

第6章 再停滞する欧州経済

吉田 健一郎

はじめに

本サブ・プロジェクト（「混迷する欧州と国際秩序」）3年目の研究課題は、昨年までの成果を踏まえて各国内政への理解を深めるとともに、発生した争点に接近し、最終的には日欧関係への含意をくみ取ることにある。

この点において、欧州経済の現状と展望の分析は重要である。欧州大陸におけるポピュリスト政党の台頭や反グローバル化、英国の欧州連合（EU）離脱といった政治的・社会的な変化は、各国固有の政治問題ではあるが、リーマンショック以降の景気低迷など EU 域内の経済情勢の変化に起因する面もあるからである。

本章は上記の研究課題に資することを目的とし、内容は大きく二つに分かれる。第一節では、2018年以降のユーロ圏経済減速について、ユーロ圏経済の構造的な特徴に触れつつ背景を分析する。第二節では、近年の争点として米国との通商摩擦の高まりに注目し、その現状を整理し欧州経済への含意を考察する。最後にむすびにかえて、米・EU間の通商摩擦の高まりの反作用として交渉が進展し、昨年2月に発効した日 EU 経済連携協定（EPA）について簡単に触れる。

1. ユーロ圏経済の現状

(1) 製造業を中心にユーロ圏経済は減速

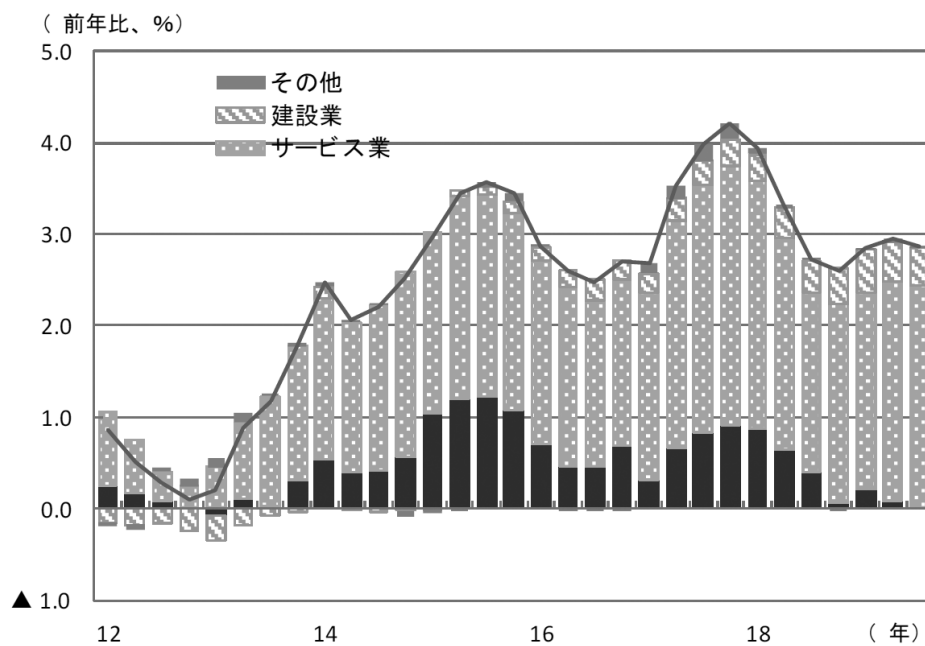
欧州経済は減速している。ユーロ圏の実質 GDP 成長率は、2017年の2.5%をピークにして、2018年は1.9%、2019年は1.2%と年々水準を切り下げた¹。欧州委員会によればユーロ圏の2019年の潜在成長率は1.3%であり、2019年は6年ぶりに潜在成長率を下回る低成長が予想される。国別にみると、経済規模が大きいドイツやイタリアでの景気減速が、ユーロ圏全体の成長率を押し下げた。

