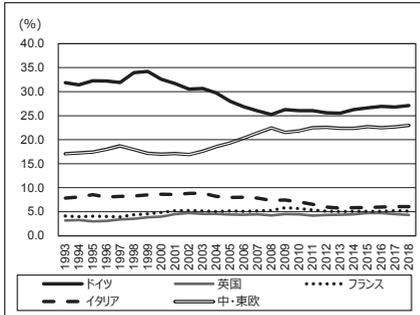
ドイツと中東欧の相互依存関係の深化

2000年代以降における欧州域内貿易をけん引しているのは、ドイツと中東欧の貿易である。特に、中東欧の欧州域内貿易の拡大に対する増加寄与率が、2000年代で21.2%、2010年で34.1%と大きい。中東欧（9か国）の貿易

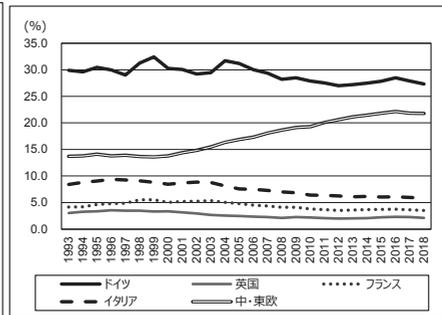
相手国は、まず、ドイツが輸出入ともに25%を超えてトップに来ている。次に、2000年以降から、中東欧諸国間の相互貿易が伸び始めている（図3）。中東欧の貿易は、ドイツと中東欧諸国間の貿易で全体の5割を占めている。

図3 中東欧の輸出・輸入に占める欧州主要国のシェア

①輸出



②輸入



資料：DOT（2019年10月版）よりITI作成

ドイツの対中東欧（9か国）貿易のシェアも高い。ドイツの欧州域内貿易に占める中東欧（9か国）のシェアは、2018年で輸出入ともに3割を超えている（表4）。ドイツと中東欧が相互に貿易を拡大させている理由は、貿易を通じた生産分業体制が構築されていることにある。西欧企業は、90年代前半から、足の速い繊維、電子電気組立工程などを中心に中東欧に進出（技術供与、OEM契約等を含めて）していた。中東欧のEU加盟前には、欧州企業はもとより、日系企業や韓国企業を巻き込んで、自動車やエレクトロニクス産業の分野で生産拠点の設立がブームとなった。

ドイツの対中東欧貿易を財別にみると、2018年で輸出入ともに部品、資本財、消費財で最大のパートナーとなっている。また、ドイツの対中東欧の貿易収支は、加工品と資本財で黒字、部品と消費財は赤字となっている。自動車を見ると、部品、乗用車（完成品）ともに赤字となっている。ドイツの自動車・部品貿易収支は、フランスやイタリア、英国に対しては黒字となっているが、中東欧だけは赤字構造にある（表4②）。

表4 ドイツの財別国別欧州域内貿易シェア（域内貿易=100）と貿易収支

①域内貿易シェア（域内貿易=100）

（単位：%）

財/業種	輸出							
	EU域内	フランス	ベネルクス	英国	南欧 (6)	イタリア	中東欧 (9)	北欧 (3)
総額	100.0	13.7	17.5	10.6	17.0	9.1	31.2	7.5
加工品	29.6	3.7	6.4	2.4	4.7	2.7	9.5	2.0
部品	19.2	2.7	2.4	1.9	3.2	1.5	7.4	1.3
自動車部品	4.5	0.4	0.4	0.5	0.8	0.3	2.1	0.3
資本財	19.3	3.1	2.7	2.1	3.3	1.7	5.7	1.8
消費財	26.5	3.6	4.6	3.9	5.0	2.6	7.0	1.9
乗用車	8.5	1.2	1.1	2.2	1.9	1.0	1.3	0.7

（単位：%）

財/業種	輸入							
	EU域内	フランス	ベネルクス	英国	南欧 (6)	イタリア	中東欧 (9)	北欧 (3)
総額	100.0	9.7	30.2	5.7	14.4	8.5	32.3	5.5
加工品	31.7	2.6	12.9	1.4	4.1	3.0	7.7	2.2
部品	18.0	2.0	2.5	1.1	2.4	1.4	9.4	0.5
自動車部品	4.9	0.5	0.2	0.2	0.6	0.4	3.3	0.1
資本財	13.5	1.7	3.6	0.9	1.4	0.9	4.7	0.8
消費財	25.5	2.4	6.8	1.4	5.2	2.4	7.7	1.2
乗用車	5.5	0.5	1.0	0.4	1.4	0.3	1.9	0.3

②貿易収支

（単位：10億ユーロ）

財/業種	収支							
	EU域内	フランス	ベネルクス	英国	南欧 (6)	イタリア	中東欧 (9)	北欧 (3)
総額	58.8	36.0	-79.6	41.4	28.7	9.4	11.1	18.5
加工品	2.8	9.7	-43.0	8.3	7.0	-0.1	18.4	-0.4
部品	19.2	6.6	0.6	6.6	7.8	1.6	-9.8	6.8
自動車部品	-0.8	-0.6	1.7	2.7	1.2	-0.6	-7.7	1.9
資本財	52.6	11.9	-4.9	10.4	15.5	6.9	10.5	8.2
消費財	23.2	10.8	-13.0	20.0	1.8	3.1	-1.3	6.1
乗用車	25.7	5.3	1.3	14.4	4.3	5.6	-3.5	3.1

資料：ドイツ貿易統計よりITI作成

ドイツと中東欧の貿易で分業関係が発展した分野は自動車である。ドイツのEU向け自動車輸出は、2000年代にガソリン車からディーゼル車にシフトした。その背景には、ディーゼル技術を環境対応の技術として欧州に定着させた欧州メーカーの戦略があった。しかし、ディーゼル車に対してドイツの自動車大手による相次ぐ不祥事も重なり、国内で環境保護団体やメディアを中心に、ディーゼル車への批判的な論調が目立つようになった。EU域内で

はディーゼル車の販売が落ち込んでいる。2017年ころからハイブリッド車や電気自動車の輸出が出始めている。

表5 ドイツのEU加盟国向け輸出・輸入に占める中・東欧のシェア（乗用車）

（単位：％）

年	車種	輸出			輸入		
		EU域内	英国	中東欧	EU域内	英国	中東欧
2000		100.0	20.5	9.0	50.7	3.9	11.0
	ガソリン車	56.6	16.5	4.3	36.8	3.0	8.0
	ディーゼル車	43.4	4.0	4.7	13.9	0.8	2.9
2005		100.0	21.0	10.1	45.4	2.7	9.4
	ガソリン車	45.2	11.5	4.1	27.6	2.0	4.5
	ディーゼル車	54.8	9.5	6.0	17.8	0.6	4.9
2010		100.0	23.3	13.2	40.9	2.5	13.2
	ガソリン車	33.9	10.4	5.4	24.1	1.4	7.7
	ディーゼル車	66.0	13.0	7.8	16.8	1.1	5.5
2014		100.0	32.8	12.4	51.0	3.5	18.5
	ガソリン車	27.9	10.7	3.4	27.5	1.6	12.0
	ディーゼル車	71.8	21.9	9.0	23.3	2.0	6.5
2015		100.0	33.8	12.3	48.3	3.4	18.1
	ガソリン車	31.0	11.8	3.6	25.1	1.4	11.2
	ディーゼル車	68.5	21.8	8.6	22.9	1.9	6.8
2017		100.0	26.8	15.4	54.3	3.8	18.7
	ガソリン車	34.3	11.3	5.2	31.2	1.7	11.8
	ディーゼル車	62.5	14.6	9.8	21.5	2.0	6.7
	ハイブリッド車	2.5	0.8	0.2	1.0	0.0	0.0
	電気自動車	0.7	0.2	0.1	0.6	0.0	0.1
2018		100.0	26.0	15.6	60.5	3.9	21.0
	ガソリン車	41.7	13.5	6.0	36.4	2.4	13.8
	ディーゼル車	53.7	11.0	9.1	22.1	1.5	7.1
	ハイブリッド車	3.7	1.2	0.3	1.2	0.0	0.0
	電気自動車	1.0	0.2	0.2	0.9	0.0	0.1

注：乗用車：HS8703

資料：ドイツ貿易統計よりITI作成

一方、ドイツの乗用車輸入はガソリン車の比率が高く、輸出とすみわけ

を行っている。2018年のドイツの対EU乗用車輸入の60.1%がガソリン車である。また、中東欧のからの比率が高まっている。2018年のドイツの対EU乗用車輸入に占める中東欧のシェアはガソリン車では22.9%、ディーゼル車が11.7%、電気自動車が0.2%、合計して34.6%を占めている。この比率は2000年では21.6%であった。

ライン経済圏からドナウ経済圏へ

欧州大陸を地政学的な視点で見ると、ドイツは2の大河を抱えて2の経済圏を構築している。「黄金のライン」と「青きドナウ」である。ドイツは、ライン川を挟んでフランス、ベネルクス3国にイタリアを加えた6国で地域経済統合を始めた。前述したように、これら中核6か国が戦後の欧州貿易を発展させてきた。しかし、2000年代に入り、欧州貿易発展の原動力としての力が落ちてきている。

代わりに登場しているのが、ドナウ川流域の中東欧諸国である。ドイツは、「青きドナウ川」の源泉国である^{註3}。ドナウ川はドイツ南西部を優雅に流れた後、ウィーン、プラチスラバ、ブタペストを経てクロアチアとセルビアの国境を成して、ベオグラードを經由してルーマニアとブルガリアの国境を成して、モルドヴァ、ウクライナを経て黒海に注いでいる。黒海を下ればトルコのイスタンブールに辿り着く。全長約 2,850km、流域面積約 81万 5,000km²の欧州第2位の大河である。

これらドナウ川流域国の人口は、トルコ（EUとは関税同盟を結んでいる）を含めると1億8,000万人を超え、これにポーランドやチェコを含めると2億人を超す。中東欧の一人当たりGDPはEU平均の半分程度等、潜在成長力は大きい。欧州域内貿易のけん引力は、ライン川をはさんだ地域から、ドナウ川流域諸国に移っている。

これらドナウ川流域の諸国との経済相互依存度を高めている。ドイツの対欧州貿易依存度（ドイツのGDPに占める輸出・輸入の比率）を見ると、中東欧が一貫して高まっている一方で、フランスやイタリアは横ばいか、低下している。欧州域内貿易を通じた経済的相互依存度は、ドイツとベネルク