次に産業別にユーロ圏の GDP 粗付加価値額（名目値）の推移をみると、図表1のとおりとなる。近年、製造業を含む鉱工業部門の付加価値額が減少し、GDPを押し下げたことがわかる。この傾向は特にドイツで顕著であり、同国では2018年10～12月以降、4四半期連続で鉱工業の粗付加価値額が前年実績を下回った（図表2）。つまり、2018年以降の景気減速は、ドイツの製造業部門における減産が大きく影響した。

製造業の減速が際立つ一方で、サービス業は好調を維持している。2019年7～9月期のユーロ圏サービス業の粗付加価値額（名目値）は前年比+3.3%の増加となり、高い伸びを維持した。製造業の付加価値変動は、ある程度サービス業にも影響をもたらすが、2018年以降の景気減速局面におけるサービス業の減速は起きていない。これは、ユーロ圏の雇用所得環境が良好で、個人消費が底堅く推移しているからと考えられる。典型例はやはりドイツであり、同国では、製造業の減速感が鮮明になる中でも雇用情勢が改善を続け、2019年11月の失業率は3.1%と東西ドイツ統一以来の最低水準となった。

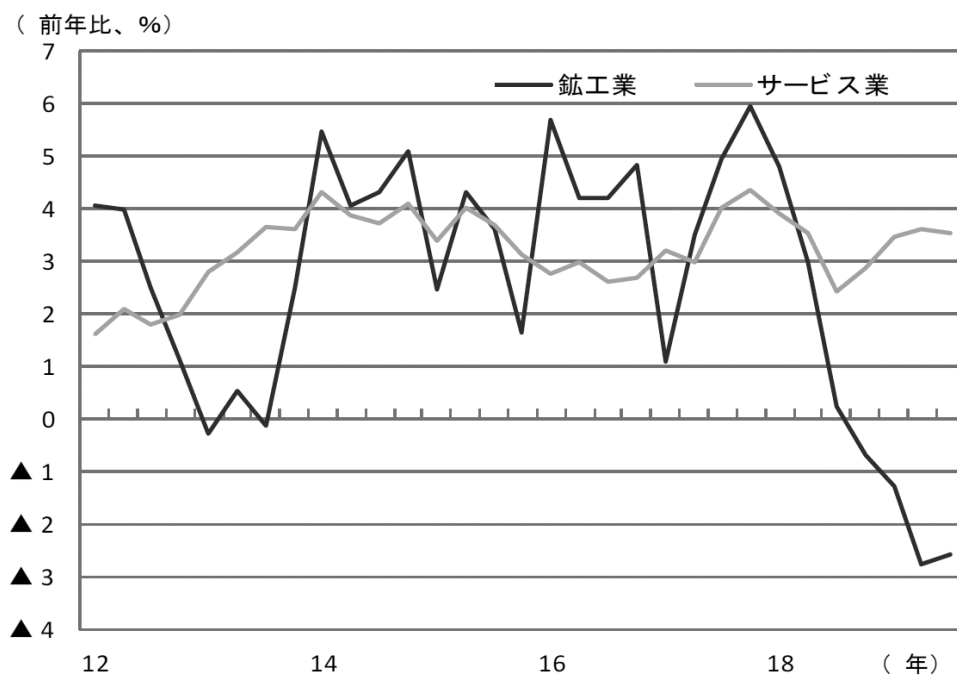
以下では、2018年以降にユーロ圏の製造業が減速した要因と、ユーロ圏の雇用が底堅い