ス、中東欧との間で深化している。

表6 ドイツのGDPに占める対欧州各国の貿易の比率（GDP比）
（ドイツの輸出・輸入 | ドイツのGDP）

（単位：％）

相手国名	2000		2010		2018	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
欧州（EU28）	18.3	16.1	22.3	19.6	23.3	21.6
英国	2.3	1.7	2.3	1.4	2.5	1.2
フランス	3.2	2.4	3.5	2.4	3.2	2.1
南欧	3.9	2.8	4.2	2.7	3.9	3.1
イタリア	2.1	1.7	2.3	1.6	2.1	1.8
北欧	1.4	1.1	1.6	1.2	1.7	1.2
アイルランド	0.2	0.5	0.2	0.3	0.3	0.4
ベネルクス	3.4	4.4	4.4	6.3	4.2	6.7
バルト3	0.1	0.1	0.2	0.1	0.2	0.1
中・東欧	3.8	3.1	6.0	5.2	7.2	6.9

資料：輸出入：DOT 2019年10月版

GDP：WEO 2019年10月版 よりITI作成

1.3. 欧州域外貿易、発展途上国貿易で後退

欧州は、国際競争力を持った産業を多く抱えて、世界輸出におい存在感を見せてきた。また、米国と並ぶ規模の消費市場を抱えて世界輸入においても存在感を見せてきた。世界貿易に占める欧州域外輸出、域外輸入のシェアは、1960年代では輸出で22.4%、輸入では17.6%であった。以降、世界貿易に占める欧州の域外輸出、域外輸入のシェアはともに低下し続けている。特に、域外輸出における欧州の退潮は著しい。2010年代の世界輸出に占める欧州の域外輸出シェアは12.2%、世界輸出拡大に対する欧州の寄与率は7.6%にまで低下している。欧州の域外輸出は、ドイツ、フランス、英国、イタリアの欧州の大国であるが、英国、フランスの低下が著しい。中東欧も欧州の平

均伸び率を上回って伸びているが、欧州域外輸出をけん引するほどの力はない。非欧州からの輸入でも、世界貿易に占めるシェアは低下している。

表7 欧州域外貿易の年代別成長率と世界貿易に占めるシェア、増加寄与率

(単位：%)

	EU→非EU (輸出)								
	域外	①			②		③	④	⑤
			ドイツ	フランス		英国			
世界貿易に占めるシェア									
1960-1969	19.8	11.3	4.6	2.8	5.9	5.3	0.5	1.5	0.6
1970-1979	18.5	10.9	4.7	2.6	3.8	3.3	0.7	1.5	1.7
1980-1989	15.9	9.8	4.0	2.4	3.0	2.5	0.7	1.4	1.1
1990-1999	13.8	8.9	3.7	2.0	2.7	2.1	0.6	1.1	0.5
2000-2009	12.5	7.9	3.3	1.6	2.2	1.6	0.7	1.1	0.7
2010-2018	12.1	7.5	3.4	1.3	2.0	1.4	0.8	0.8	1.0
平均伸び率									
1960年代	8.6	8.7	9.9	5.9	5.0	4.6	12.7	10.0	23.2
1970年代	18.8	19.6	18.4	21.7	16.6	16.5	22.0	18.3	17.6
1980年代	5.0	5.9	7.2	4.3	4.7	4.2	4.9	6.0	-4.5
1990年代	4.7	4.1	3.0	4.6	5.8	4.3	6.9	5.1	5.4
2000-2010	8.7	8.8	10.0	5.9	5.8	5.6	10.1	7.4	17.6
2010-2018	3.2	3.0	3.2	1.9	3.8	3.1	4.9	0.8	4.7
増加寄与率									
1960年代	17.4	9.9	4.6	1.7	2.8	2.3	0.7	1.5	2.5
1970年代	16.1	9.9	3.8	2.7	3.0	2.6	0.7	1.2	1.3
1980年代	12.5	9.2	4.6	1.7	2.2	1.7	0.5	1.2	-0.6
1990年代	9.4	5.2	1.6	1.4	2.3	1.3	0.7	0.9	0.4
2000-2010	11.6	7.4	3.5	1.0	1.4	1.0	0.8	0.8	1.2
2010-2018	12.7	7.3	3.5	0.8	2.4	1.4	1.2	0.2	1.5

(単位：%)

	非EU→EU (輸入)									
	EU	ドイツ		フランス		南欧		英国	ベネルクス	中・東欧
						イタリア				
世界貿易に占めるシェア										
1960-1969	17.0	4.1	2.2	2.1	1.6	4.9	1.8	0.6		
1970-1979	14.5	4.0	1.9	2.1	1.6	3.0	1.5	0.7		
1980-1989	15.1	3.9	2.0	2.4	1.7	2.4	1.5	1.3		
1990-1999	13.2	3.7	1.8	2.3	1.7	2.0	1.4	0.7		
2000-2009	11.7	3.2	1.5	2.0	1.3	1.5	1.2	0.8		
2010-2018	11.6	3.3	1.4	2.1	1.3	1.2	1.2	1.1		
平均伸び率										
1960年代	7.9	10.0	5.2	11.4	11.2	5.0	7.1	11.4		
1970年代	18.0	17.7	19.8	19.6	19.1	15.0	18.0	22.7		
1980年代	7.6	8.9	7.2	7.7	8.2	5.2	7.7	6.9		
1990年代	4.5	3.0	4.1	4.7	4.0	4.9	4.8	2.7		
2000-2010	8.4	9.5	7.4	8.7	8.0	4.0	9.0	15.1		
2010-2018	3.3	2.5	2.9	4.1	3.6	4.0	1.9	5.3		
増加寄与率										
1960年代	13.2	4.1	1.2	2.3	1.7	2.3	1.2	0.7		
1970年代	12.0	3.1	1.8	2.0	1.4	2.1	1.2	0.8		
1980年代	16.3	5.3	2.2	2.7	2.1	1.9	1.7	0.9		
1990年代	8.9	1.7	1.1	1.5	0.9	1.5	1.0	0.3		
2000-2010	10.9	3.4	1.2	1.9	1.2	0.6	1.3	1.3		
2010-2018	12.5	2.6	1.3	2.7	1.6	1.6	0.8	2.0		

注1：①原加盟6か国、②1973年加盟3か国、③1980年代加盟3か国、④1990年代加盟6か国、⑤2004年に降加盟13か国

資料：DOT（2019年10月版）よりITI作成

欧州の対中貿易依存の上昇

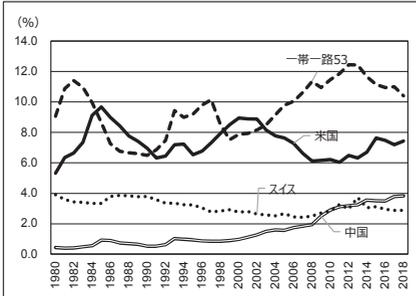
世界貿易で欧州の域外貿易が後退している要因を、欧州と米国、中国、一帯一路沿線国（53か国）との貿易の構成比変化の推移でみる。

まず、欧州域外貿易の国・地域別構成比を見たのが図4である。最大の輸出市場は、米国、次いで中国が追い上げている。欧州の輸出に占める米国のシェアは2000年初めをピークに下落傾向にあるが、対中輸出は2000年以降上昇を続けている。地域としてみると、発展途上国が最大の輸出市場である。発展途上国を中国の一帯一路沿線53か国でみると、2000年の8%から2012年に12%超へと上昇している。以降、下落して2018年には10%に低下している。

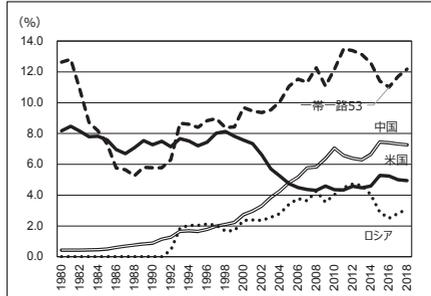
欧州域外輸入では、最大の輸入先が、2004年に米国から中国に交代している。ただし、対中輸入はリーマンショック後には伸び悩んでいる。対米輸入シェアも歯止めがかかり横ばいで推移している。米国、中国の輸入を大きく上回っているのが発展途上国である。輸出同様に一帯一路沿線53か国の輸入シェアは、2000年の8%から2011年には13.5%まで拡大し、2018年は12.2%に低下している。欧州は、伝統的に発展途上国との貿易に優位性を持っている。

図4 欧州（EC）の貿易に占める米国・中国・一帯一路沿線53か国のシェア推移

①輸出



②輸入



注：一帯一路はEU加盟国を除く53か国で集計

：ASEAN、南西アジア（4）、ロシア、CIS（11）、中東欧（アルバニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、モンテネグロ、セルビア、マケドニア）、GCC（6）、イラン、イラク、トルコ、シリア、ヨルダン、レバノン、イスラエル、イエメン、エチオピア、南アフリカ、エジプト、モルディブ、ネパール、ブータン、モンゴル、アフガニスタン

資料：DOT（2019年10月版）よりITI作成

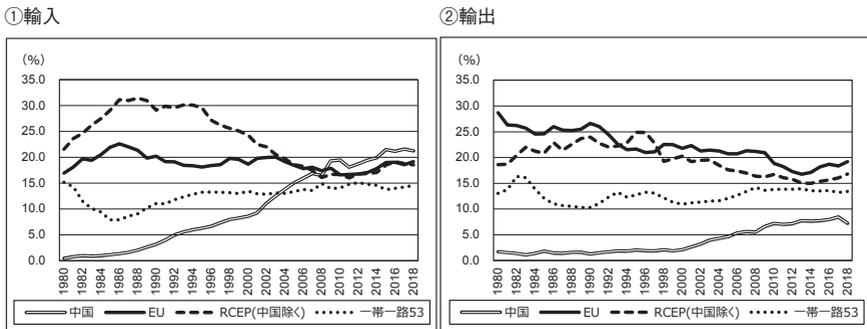
米国、中国の対欧州貿易は横ばい

他方、米国、中国、一帯一路沿線53か国から見た対欧州貿易のシェア変化は次のようになる。

第1に米国の対欧州（EU）貿易は、米国の輸入に占めるEUのシェアが、2000年代に入り、若干の低下を見せている（図5）。ただし、1980~2018年までの長期的な推移を見ると、20%前後で上下して安定している。米国の輸入で拡大している国は中国である。2008年には、米国の対中国輸入が対EU輸入を上回った。輸出では、EUは米国にとって最大の輸出先である。趨勢的には、減少傾向にある。輸出でも中国シェアが2000年以降拡大している。

米国にとってのEU貿易は、安定した貿易パートナーという位置づけにある。また、米国が欧州からの輸入に依存している品目は、化学品、一般機械、精密機械、自動車、輸入金額が大きい業種は化学品と一般機械、乗用車、財別には消費財の割合が高い。

図5 米国の輸入・輸出に占める中国、欧州（EU）のシェア



資料：DOT（2019年10月版）よりITI作成

表8 米国の財別輸入に占める対欧州（EU）と非欧州（非EU）のシェア

(単位：%)

財/業種	EU・非EU比率			財別・業種別シェア			地域別の財別・業種別シェア			平均伸び率(2000-2018)		
	EU28	非EU	世界	EU28	非EU	世界	EU28	非EU	世界	EU28	非EU	世界
素材	2.7	97.3	100.0	0.2	7.7	7.9	1.2	9.4	7.9	0.3	3.1	3.0
加工品	23.4	76.6	100.0	5.4	17.7	23.1	29.4	21.7	23.1	4.3	4.9	4.8
化学品	39.3	60.7	100.0	3.1	4.8	7.8	16.7	5.8	7.8	5.0	6.3	5.7
鉄鋼	17.5	82.5	100.0	0.4	2.0	2.4	2.3	2.5	2.4	3.3	5.2	4.8
繊維	18.5	81.5	100.0	0.1	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.7	1.4	1.3
部品	19.1	80.9	100.0	3.3	13.8	17.0	17.7	16.9	17.0	3.7	3.5	3.5
一般機械	27.2	72.8	100.0	1.8	4.7	6.5	9.6	5.8	6.5	3.9	3.8	3.8
電気機器	9.8	90.2	100.0	0.5	4.9	5.4	2.9	6.0	5.4	1.6	2.0	2.0
自動車部品	13.0	87.0	100.0	0.4	2.8	3.2	2.3	3.4	3.2	3.8	4.6	4.5
精密機器	34.0	66.0	100.0	0.1	0.2	0.3	0.5	0.2	0.3	2.4	2.1	2.2
資本財	14.9	85.1	100.0	3.2	18.2	21.3	17.3	22.3	21.3	3.5	5.2	5.0
一般機械	17.1	82.9	100.0	1.5	7.1	8.6	8.0	8.7	8.6	3.6	4.8	4.6
電気機器	7.0	93.0	100.0	0.5	6.8	7.3	2.8	8.3	7.3	4.5	6.5	6.3
精密機器	31.3	68.7	100.0	0.7	1.6	2.3	3.9	1.9	2.3	4.6	4.7	4.7
消費財	20.7	79.3	100.0	6.3	24.3	30.6	34.5	29.8	30.6	5.2	4.1	4.3
乗用車	24.7	75.3	100.0	1.7	5.3	7.0	9.4	6.5	7.0	3.8	2.3	2.6
アパレル	3.1	96.9	100.0	0.1	3.8	4.0	0.7	4.7	4.0	-0.1	2.6	2.5
食料品	18.5	81.5	100.0	0.9	4.0	4.9	4.9	4.9	4.9	5.6	6.9	6.6
計	18.4	81.6	100.0	18.4	81.6	100.0	100.0	100.0	100.0	4.3	4.3	4.3

資料：米国貿易統計よりITI作成

第2に中国の対欧州貿易は、輸入では、EUのシェアは趨勢的に低下している（図6）。中国の対欧輸入の伸び率は、2000~2018年に12.8%、この間における中国の対非欧州輸入が13.4%を若干した回る程度であった。欧州の対中輸出がとびぬけて拡大したわけではない。

拡大しているのは、一帯一路沿線国である。特に、2000年からの伸びは著しい。中国の対EU輸出は、90年代後半から拡大し始めたが2008年の20%をピークに下落傾向にある。

中国の対EU輸入品は、乗用車・自動車部品の輸入比率が高く、中国の乗用車輸入に占めるEUのシェアは56.7%に達している。

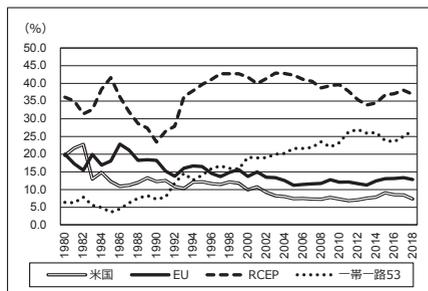
中国の輸出では、2000年代半ばに対EU輸出が対米輸出を上回り、先進国市場の中では最大の輸出市場となったが、リーマンショック後には米国が再び上回った。拡大しているのは、一帯一路沿線国の輸出である。

また、地域経済統合という視点で中国の貿易を見ると、輸出入ともに中国

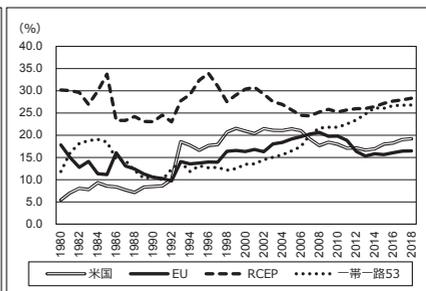
の最大の取引地域はRCEP（東アジア地域包括的経済連携）である。

図6 中国の輸入・輸出に占める米国、欧州（EU）等のシェア推移

①輸入



②輸出



資料：DOT（2019年10月版）よりITI作成

表9 中国の財別輸入に占める欧州（EU）と非欧州（非EU）のシェア（2018年）

（単位：％）

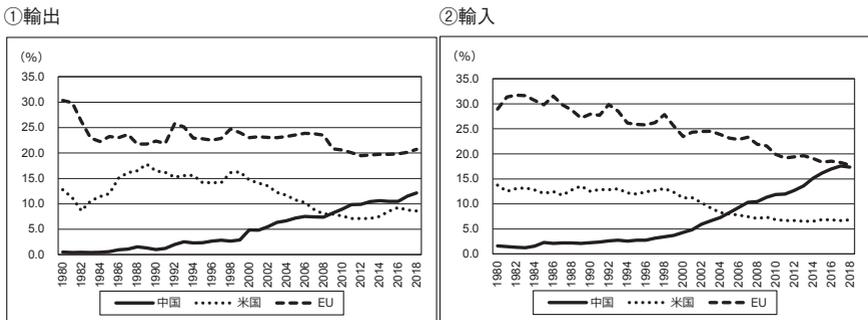
財/業種	EU・非EU比率			財別・業種別シェア			地域別の財別・業種別シェア			平均伸び率（2000-2018）		
	EU28	非EU	世界	EU28	非EU	世界	EU28	非EU	世界	EU28	非EU	世界
素材	2.6	97.4	100.0	0.6	23.6	24.2	4.8	27.1	24.2	11.2	17.2	17.0
加工品	11.3	88.7	100.0	2.9	22.7	25.5	22.2	26.0	25.5	12.3	10.3	10.5
化学品	14.5	85.5	100.0	1.4	8.3	9.7	10.9	9.5	9.7	13.0	10.7	11.0
鉄鋼	19.7	80.3	100.0	0.3	1.2	1.5	2.3	1.4	1.5	12.9	5.3	6.2
繊維	14.0	86.0	100.0	0.1	0.8	0.9	0.9	0.9	0.9	9.5	0.8	1.4
部品	10.7	89.3	100.0	3.0	24.6	27.5	22.8	28.3	27.5	10.5	14.7	14.1
一般機械	26.2	73.8	100.0	1.0	2.7	3.6	7.3	3.1	3.6	12.3	10.2	10.7
電気機器	4.9	95.1	100.0	1.1	20.6	21.6	8.1	23.6	21.6	7.1	15.8	14.9
自動車部品	46.1	53.9	100.0	0.7	0.8	1.5	5.3	0.9	1.5	16.6	15.1	15.7
精密機器	18.6	81.4	100.0	0.1	0.4	0.5	0.7	0.4	0.5	14.9	11.4	12.0
資本財	23.0	77.0	100.0	3.1	10.5	13.7	24.2	12.1	13.7	11.3	11.8	11.7
一般機械	22.7	77.3	100.0	1.4	4.7	6.1	10.6	5.4	6.1	9.4	10.7	10.3
電気機器	15.6	84.4	100.0	0.4	2.1	2.5	3.0	2.4	2.5	7.7	9.9	9.5
精密機器	21.4	78.6	100.0	0.7	2.8	3.5	5.8	3.2	3.5	16.7	16.8	16.8
消費財	37.3	62.7	100.0	3.4	5.7	9.1	26.1	6.5	9.1	23.3	16.1	18.0
乗用車	56.7	43.3	100.0	1.3	1.0	2.3	10.2	1.2	2.3	29.6	23.3	26.1
アパレル	25.7	74.3	100.0	0.1	0.3	0.4	0.7	0.3	0.4	25.7	9.7	11.3
食料品	20.6	79.4	100.0	0.6	2.2	2.8	4.4	2.5	2.8	20.8	17.1	17.7
計	13.0	87.0	100.0	13.0	87.0	100.0	100.0	100.0	100.0	12.8	13.4	13.3

資料：中国貿易統計よりITI作成

第3に発展途上国（一带一路沿線53か国）貿易に占めるEU、中国、米国のシェアを比較すると、まず輸出ではEUが最大の輸出市場である、しかし、EUが占めるシェアは、趨勢的には低下傾向を見せている。対中輸出が急速しており、2008年には中国は米国抜いた。一方、輸入では、対中輸入が2000年以降に急拡大し、2018年には中国がEUに追いつた。伝統的に欧州は、アフリカやアジア、中南米などの発展途上国貿易をリードしていたが、2000年代に中国の攻勢を受けて守勢に立たされている。

欧州の域外貿易の停滞は、発展途上国市場における中国の進出に押されていることが大きな要因である。

図7 発展途上国（一带一路沿線53か国）貿易に占めるEU、中国、米国のシェア推移



注：一带一路53か国：ASEAN、南西アジア（4）、ロシア、CIS（11）、中東欧（アルバニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、モンテネグロ、セルビア、マケドニア）、GCC（6）、イラン、イラク、トルコ、シリア、ヨルダン、レバノン、イスラエル、イエメン、エチオピア、南アフリカ、エジプト、モルディブ、ネパール、ブータン、モンゴル、アフガニスタン

資料：DOT（2019年10月版）よりITI作成

2. ドイツ経済、「黄金の10年」における貿易

2.1. 過去最高の貿易黒字創出

世界貿易における欧州貿易が地盤低下している中で、2000年代におけるドイツの貿易は、過去最高を更新した。

まず、ドイツのGDPに占める輸出の比率は、2000年代に過去最高を更新

した。表10はEU加盟国のGDPに占める輸出の比率（輸出依存度）を比較したものである。ドイツのGDPに占める輸出の比率は、2018年で39.5%、内訳

表 10 EU 加盟各国の GDP に占める輸出の比率（輸出依存度）

(単位：%)