図表1 ユーロ圏の業種別粗付加価値額



(注)棒グラフは折れ線グラフの寄与度
(資料)Eurostatより、みずほ総合研究所作成

図表2 ドイツの業種別粗付加価値額



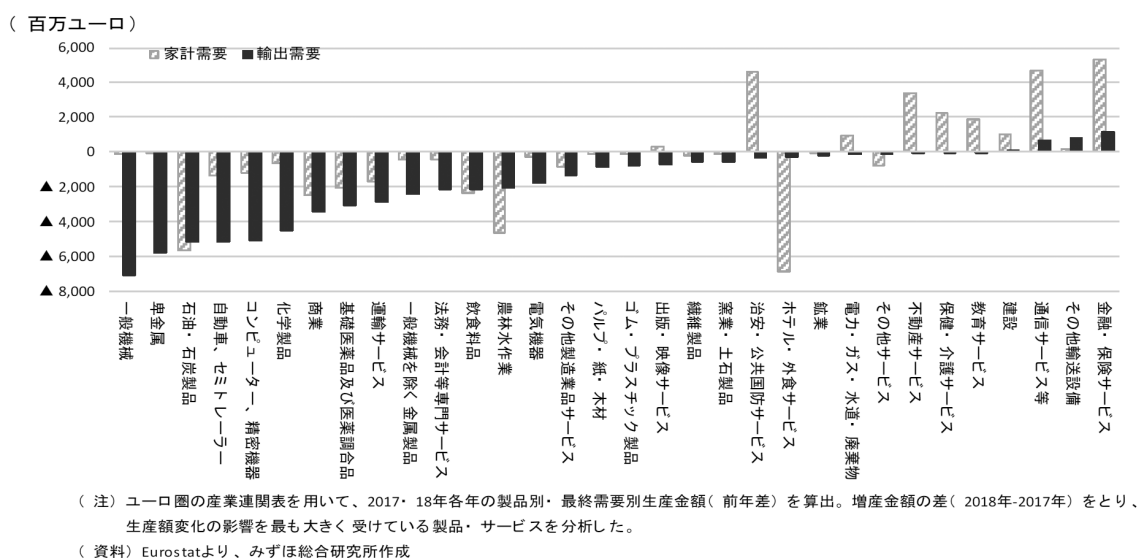
(資料)Eurostatより、みずほ総合研究所作成

理由について、より詳細な分析を加える。まず、製造業の減速については、新興国需要の広範な減少などによる輸出の減速が影響している。ユーロ圏の産業連関表を用いて、需要減退の製品別・需要項目別要因を分析すると、2018年の最終需要向け生産は前年比+3.4%

となり、前年の同+4.2%から低下した。2017年と18年の増産額の差を製品別・需要項目別にとり、上昇率低下の要因を分解すると図表3のとおりとなる。

図表3からは、一般機械、卑金属、石油・石炭、自動車、精密機械、化学品など幅広い製造業品の輸出需要が減少し、最終需要向け生産全体の上昇率低下をもたらしたことが分かる。

図表3 製品別・最終需要別にみたユーロ圏の需要減退の要因分析



貿易統計を用いて2019年1～10月の仕向け地別輸出額の前年比推移をみると、トルコ(前年比▲10.2%)やアラブ首長国連邦(同▲16.7%)、イラン(同▲53.7%)、アルゼンチン(同▲22.7%)等の輸出減が輸出全体の足かせとなった。最近では香港(同▲4.2%)向けの輸出減少も加わった。ユーロ圏の輸出先約200カ国に関して、前年より輸出実績が減少した国の数をカウントすると、2018年1月の72カ国から(3か月後方移動平均値)、2019年10月には97カ国(同)に増加し、新興国の広範な需要減退が確認出来る。

ユーロ圏の地域別輸出額の推移は、図表4のとおりである。上述したトルコなど新興国向けの輸出が全体を押し下げているが、これまで輸出全体を支えていた中国向け輸出も2019年後半に輸送機器を中心に低下し、2019年後半以降は米国向け輸出への依存度が相対的に高まった(図表5)。英国向けはブレグジットの影響があり、上下変動が大きい。