国名	輸出/GDP比率 (%)											
	欧州 (EU28)				EU域外				世界計			
	1990	2000	2010	2018	1990	2000	2010	2018	1990	2000	2010	2018
EU	13.8	18.7	19.8	22.1	6.7	8.8	10.6	12.4	20.5	27.5	30.4	34.5
ドイツ	16.6	18.3	22.3	23.3	9.0	9.9	14.7	16.2	25.6	28.2	37.0	39.5
フランス	10.9	15.5	12.0	12.3	5.8	8.4	7.7	8.6	16.7	23.9	19.8	20.9
ベネルクス	37.2	50.3	54.6	58.7	9.1	13.0	17.6	20.9	46.3	63.3	72.2	79.6
オランダ	33.1	45.3	52.3	58.7	7.5	10.3	15.4	20.5	40.7	55.6	67.7	79.1
ベルギー	-	60.5	61.5	63.9	-	18.2	22.7	23.8	-	78.7	84.2	87.7
ルクセンブルグ	-	34.1	28.9	19.6	-	5.2	6.4	3.8	-	39.2	35.3	23.4
ベルギー・ルクセンブ	n/a	-	-	-	n/a	-	-	-	n/a	-	-	-
英国	9.1	10.1	8.7	8.1	6.5	7.1	8.2	9.1	15.5	17.2	16.9	17.2
アイルランド	38.7	47.6	30.5	21.6	10.7	29.4	22.3	21.5	49.3	76.9	52.8	43.1
北欧	13.6	21.0	17.9	17.7	7.6	12.3	12.5	12.0	21.2	33.3	30.4	29.7
デンマーク	17.1	22.0	19.6	18.9	7.5	9.1	10.3	12.1	24.6	31.1	29.9	31.1
フィンランド	11.9	22.9	15.2	16.2	6.9	13.6	12.8	11.5	18.7	36.4	28.0	27.7
スウェーデン	12.6	19.4	18.2	17.7	8.2	13.8	13.8	12.2	20.7	33.2	32.0	29.8
バルト3	-	27.6	33.3	35.1	-	6.5	18.5	20.8	-	34.0	51.8	55.9
エストニア	-	48.8	39.8	37.5	-	6.6	19.0	17.9	-	55.4	58.7	55.3
ラトビア	-	19.0	26.8	30.7	-	4.5	13.2	15.6	-	23.5	40.0	46.3
リトアニア	-	23.0	34.1	36.7	-	7.7	21.7	25.8	-	30.7	55.7	62.5
南欧	9.0	13.0	11.8	15.2	4.3	6.7	7.2	10.0	13.4	19.6	18.9	25.2
イタリア	9.4	13.0	12.2	14.8	5.1	7.9	8.8	11.6	14.5	21.0	21.0	26.3
スペイン	7.5	13.9	12.1	15.8	2.9	5.4	5.7	8.4	10.4	19.3	17.7	24.2
キプロス	8.2	2.4	3.0	5.0	7.5	1.6	2.4	15.4	15.7	4.0	5.5	20.4
ギリシャ	6.0	5.5	5.1	9.6	2.2	3.3	4.2	8.5	8.2	8.8	9.3	18.1
マルタ	n/a	20.5	16.2	11.1	n/a	39.6	24.7	9.6	n/a	60.1	40.9	20.7
ポルトガル	16.7	16.7	15.4	21.3	3.9	3.8	5.3	7.1	20.6	20.5	20.7	28.4
中・東欧	14.2	26.5	34.3	41.8	8.4	6.7	9.8	11.0	22.5	33.2	44.1	52.8
オーストリア	17.7	25.9	28.1	28.9	7.1	8.3	10.8	11.6	24.8	34.2	38.8	40.5
ブルガリア	5.6	20.7	24.9	34.5	4.7	16.0	15.7	16.4	10.3	36.7	40.7	50.8
クロアチア	-	14.2	12.0	19.4	-	6.2	7.7	9.2	-	20.4	19.7	28.6
チェコ	-	40.6	54.0	69.5	-	6.3	10.1	12.9	-	47.0	64.1	82.5
ハンガリー	13.7	49.9	57.2	63.9	14.2	9.3	15.7	14.2	27.9	59.2	72.9	78.0
ポーランド	12.7	15.0	26.4	35.7	9.3	3.4	6.9	8.8	21.9	18.4	33.3	44.5
ルーマニア	6.0	20.1	21.6	25.6	9.2	7.7	8.2	7.6	15.2	27.8	29.8	33.3
スロバキア	-	51.4	61.1	75.8	-	5.5	11.0	12.6	-	56.9	72.1	88.4
スロベニア	-	34.3	46.9	62.4	-	8.5	13.5	19.4	-	42.9	60.5	81.8

※計算に使用したGDPは、WEOの名目GDP（ドル建て）

資料：輸出入…IMF; Direction of Trade Statistics (DOT) 2019年10月版

GDP…IMF; World Economic Outlook Database (WEO) 2019年10月版

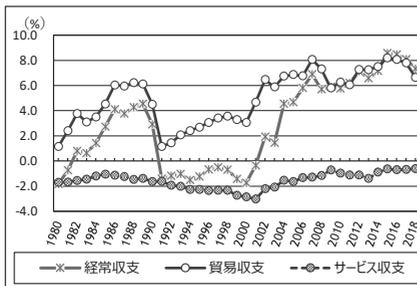
は欧州（EU）域内が22.1%、欧州域外が16.2%である。2000年代に入って高まっているのが域外輸出依存度である。ドイツの域外輸出依存度は、2000年と比べて6.3%ポイントも増加している。他のEU加盟国でドイツの域外輸出依存度を上回っている国は、オランダ、ベルギー、アイルランド等経済規模が小さい小国である。英国やフランスは10%にも達しておらず、フランスの域外輸出依存度は2000年と比べて2018年には低下している。ドイツの域外輸出依存度の上昇は、EU全体の域外輸出依存度を高めた。

また、ドイツの域内輸出依存度も、2000年代に高まり、20%を超えて2018年には23.3%に上昇している。ドイツの欧州域内輸出依存度が高まっているのは、中東欧貿易の拡大によるもので、ドイツのGDPに占める対中東欧貿易の比率は、輸出で2000年の3.8%が2018年で7.2%へと拡大している。

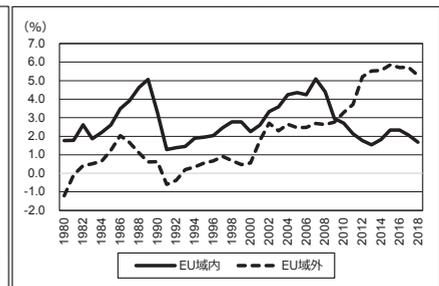
次に、ドイツの貿易収支は、2000年代に過去最高の黒字幅を創出した。対GDP比で測ったドイツの貿易収支は、1980年代後半に6%超の貿易収支黒字を3年間続けた後、90年代には2%から3%を上下していた。2000年代に入り、貿易収支の黒字幅が再び拡大し、2002年以降、2009年を除き15年の長期にわたり6%超の高水準を維持している（図8①）。2000年代におけるドイツの大幅な貿易黒字は、EU域外貿易の黒字が大幅に増えていることに過去との違いがある。ドイツは、従来はEU域内貿易で貿易黒字を稼いでいた。

図8 ドイツの貿易収支（対GDP比）

① 経常・貿易収支（対GDP比）



② EU域内貿易収支・域外貿易収支



資料：経常収支、貿易収支、サービス収支：BOP
（2020年1月版）
GDP：WEO（2019年10月版）よりITI作成

注：貿易収支は輸出（FOB）－輸入（CIF）
資料：貿易収支：DOT（2019年1月版）
GDP：WEO（2019年10月版）よりITI作成

しかし、リーマンショック以降では、EU域外貿易の黒字がEU域内貿易の黒字を上回るようになった(図8②)。ドイツのEU域内、域外別貿易収支をDOT統計より算出したものである。域外貿易黒字幅も2012年以降、対GDP比で5%を超える規模を持続させた。

表11は、ドイツ、英国、フランスの国地域別貿易収支額を比較したものである。1990年におけるドイツの貿易収支は、EUに対して523億ドルの黒字、EU域外に対しては100億ドルの黒字であった。2000年も同じ傾向であったが、2018年には、EU域内貿易黒字が756億ドルに対して、EU域外貿易黒字が2,057億ドルに膨らんでいる。EU域内では対英国貿易収支が487億ドルでEU加盟国では最大の黒字を稼ぎ、南欧も黒字幅が拡大している。

EU域外では、2018年に対米貿易黒字が749億ドルと最大、また対中貿易も黒字転換して170億ドルの黒字、対日貿易も赤字から黒字転換して44億ドルを稼いでいる。

表 11 ドイツ、英国、フランスの国地域別貿易収支 (1990、2000,2010,2018 年)

(単位：10億ドル)

年	相手国 国名	EU域内	EU域内					EU域外	EU域外				世界計	
			英国	ドイツ	フランス	南欧(6)	中・東欧(9)		ベネルクス	米国	中国	日本		一帯一路(S3)
1990	英国	-22.1	-	-12.0	-1.3	0.2	-0.6	-5.4	-15.9	-1.8	-0.2	-7.4	5.4	-38.0
	ドイツ	52.4	10.8	-	11.5	13.9	10.0	3.8	10.1	6.1	-2.4	-9.6	7.9	62.5
	フランス	-9.8	2.6	-7.7	-	0.3	-0.7	-0.9	-12.1	-6.2	-0.8	-5.3	-0.0	-21.9
2000	英国	-5.9	-	-8.5	0.4	2.4	0.3	-1.3	-56.8	-1.3	-10.7	-10.0	-6.8	-62.6
	ドイツ	43.8	11.5	-	14.4	23.0	14.1	-18.9	10.9	20.9	-7.1	-9.6	-1.0	54.8
	フランス	-15.5	4.2	-11.9	-	10.7	3.1	-17.6	4.3	3.5	-4.4	-2.8	-1.9	-11.2
2010	英国	-69.6	-	-29.2	-4.1	-6.6	-14.9	-14.3	-104.3	10.2	-39.2	-6.0	-15.7	-173.8
	ドイツ	92.2	29.2	-	35.9	50.9	28.7	-64.7	112.0	42.8	-12.4	-5.9	50.1	204.2
	フランス	-99.9	4.4	-31.7	-	-3.6	-9.3	-52.7	12.6	2.1	-16.2	0.8	5.3	-87.3
2018	英国	-125.9	-	-44.1	-4.8	-19.6	-20.4	-37.2	-61.2	-0.0	-35.2	-4.1	-14.6	-187.1
	ドイツ	66.4	48.7	-	42.7	34.0	13.7	-97.9	208.5	77.9	21.5	4.8	33.7	274.9
	フランス	-121.7	11.6	-39.0	-	-14.6	-11.1	-60.9	31.0	12.0	-10.2	0.9	5.6	-90.7

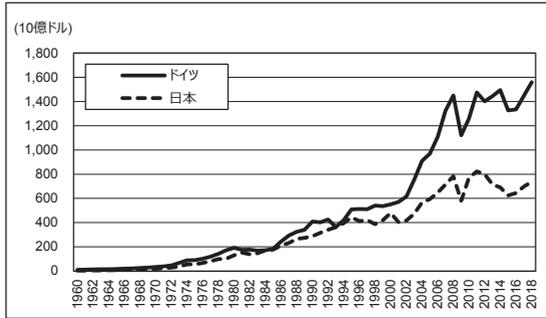
資料：IMF；DOT（2019年10月版）よりITI作成

2.2. ドイツの輸出構造変化

2000年代におけるドイツの輸出の好調ぶりは、日本の輸出と比較すると、浮き彫りにされる。日本の輸出は、1990年代前半まではドイツと同じようなトレンドで伸びていたが、2000年以降に日本はドイツから大きく乖離してし

まう（図9）。

図9 ドイツと日本の輸出額



日本とドイツは、ともに輸出競争力が強かった国であるが、日本とドイツの輸出拡大は、対照的であった。図10は日本とドイツの輸出を、輸出単価（ドル建て）と輸出数量の組み合わせで比較したものである。1950、60、70、80年代の貿易拡大期における日本とドイツの輸出拡大の違いは、数量ベースで伸びているのか、輸出価格の上昇によってもたらされているかにある。日本の輸出は、数量の拡大をベースに成長してきた。輸出単価の上昇は、石油危機後、プラザ合意後の円高に起きているが、輸出価格の上昇が一服する数量を伸ばしている。1995年からは、輸出価格の下落に伴い、輸出数量が拡大している。2001年のITバブル崩壊後は、価格が緩やかに上昇しながら数量が伸びた。

一方、ドイツの輸出拡大は、数量よりは価格上昇が主導していた。輸出価格上昇による輸出拡大は、EEC結成から冷戦構造の終結までの長期にわたっている。この間、石油危機後やプラザ合意後に落ち込んだがすぐに回復している。ドイツの輸出は、マルク高に見合って製品価格を引き上げる高付加価値型輸出を得意としてきた。数量調整の日本と価格調整（高附加価値化）のドイツという違いがあった。

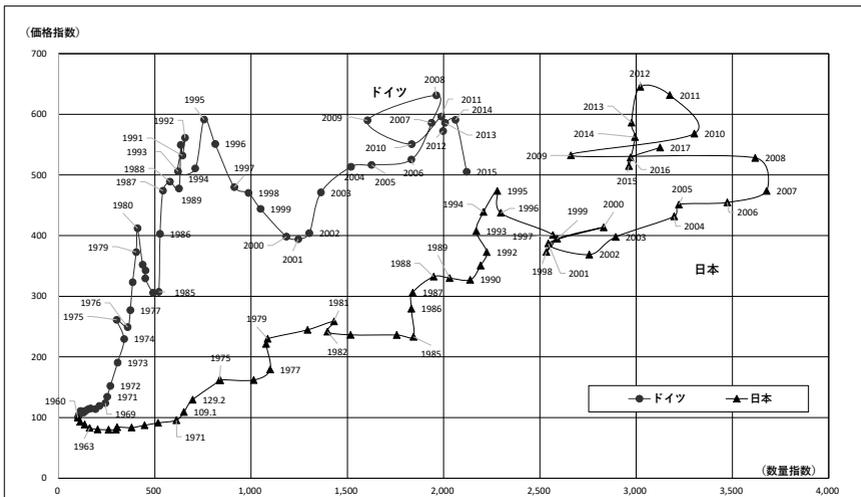
1990年代のドイツは、90年7月の通貨統合（マルク統一）により旧東独地域向けの消費や投資の需要が急速に高まり、ドイツ国内の供給力を上回った

ことから輸入が増大した。このため、周辺諸国では、ドイツ向け輸出の大幅な増加という恩恵を受けた。

しかし、ドイツ統一のユーフォリズ効果が一巡した91年から統一コストが顕現化した。財政赤字の拡大、インフレ圧力が高まり、ドイツは金融引き締めへ転じた。ドイツの長短金利の上昇がドイツマルク高となり、これがEMS（欧州通貨制度）の枠組みで（ERM参加国通貨間の基準レートは上下2.5%を許容範囲として、この範囲内に為替変動幅を取めることが義務化されていた。英ポンドとイタリアリラは92年9月以降ERMを離脱）のもとでEU加盟国に金利上昇圧力となって伝播した。EU各国はドイツマルク堅調のもとでEMU/EMSの枠組みに制約され、国内景気の停滞にもかかわらず、引き締め報告で金融政策運営を余儀なくさせられた。これが欧州景気停滞の一因と言われていた。

2000年代に入り、日本もドイツも輸出を伸ばし始める。日本は輸出価格が緩やかに上昇する一方で従来型の数量ベースの拡大を踏襲している。他方、

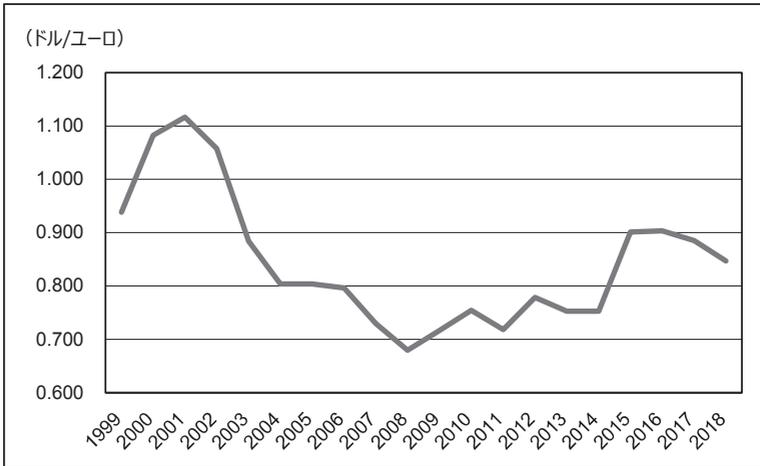
図 10 ドイツの輸出構造変化 ～価格志向から数量志向へ～



注：輸出数量指数と輸出価格指数を1960=100に換算して作成

資料：IMF; International Financial Statistics (IFS) 2020年1月 よりITI作成

図 11 ドル・ユーロ相場の推移



資料：IMF; International Financial Statistics (IFS)

「Domestic Currency per U.S. Dollar, Period Average」 (ユーロエリア)

ドイツの輸出は価格が上昇するとともに数量ベースでも輸出を伸ばしている。数量を犠牲にして輸出価格を引き上げて輸出を拡大させていたかつてのパターンから、数量ベースでも輸出が拡大するパターンに変化している。

リーマンショック後の2009年には、日本が輸出価格水準に大きな変化はなく、数量ベースで輸出を大きく減らしている。一方、ドイツは、輸出価格が下落し、輸出数量も減っている。しかし、日本ほどの輸出数量の大巾な縮小はなかった。その後、日本は、円高が進み数量調整が起き、円高が一服した2012年からは輸出価格が下落して輸出数量の減少を食い止めている。

リーマンショック後にドイツの輸出が数量ベースで拡大している背景にはユーロ安がある。ユーロ導入後におけるドルの対ユーロレートは、ユーロ高で推移していたが、2009年からユーロ安に転じている(図11)。しかし、ユーロは、「暗黙のドイツマルク」(P・ナバロ)のような存在で、ドイツ経済にとっては過小評価されている。

1999年のユーロ導入以来、ドイツは自国通貨をコントロールできなくなった。ユーロ導入前なら、巨額の貿易黒字が生じれば、ドイツマルクを押し上

げ、ドイツの貿易黒字を減らすことができた。ところが、ユーロ圏確立以来、ドイツの貿易黒字削減はフランスなどドイツの近隣諸国が負担している。ユーロ導入当初に期待されていたことは、貿易不均衡が生じた場合、経常黒字国が経常赤字国の赤字をファイナンスしている間に、経常赤字国が国際競争力の強化に向けた改革を進めることでユーロ参加国間の経常収支不均衡は改善されることであった。すなわち、ユーロ圏の経常赤字国では、通貨安による輸出競争力の改善が期待できないため、さらなる経済構造改革の推進や産業競争力の強化を通じて輸出を拡大し、赤字幅を縮小していく努力が求められた^{注4}。

ところが、実際には経常赤字国はユーロ導入により不足資金を外国からの資金調達で容易にファイナンスできるようになったため、構造改革へのインセンティブが薄れる結果となった。逆に構造改革を進めたのはドイツである^{注5}。シュレーダー政権（1998年～2005年）の構造改革では、労働市場改革によって国内賃金を抑え、2007年には失業保険料率を引き下げた。これは付加価値税（VAT）の税率引き上げを財源に行われたが、輸出はVATを免除されているので国際競争力には影響しなかった。

経常収支赤字国は、構造改革が進まない中で、緊縮財政によって賃金や物価を押し下げて競争力の回復に努めたが、逆に失業率が上昇するなど、低迷から抜け出せなくなる悪循環に陥った。一方で、欧州中央銀行（ECB）は低金利政策を余儀なくされる中、ユーロ安が進み、ユーロ圏の対域外貿易黒字は増加した。ドイツの域外貿易黒字は、2010年から域内黒字を抜いて拡大する一方である。フランスの貿易収支は、域内貿易収支の赤字幅が2000年から2010にかけて悪化（対GDP比で-1.0%から-4.0%）、2010年以降は横這いで改善はしていない。他方、域外貿易収支は、ドイツのように急拡大はしていないが黒字幅は増えている。

2.3. 貿易黒字を創出するドイツ機械機器産業

ドイツ経済に巨額の貿易黒字をもたらしている産業は、機械機器産業である。表12は、ドイツの貿易統計から算出したドイツの業種・国地域別貿易収

支（尻）である。ドイツの貿易黒字額は、2000年の547億ドルから2018年に2,749億ドルに膨らんでいる。このドイツの貿易黒字膨張の要因は、2点指摘できる。

第1は、ドイツには貿易黒字を稼ぎ出す3大貿易黒字創出産業がある。化学品、一般機械、車両（自動車）である。このうち、一般機械と車両（自動車）を含む機械産業の貿易黒字額は、2000年の1,016億ドルから2018年には3,231億ドルへと3倍増と膨れている。