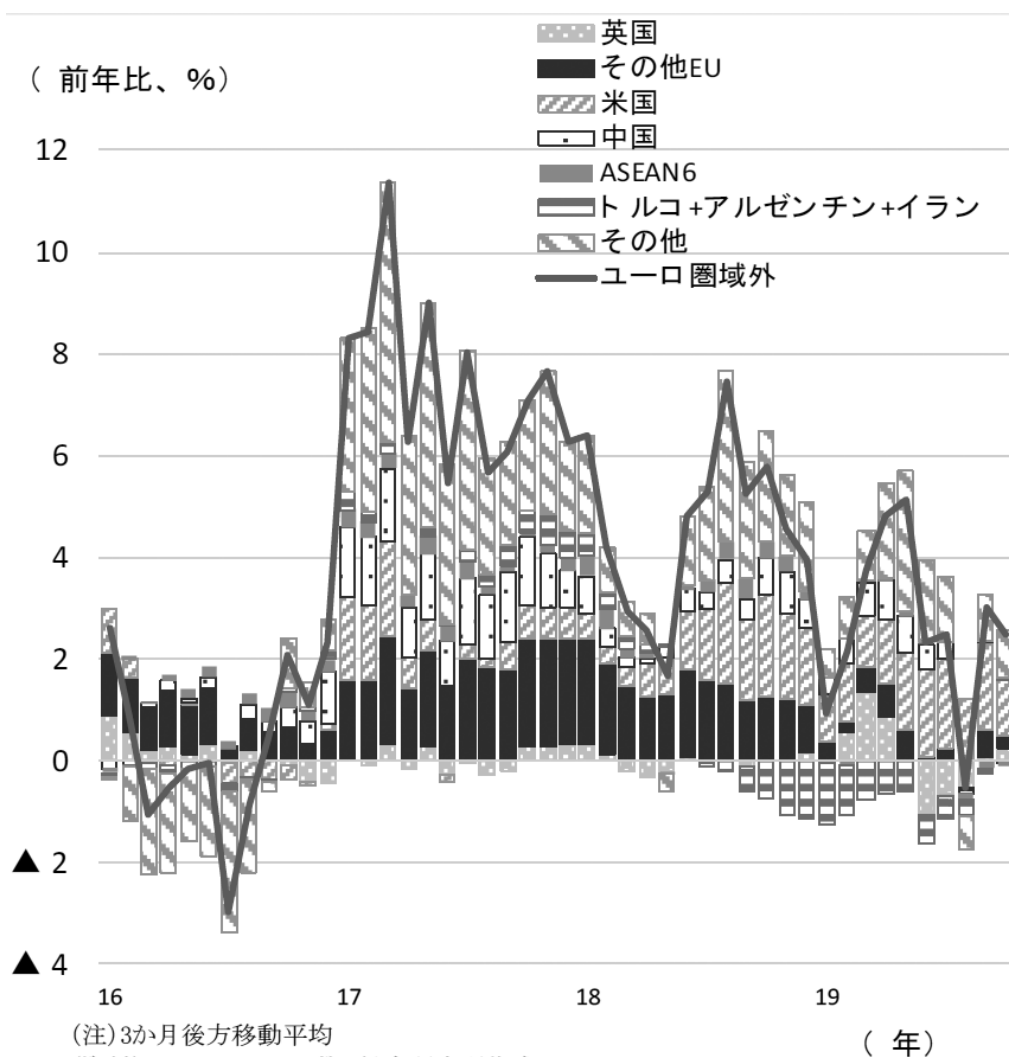
国際通貨基金(IMF)は2019年10月の

図表4 地域別輸出額の下位ランキング

輸出先下位10カ国		2017年比 減少率	寄与度
1	トルコ	-10.2	-0.16
2	アラブ首長国連邦	-16.7	-0.13
3	イラン	-53.7	-0.11
4	アルゼンチン	-22.7	-0.05
5	サウジアラビア	-6.9	-0.04
6	アルジェリア	-8.3	-0.03
7	香港	-4.2	-0.03
8	アンゴラ	-22.2	-0.02
9	レバノン	-12.0	-0.02
10	パキスタン	-15.0	-0.02

(注)1～10月の実績の比較。全体への寄与度が小さい順。
(資料)Eurostatより、みずほ総合研究所作成

図表5 ユーロ圏の地域別輸出額の推移



世界経済見通しの中で「景気低迷は、高まる貿易障壁、貿易や地政学的な情勢をめぐる不透明感の増大がもたらした帰結である。また、複数の新興市場国において、各国特有の要因を受けたマクロ経済面の制約があること（が）、・中略・今のさえない経済成長につながっている。」と述べているが（IMF（2019））、ユーロ圏ではまさに新興国を中心とした複数の国の需要減が成長の足かせとなった。