機械機器産業の貿易黒字の特徴は、2018年で第1に車両（自動車）が1,399億ドルと最大、次に一般機械の1,096億ドルで続いている。

第2は、貿易黒字が域外貿易からもたらされていることである。2018年でドイツの欧州域内（EU）貿易による黒字額が1,036億ドル、欧州域外貿易による黒字額が2,195億ドルと倍近くを域外貿易で稼いでいる。2000年では、機械産業の貿易黒字は域内黒字が域外黒字を上回っていたが、これが逆転している。域外貿易黒字額が2000年と比べて6倍増と増えている。

ドイツ機械機器産業の貿易黒字額は、2000年では、域内で661億ドル、域外では355億ドルであったが、2018年には域内の1,036億ドルに対して域外が2,195億ドルと域内黒字額の2倍の規模である。

ドイツの機械機器産業の域外貿易黒字が急拡大している要因としては、①対米黒字の大幅増、②対中貿易収支の黒字化、③発展途上国貿易における黒字拡大などがあげられる。まず、対米黒字、対中黒字ともに車両（自動車）の黒字が貢献している。特に、2018年では、ドイツ自動車産業の対中貿易黒字幅が対米貿易黒字幅を上回っている。ドイツの対中貿易黒字のほとんどは、自動車貿易黒字によるものである。

一方で、発展途上国に対しては、一般機械の黒字が拡大している。発展途上国を一带一路沿線53か国で見ると、ドイツの貿易黒字額は440億ドルに達している。機械機器産業の黒字は674億ドルの黒字である。

今後の展望としては、ドイツの貿易黒字額は持続するものと見込まれる。ドイツが2000年代に巨額の貿易黒字を計上している背景には、輸出と比べて輸入の成長率が低いことが指摘できる。2000～2018年間のドイツの輸出成長

① EU 域内

表 12 ドイツの業種別国地域別貿易収支額

① EU 域内

(単位：10 億ドル)

業種	EU28									
	EU28		フランス		英国		イタリア		中東欧	
	2000	2018	2000	2018	2000	2018	2000	2018	2000	2018
食料	-8.2	-15.3	-1.3	0.1	0.7	3.5	-0.0	-1.2	0.6	0.9
油脂	-0.3	-3.6	-0.1	-0.6	0.0	0.1	-0.0	-0.3	0.0	-0.7
化学品	7.7	12.4	1.9	5.6	0.1	4.6	3.1	2.9	5.7	17.7
繊維	2.6	1.9	0.2	0.4	0.3	0.2	-0.7	-0.6	2.5	2.3
アパレル	-4.0	-0.6	0.2	1.5	0.2	-0.1	-1.5	-1.2	-2.1	1.0
鉄鋼	1.6	-3.7	0.5	0.5	0.5	1.1	0.1	-2.6	-0.6	0.9
その他原料・製品(注1)	-8.5	-22.6	2.1	4.4	-1.5	2.8	0.1	0.6	1.5	5.7
機械機器(注2)	66.1	103.6	11.7	27.6	11.7	35.1	10.9	15.0	8.9	-9.1
一般機械	19.5	42.6	4.8	10.3	3.0	9.4	1.8	2.2	3.7	3.7
電機	12.1	1.2	2.8	2.7	1.4	1.7	2.8	3.5	1.9	-5.5
鉄道	0.2	0.5	0.1	0.1	0.0	1.1	-0.0	0.1	-0.2	-1.0
車両	27.3	38.1	2.1	7.0	6.6	22.0	5.1	5.5	2.4	-10.1
航空機	1.1	5.2	0.8	4.8	-0.4	-1.3	0.2	0.2	0.0	1.1
船舶	0.3	2.7	-0.0	-0.0	0.4	0.4	0.0	1.1	-0.1	0.0
精密機器	5.7	13.2	1.1	2.7	0.7	1.8	1.0	2.6	1.2	2.7
雑製品	-3.0	-2.9	0.6	3.1	0.5	1.4	-2.1	-1.7	-2.1	-5.1
総計	41.0	69.4	13.5	42.6	11.1	48.8	8.3	11.0	13.2	13.1

② EU 域外

業種	EU域外								計	
	EU域外		米国		中国		一帯一路53			
	2000	2018	2000	2018	2000	2018	2000	2018	2000	2018
食料	-3.1	-0.6	-0.1	0.5	-0.4	0.0	-0.0	0.1	-11.4	-15.9
油脂	-0.9	-2.1	-0.3	-0.5	-0.0	-0.1	-0.4	-1.0	-1.2	-5.7
化学品	18.5	65.4	3.1	18.6	-0.4	5.4	5.0	20.6	26.2	77.8
繊維	0.3	1.4	0.1	0.6	-0.2	-0.4	0.1	0.8	2.9	3.3
アパレル	-8.9	-16.9	0.1	0.2	-1.8	-7.0	-6.0	-13.5	-12.9	-17.5
鉄鋼	2.8	7.9	1.2	2.6	-0.1	0.3	0.5	1.7	4.4	4.2
その他原料・製品(注1)	-27.2	-60.3	1.5	0.4	-1.2	-2.3	-12.1	-30.7	-35.7	-82.8
機械機器(注2)	35.5	219.5	15.7	54.7	-0.6	34.5	15.7	67.4	101.6	323.1
一般機械	12.8	67.1	2.8	14.8	1.0	4.0	6.9	28.9	32.3	109.6
電機	-5.3	4.4	0.1	6.4	-2.1	-6.7	1.4	4.6	6.8	5.7
鉄道	0.3	0.9	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.4	0.4	1.4
車両	27.6	101.8	13.7	26.1	0.6	27.0	6.1	15.3	54.8	139.9
航空機	-0.5	20.2	-1.1	2.2	0.4	4.9	0.1	9.3	0.6	25.4
船舶	0.3	3.7	-0.0	1.0	-0.0	-0.5	-0.0	1.3	0.6	6.4
精密機器	0.5	21.4	0.1	4.1	-0.5	5.8	1.2	7.6	6.1	34.6
雑製品	-2.7	-6.4	0.6	1.4	-2.3	-8.7	-1.0	-2.2	-5.7	-9.3
総計	13.8	205.5	21.3	77.9	-7.1	21.5	2.0	44.0	54.7	274.9

注1：HS25-27、41-49、68-71、74-83

注2：HS84-91

資料：ドイツ貿易統計よりITI作成

表 13 ドイツの業種別国地域別貿易成長率と域内・域外輸出

①平均伸び率 (2000-2018年)

(単位：%)

業種	輸出						輸入					
	EU28	EU域外	EU域外			計	EU28	EU域外	EU域外			計
			米国	中国	一帯一路53				米国	中国	一帯一路53	
食料	7.0	7.1	6.2	25.7	5.7	7.0	6.1	4.5	3.8	7.7	5.6	5.8
油脂	6.8	5.5	8.1	6.0	5.7	6.4	9.4	5.1	3.9	5.8	5.6	7.7
化学品	7.2	7.3	7.5	17.1	8.8	7.2	7.7	7.3	4.3	11.1	10.3	7.6
繊維	0.2	2.7	3.7	13.8	3.2	1.0	0.9	1.3	-1.4	7.7	1.0	1.0
アパレル	7.0	7.2	2.4	17.0	7.8	7.1	4.2	4.4	-0.0	7.8	4.8	4.3
鉄鋼	5.8	6.2	4.6	13.9	6.7	5.9	6.9	6.4	5.0	10.9	6.7	6.8
その他原料・製品(注1)	5.5	6.4	4.6	10.7	7.0	5.8	5.5	5.4	7.1	7.4	5.7	5.4
機械機器(注2)	4.9	7.0	4.4	15.5	7.8	5.8	5.8	4.4	1.7	11.7	6.8	5.3
一般機械	4.9	6.3	4.4	12.6	7.6	5.5	5.2	4.1	1.7	14.1	6.2	4.7
電機	4.4	6.2	4.6	13.4	6.0	5.1	6.2	4.6	0.3	10.7	5.7	5.5
鉄道	8.5	7.0	5.9	5.7	8.8	8.0	8.9	7.1	0.3	19.8	7.0	8.5
車両	4.8	7.3	4.2	21.5	6.8	5.8	6.4	6.4	7.2	11.7	12.4	6.4
航空機	3.4	9.6	1.1	15.6	21.9	5.9	2.4	-2.3	-5.4	16.5	6.2	1.2
船舶	9.2	9.0	28.3	24.5	25.0	9.1	5.4	2.8	4.7	18.6	-3.2	4.0
精密機器	6.6	8.6	6.6	19.7	9.3	7.6	7.9	5.0	3.9	7.9	7.2	6.3
雑製品*	7.3	6.2	4.2	16.5	7.6	7.0	6.0	5.7	2.9	8.1	6.0	5.9
総計	5.4	6.8	5.0	15.3	7.7	6.0	5.7	5.0	2.8	10.1	6.2	5.4

注1：HS25-27、41-49、68-71、74-83

注2：HS84-91

②業種別域内・域外輸出構成比

(単位：%)

業種	EU28		EU域外		米国		中国		一帯一路53		計	
	2000	2018	2000	2018	2000	2018	2000	2018	2000	2018	2000	2018
食料	5.5	7.1	2.5	2.6	1.2	1.5	0.3	1.5	4.7	3.4	4.4	5.2
油脂	0.4	0.5	0.3	0.2	0.1	0.1	0.3	0.1	0.4	0.3	0.3	0.4
化学品	14.5	19.5	17.2	18.5	13.7	21.1	8.8	11.7	16.0	19.4	15.5	19.1
繊維	2.5	1.0	1.5	0.8	0.7	0.6	0.7	0.5	2.7	1.3	2.1	0.9
アパレル	1.7	2.2	0.9	0.9	0.3	0.2	0.1	0.1	0.7	0.8	1.4	1.7
鉄鋼	4.6	4.9	3.1	2.8	2.7	2.5	3.3	2.6	3.4	2.9	4.1	4.0
その他原料・製品(注1)	11.6	11.7	10.3	9.6	7.0	6.5	9.7	4.7	7.9	7.0	11.2	10.9
機械機器(注2)	54.5	49.4	60.4	62.0	72.0	65.4	74.8	77.8	61.8	62.6	56.6	54.7
一般機械	17.4	16.0	22.0	20.0	23.6	21.3	33.7	22.3	24.0	23.7	19.0	17.7
電機	12.4	10.3	12.1	10.9	9.4	8.7	21.1	15.8	16.2	12.1	12.3	10.6
鉄道	0.2	0.3	0.2	0.2	0.1	0.1	1.1	0.2	0.2	0.3	0.2	0.3
車両	17.8	16.1	18.2	19.7	27.5	23.9	10.3	26.5	15.9	13.6	17.9	17.6
航空機	3.2	2.3	2.3	3.6	5.4	2.7	4.3	4.5	0.6	5.9	2.9	2.8
船舶	0.2	0.4	0.5	0.8	0.0	0.8	0.0	0.1	0.1	0.8	0.3	0.6
精密機器	3.3	4.0	5.1	6.9	6.0	7.9	4.3	8.4	4.8	6.3	3.9	5.2
雑製品	2.3	3.2	2.0	1.8	1.8	1.6	0.7	0.8	1.5	1.4	2.2	2.6
総計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注1：HS25-27、41-49、68-71、74-83

注2：HS84-91

率は、欧州域内が5.4%に対して欧州域外が6.8%、一方、輸入は、欧州域内
が5.7%に対して欧州域外は5.0%である。ドイツは欧州域内から輸出を上回
る勢いで輸入が伸びているが、欧州域外からは輸出が伸びる一方で輸入の伸
びは低調である（表13①）。これは、欧州経済が停滞する一方で、米国、中
国等の欧州域外の地域の景気が良好であったことにある。

懸念は、輸出環境の変化である。第1に中国経済である。景気が減速して
いる中で新型コロナウイルスの影響で一層の大巾鈍化が見込まれる。特に、ドイツの対
中自動車輸出は、中国市場の成長とともに順調に拡大してきた。第2は、米
国と欧州との貿易摩擦の激化である。

第3は、英国のEU離脱の影響である。ドイツの貿易にとって欧州域内での
最大の貿易黒字国は英国である。2018年には対英自動車貿易で220億ドルの
黒字を計上している。

第4は、発展途上国における中国の追い上げである。ドイツと中国の一带
一路沿線53か国貿易を見ると、機械機器産業の輸出では、中国がドイツを圧
倒している。中国の輸出には、スマートフォンやコンピュータなどの量産品
が含まれているため輸出規模が大きくなっている。しかし、中国の機械機器

表 14 ドイツ、中国、米国、日本の一帯一路沿線 53 か国貿易

(単位：10 億ドル)

業種	輸出								輸入							
	ドイツ		中国		米国		日本		ドイツ		中国		米国		日本	
	2000	2018	2000	2018	2000	2018	2000	2018	2000	2018	2000	2018	2000	2018	2000	2018
食料	2.1	5.8	1.9	21.8	6.9	16.8	0.3	1.4	2.1	5.6	1.2	18.5	6.4	21.3	8.0	13.0
油脂	0.2	0.5	0.2	1.6	1.0	7.2	0.0	0.1	0.6	1.5	0.8	7.8	0.8	3.8	0.4	1.1
化学品	7.2	33.0	3.6	80.1	7.8	25.5	8.3	18.5	2.1	12.4	6.0	69.6	8.0	43.4	3.8	15.7
繊維	1.2	2.2	3.3	53.1	1.1	5.3	1.5	2.5	1.1	1.3	1.2	8.6	2.5	4.3	1.0	1.7
アパレル	0.3	1.3	3.0	35.7	0.2	0.6	0.1	0.2	6.3	14.8	0.0	4.1	20.1	41.8	1.7	10.3
鉄鋼	1.5	4.9	1.4	48.1	0.7	5.3	5.4	16.1	1.0	3.2	2.2	6.6	3.3	11.6	0.8	3.1
その他原料・製品	3.5	12.0	5.1	88.0	6.8	44.7	4.8	15.1	15.6	42.7	20.7	293.8	49.0	104.8	76.8	144.2
機械機器	27.6	106.7	12.4	290.5	56.3	106.6	62.5	102.5	11.9	39.2	10.1	141.0	63.2	106.3	24.5	41.3
一般機械	10.7	40.3	4.1	101.2	16.2	24.9	19.3	31.9	3.9	11.4	3.7	25.4	26.8	30.3	9.3	10.6
電機	7.2	20.5	5.9	144.2	24.8	26.0	26.5	24.7	5.9	15.9	5.7	102.5	32.3	56.8	13.3	22.1
鉄道	0.1	0.4	0.2	1.6	0.0	0.5	0.2	0.4	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
車両	7.1	23.2	1.2	20.5	2.6	13.0	11.8	37.1	1.0	7.9	0.1	2.2	0.6	6.5	0.5	3.8
航空機	0.3	10.0	0.1	1.1	8.1	30.1	0.0	0.2	0.2	0.7	0.1	0.2	0.6	2.1	0.0	0.2
船舶	0.0	1.4	0.2	6.3	0.1	0.5	0.8	1.7	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	0.2	0.0	0.0
精密機器	2.2	10.8	0.6	15.6	4.4	11.5	3.9	6.5	0.9	3.2	0.4	10.4	2.9	10.3	1.4	4.6
雑製品	0.6	2.4	2.3	48.5	1.4	5.7	0.7	1.4	1.6	4.6	0.1	4.4	5.3	22.1	1.9	5.2
総計	44.7	170.3	33.6	667.4	84.8	223.4	87.0	169.0	42.7	126.3	42.9	554.4	162.3	370.1	120.3	238.4

資料：各貿易統計よりITI作成

輸出は、今後、「中国製造2025」などの機械機器産業の競争力強化を通じて、ドイツや日本の輸出品と競合することが見込まれる。

3. 屋台骨が揺らぎ始めたドイツ経済

2019年のドイツの経済成長率は、前年の半分以下の0.6%と、6年ぶりの低水準に落ち込んだ。2019年10～12月はゼロ成長であった。堅調だった家計や政府の支出が減速し、企業の設備投資も大きく落ち込み、頼みの輸出もわずかながら低下したこと等根本的な構造問題を抱えるドイツ経済への向かい風を強めた^{注6}。

根本的な問題の一つは、ドイツ経済の屋台骨を支えていた機械機器産業が揺らいでいることである。自動車（全産業の生産の14.2%）、機械（同12.7%）、金属・同製品（同10.3%）、データ処理機・光学機器（同10.0%）などの機械産業である。自動車と機械だけで全産業の生産の4分の1強を占めている。これらの産業は、輸出依存度が高く、しかも、欧州域外市場への依存度を高めている。

中でもが先行き不透明感を増しているのがドイツの自動車産業である。ドイツの自動車産業は、国内生産に占める輸出の割合が7割を超えている輸出型依存産業である。国内で300万の雇用を創出している。2019年の国内販売は、ドイツの新車登録台数でみて、前年比20%増の360万台であった。これは、2020年1月1日から施行される排ガス規制前に駆け込み需要が起きたため、今後、反動減が見込まれる。2019年の輸出は13%減の348万台と減少している。

世界的に自動車販売が縮少している中で、ドイツの自動車産業は、主要な輸出先である米国、中国、英国の各市場で問題に直面している。

EUと米国は貿易摩擦でもめている。米国の対EU貿易赤字は、中国に次ぐ規模である。トランプ米大統領は、米国に輸入されるドイツ車やEU側の関税にかねてから不満を示してきた。米国はEUに対して2つの関税を準備している。1つはフランスのデジタルサービス税に対する報復関税である。2つ

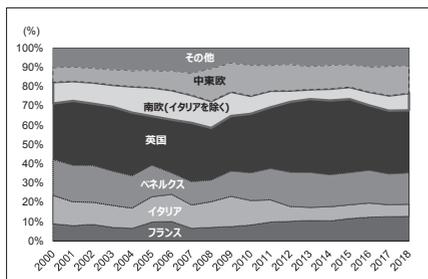
目は、EUが航空機大手エアバスに対する補助金の提供を止めていないことを不服とする関税である。これに加え、トランプ米大統領は、EUと貿易協定で合意できなければ欧州産自動車に関税をかけることを本気で検討すると述べた^{注7}。

中国市場では、2019年の中国の新車販売台数が2年連続で前年割れとなった。中国の自動車販売の縮小が止まっていない。中国は販売台数で世界最大の自動車市場であり、VWやBMW、ダイムラーにとって最大の利益源である。中国の自動車販売は、ドイツメーカーにとって、今後必要なEV投資資金を調達するうえで重要な役割を担っているという。中国の自動車販売不振は、EVの長期計画の実行にも影響が出てこよう。

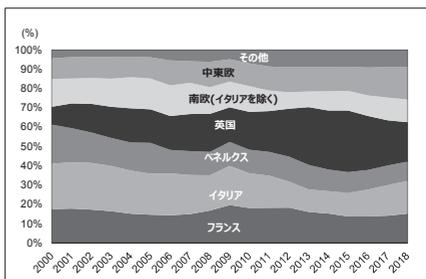
英国市場は、ドイツの自動車輸出にとって欧州市場における最大の輸出先である。2018年で、ドイツのEU向けガソリン車輸出の32.4%、ディーゼル車輸出で20.5%を占めている（図12）。ドイツの対英国自動車輸出は、ディーゼル車では2004年にフランスを抜いてEU最大の輸出先となり、リーマンショック後にさらに拡大している。ガソリン車はもともと対英輸出が最大の市場であったが、これもリーマンショック後に拡大している。英国のEU離脱により、WTO特惠関税に移行すれば、価格面での競争力が大きく低下することになる。

図12 ドイツのEU向け乗用車輸出に占める国・地域別シェアの推移

①ガソリン車



②ディーゼル車



資料：ドイツ貿易統計よりITI作成

中独逆転の悪夢

ドイツの自動車産業が直面しているもう1つの難題が、欧州の環境規制への対応である。欧州委員会は2017年11月に、二酸化炭素排出量を2021年比で2025年まで15%、2030年まで30%減らす目標を提案した。新規登録車の二酸化炭素排出量は、現在、130g/km以下とされているが、2021年からは95g/kmまで抑制することが義務付けられている。これは日本の105g/km、中国の117g/km、米国の121g/kmと比較しても厳しい水準である。

この厳しい環境規制に対して、ドイツの自動車産業は、EV化（電気自動車）に活路を求めて邁進している。ドイツ自動車産業連合（VDA）は、現状2%にとどまる欧州の電気自動車のシェアは2025年までに15%まで拡大可能との見解を示した^{注8}。

しかし、ドイツ労働市場・職業研究所によれば、2035年の新車販売に占めるEVの割合が、23%に達しただけでGDP比で0.6%の生産を失い、業界労働者の13%が職を失うと予想している。欧州では、自動車産業への雇用依存度は、米国の倍近くの水準で、その多くが中間層にまっとうな給与を提供している^{注9}。