この状況に追い打ちをかけたのが、自動車産業の一時的な生産遅延と構造的な不振である。欧州では、排ガス規制と不正防止の観点から2018年9月よりWLTP（乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法）と呼ばれる新たな燃費走行テストが導入され、導入に伴う生産遅延が発生した。当初、自動車生産は早晚持ち直すと予想されていたが、WLTPの影響が一巡した2019年以降も欧州の自動車生産は落ち込み、回復するには至っていない。

自動車生産が一時的要因の剥落後も回復しなかったのは、前述の通り2018～19年に外需環境が悪化し、新興国を中心に自動車販売が落ち込んだ点が大きい。しかし、これに環境意識の高まりによるディーゼル車の構造的な販売不振も加わった。例えば、ドイツ最

大の自動車輸出先である英国の2019年の乗用車販売をみると、ディーゼル車が前年比▲21.9%と落ち込む一方でハイブリッド車は同+37.2%と急増している。しかし、ハイブリッド車はまだ普及台数が少なく、英国の乗用車販売は全体で同▲2.4%の落ち込みとなった。

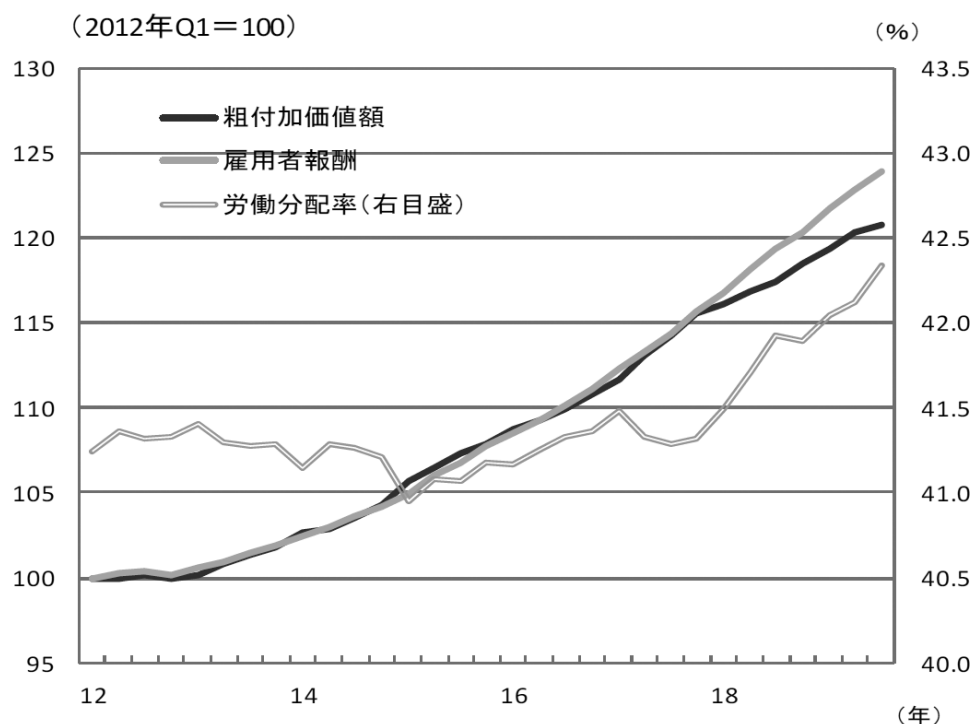
更にユーロ圏全体では、2021年より「ユーロ7」と呼ばれる排出量の総量規制が導入される予定である。ユーロ7の導入により、域内の自動車メーカーは、走行1キロメートルあたりのCO2排出量を95グラムに制限する必要がある。基準をクリアできなければ罰金を支払う必要があるうえ、企業イメージの悪化につながる。2020年1月から既にユーロ7の先行導入が始まっている。相対的に燃費が悪く、今後縮小が見込まれるディーゼルやガソリン車への需要は、特に近年環境意識が高まっている欧州では強まりづらい。