また、EVには、多くの課題がある。まずは、消費者の選択肢を増やす必要があり、30から100以上のモデルが求められている。充電スタンドのさらなる設置など国内インフラの拡充も必要不可欠である。ドイツの自動車メーカーは電気自動車をはじめとした代替燃料技術の開発も緊急性を増している。政府の補助金政策の延長などによる電気自動車の需要喚起政策も必要となる。こうした対応には、莫大な資金を必要としている。

EVは全く同等のエンジン車よりも利益率が低い傾向にある。そこに含まれる多くの技術に対して、コストを支払う用意が消費者にはないという。リチウムイオン電池は依然高すぎるし、技術的な躍進の兆しはない。販売が増えるにつれ、業界は深刻な利益率圧迫に見舞われるとの見方が大勢である。

さらに、EV車に必要なEVバッテリーの調達を中国企業に依存せざるを得ないドイツの苦境がある。電気自動車開発競争では、ドイツは「追う立場」に立たされている。一刻も早く電気自動車を市場に投入するには、十分な

EVバッテリーの確保が必要となる。2018年には、中国のEV用電池大手「寧徳時代新能源科技」（CATL）が、旧東独テューリンゲン州で新工場建設を決めた。海外初の拠点に、自動車大国ドイツを選んだ理由は、ドイツ自動車産業の苦境を見込んだことにある。ダイムラー、VW、BMWのドイツ自動車メーカーは当面、CATLに依存せざるを得ない。EVの構成要素のうち、バッテリーは群を抜いて利益の出る部品である。そこで生じるのは、中核部品を中国企業に依存する「中独」逆転という悪夢である。

4. 弱いドイツ経済は欧州統合を強化するか

輝きを失うドイツ企業

メルケル首相は、2005年11月に首相に就任し2021年の任期満了をもって退任することが決まっている。メルケル政権下でドイツ経済は、輸出主導による黄金時代を築いた。

メルケル首相の退任に合わせたように、最近のドイツ経済は、輝きを失いつつある。ドイツ企業に異変が起きているからである。

ドイツの自動車メーカー各社は、ディーゼル排ガス不正や世界的な新車販売減速の影響がしばらく続く中で、EV化への対応を急いでいるが、先行きはまだ見通せない。高級車ダイムラーの純利益は、2019年に23億ユーロと前年の3分の1に落ち込んだ。

自動車と並んでドイツの主力企業である化学品産業でも、バイエルが、除草剤・農業バイオ技術大手の米モンサントの買収を巡り訴訟問題に直面している。ドイツ銀行は依然としてリストラの最中にある。企業向けソフトウェア大手SAPから鉄鋼・工業製品大手ティッセンクルップに至るまで、ドイツの優良企業は今年これまでに合計何万人もの人員削減を発表している。さらに、次の産業「デジタル事業モデルへの経済の転換」でつまづいている。次の産業が育っていないことがドイツ経済の先行きを暗くしている^{注10}。

ドイツ政府は、米国や中国の巨大プラットフォーム企業の台頭でドイツや欧州の企業の競争力が失われる脅威に直面する懸念を隠していない。2019

年2月に、製造業の競争力向上と技術面の優位性を維持するための戦略文書「国家産業戦略2030」を策定した。同文書で政府は今後の最も重要な基礎イノベーションとして「デジタル化」と「人工知能（AI）の活用」を挙げ、AI活用の重要分野として「自動運転」や「医療診断」を挙げている。そして、既存の強みのある製造業ではドイツ産業をEU内で技術を主導する立場に置くとともに、EU域内で研究開発から生産、サービス、流通などのすべての工程（バリューチェーン）を完結させることが重要としている^{注11}。

ドイツ経済と欧州統合

メルケル政権下でドイツ経済は、大幅な貿易黒字を稼ぎ出すなど世界最強となった。しかし、強いドイツ経済は、必ずしも欧州（EU）経済を強くはしていない。むしろ、欧州統合を弱体化させている。

2009年末にギリシャで始まった金融危機は、キプロスやポルトガルといった諸国に広がり、ユーロ圏の生存能力を試すものとなった。そこで判明したのは、ユーロがドルの世界的な優位性に挑むという期待感が消えたことである^{注12}。さらに、ドイツ政府が経済的救済のために課した厳しい条件は、リセッション（景気後退）をもたらし、欧州南部諸国のドイツに対する怒りを増幅させた。それが後押しとなって、イタリアなどの国々でポピュリスト的な動きを台頭させた。

難民でも、ドイツのスタンドプレーが混乱を招いた。2015年にシリアやアフガニスタン、アフリカから大量の難民が流入した。これはドイツの一方的な判断によって触発された面が大きい。難民の流入で欧州の政治が一層不安定化し、欧州各地、とりわけポーランドやハンガリーといった国々で、ナショナリスト政党やポピュリスト政党が躍進した。

欧州統合をめぐりフランスとドイツは意見が異っている。マクロン仏大統領は、就任早々の2017年1月にベルリンのフンボルト大学で行った講演で欧州版ニューディール構想をぶち上げた。その言外の意味は、「ドイツの巨額の貿易黒字と財政緊縮策への固執で、他の欧州各国の成長が阻害され、各国への支援が妨げられている」というものであった。ニューディール構想の具

体策としてマクロン大統領は、ユーロ圏の共通予算を組み、投資プログラムに資金を充当するとともに、経済危機に陥った国を支援するという提案であった^{注13}。

しかし、メルケル首相をはじめとして質素なドイツ国民は、こうした提案に何の魅力も感じていなかった。財政移転が可能なせいで、新たなモラルハザード（倫理の欠如）が生まれる可能性があることを懸念した。そこで、可能性として指摘されていたのは、ユーロ圏はドイツを筆頭とする強い通貨圏とフランスなどの弱い通貨圏とに分裂することであった^{注14}。

強いドイツ経済が欧州統合の強化の妨げたなっていとすれば、弱いドイツ経済は、欧州の統合を強化することになるのであろうか。ドイツ経済が弱くなることは、これまで強い経済を持つ欧州北部と経済的に弱い南部は成長志向の戦略を巡って対立していたが、これが和らぐ可能性があるという。

ウォルター・ラッセル・ミードは、20世紀の欧州大陸の地政学的衰退をもたらした要因として次の2点を指摘している^{注15}。第1は、世界で最初に工業化を成し遂げた欧州は、都市化と豊かさの副産物である出生率の低下を最初に経験した大陸でもあったこと。第2は、不均衡で恐らく野心的すぎた欧州の拡大は、EUを強化せず、むしろ弱体化させたこと。ユーロは経済的にも政治的にも失敗だったと断言している。いわんや外交的な結末は遠い夢のままであるという。ドイツ経済が弱くなれば、強い欧州を目指した結末が高まることが期待されている。弱いドイツ経済が、欧州の統合を強化する保証はない。欧州統合が強化されても、欧州経済の衰退は止まらないのではないか。

参考資料

大木博巳（2015）「日本の輸出構造分析（2） 日本の停滞、ドイツの興隆」、『ITI国際貿易と投資99号』

大木博巳（2017）「ドイツの貿易黒字とEUジレンマ」、『ITI国際貿易と投資118号』

大木博巳（2018）「EU貿易の地盤低下を招く英EU離脱~EU貿易におけるドイツ一極化の始まり~」、『ITI国際貿易と投資113号』

田中伸世（2019）「苦境のドイツ経済」、『ITI国際貿易と投資118号』

注

- 1 「EUの礎を築いた欧州経済共同体（EEC）を西欧6か国で設立条約（1957年3月25日調印）、1957年1月1日を基準として、12年の過渡期を3段階（各段階の中でも、さらに年度目標を設定）にわたり、構成国間の関税（域内関税）を撤廃し、同時にこれまで加盟国ごとに異なっていた域外国（例えば、米国や日本）に対する関税の共通化を推進し、対外共通関税を設定することを目指した。1950年代の終わりから1960年代にかけて起こった西欧の経済成長に助けられて、この目標は前倒しにされ、関税同盟は1968年7月1日に予定より1年半早く完成した。」（田中俊郎「50周年を迎えたEUの関税同盟」EM MAG Vol.68）
- 2 チェッキーニ報告（1988年3月「分断欧州のコスト」研究運営委員会報告）によれば、市場統合が完成すれば、6年間でGDPの4.3~6.4%という利益が生じ、雇用も180~500万人増加する。
モンテイ報告（1996年11月「市場統合の評価」）では、①EUの産出量を1%以上増加させた、②単一市場計画がなかった場合よりも、雇用を30~90万人増やした、③インフレ率を1.0~1.5%引き下げる効果があった、④EU内の投資を刺激して、2.7%追加的に引き上げた、⑤EUへの追加的な対外直接投資をより多く引き受けた、⑥域内のより貧しい国が、より豊かな国よりも高成長を見せたなどの経済的效果があった。
- 3 シュヴァルトツヴァルト地方の町ドナウエッシンゲンにある公園に、ここよりドナウが始まるといわれている「ドナウの泉」がある。
- 4 通商白書2012年版
- 5 シュレーダー政権は99年7月に「ドイツ現代化政策」を発表した。これは、経済成長、雇用の確保や新規雇用の増加を最終目標とし、21世紀初頭までの数年間に、財政改革、税制改革を軌道に乗せると同時に、所得控除や法人税制の見直し、環境税の改正、年金、失業保険、健康保険の見直しも視野にいたした「50年に及ぶドイツ連邦共和国史上最大の改革（シュレーダー首相）」。
- 6 ブルームバーク 2020年1月15日付
- 7 「トランプ氏、欧州車に関税検討 貿易協定締結迫る」WSJ 2020年1月22日
「彼らは公正なディールを実現できなければ、私に関税を発動することを承知している」とトランプ大統領は述べている。
- 8 「ドイツ自動車産業が直面する課題と今後の展望~ドイツ自動車産業連合会（VDA）会長の定例記者会見から」ジェトロ 2018年9月18日
- 9 「EVシフトの光と影、ドイツが苦悩する雇用不安」 WSJ 2019年8月16日
- 10 「ドイツ企業の凋落、世界に誇る「効率性」に異変」 WSJ 2019年7月15日
- 11 田中伸世（2019）
- 12 「ドイツ経済の減速、欧州「南北分断」を緩和するか」 WSJ 2019年7月8日
- 13 「マクロン氏の欧州構想、懐疑的なドイツの壁」 WSJ 2017年5月8日
- 14 「トランプ氏、ドイツ貿易黒字批判だけは正論」 WSJ 2017年6月1日
- 15 ウォルター・ラッセル・シード 「信じがたい欧州の衰退、ユーロは経済的にも政治的にも失敗だった」 WSJ 2019年2月12日