(2) 個人消費は底堅く推移、景気減速の悪影響を緩和

前述のとおり、外需の減退に伴う製造業の業況悪化にもかかわらず、ユーロ圏経済がプラス成長を何とか維持できているのは、良好な雇用環境に支えられ個人消費が底堅く推移し、サービス業の景況感の悪化が限定的なものにとどまっているからである。

個人消費の源泉となる雇用者報酬の推移をみると図表6のようになる。ユーロ圏全体の粗付加価値額が減少するなかでも雇用者報酬は概ね一定のペースで増加を続けており、これが消費を下支えした要因と考えられる。雇用者報酬は、マクロでみた総賃金（雇用者数×一人当たり賃金）に社会保険料を加えた金額であり、雇用者報酬の底堅さは良好な雇用環境が背景にあるとみられる。

図表6 ユーロ圏の雇用者報酬と粗付加価値額

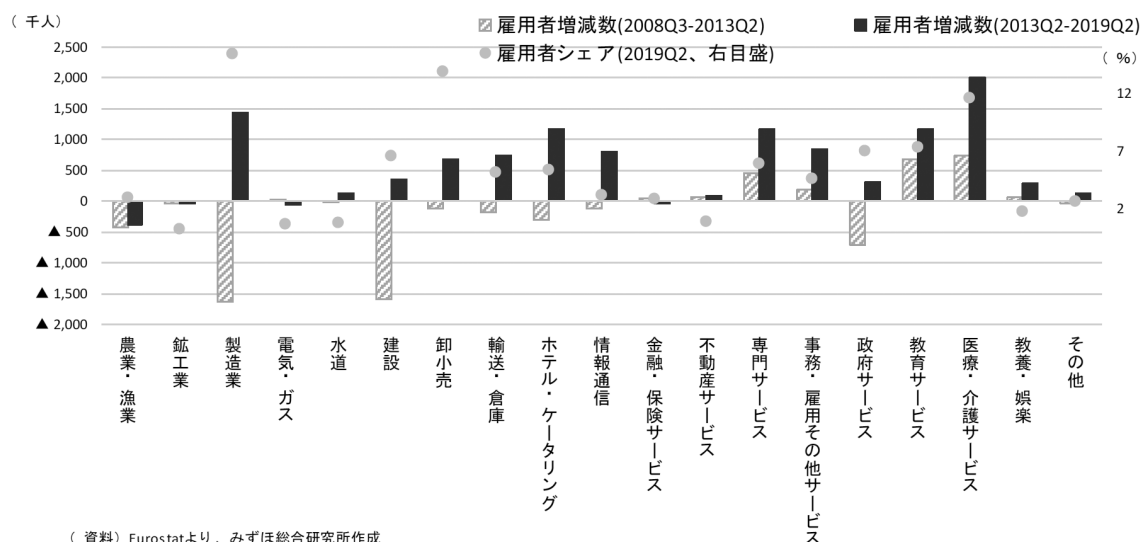


2019年11月のユーロ圏失業率は7.5%となり、前月と同水準を維持した。2013年7月に記録した12.1%から持続的に低下を続けているだけでなく、景気悪化が始まった2018年1月(8.6%)と比べても失業率は低下した。一般に雇用は景気の遅行指標ととらえられるが、ユーロ圏における過去の失業率の動きを見ると、2001年9月の米同時多発テロや、2008年9月のリーマンショック時には事件発生の直後から失業率が上昇をはじめ、2011年夏にギリシャ債務危機が深刻化した際にも同年秋にはユーロ圏の失業率が上昇した。

これに対して、2013年4～6月期以降の景気回復局面における失業率の動きを見ると、2015年半ばの中国経済の減速や、今般2018年以降の景気減速後も失業率は低下を続けた。リーマンショックや欧州債務危機と比べれば経済へのショックが軽微であることは間違いないが、雇用は近年景気変動に対する耐性を高めていると言えそうで、それが2018年以降の景気減速局面で、雇用者報酬と個人消費、最終的にはサービス業の粗付加価値を下支える要因となった。

景気減速と雇用の関係を考えるために、2013年の景気回復期以降のユーロ圏の雇用の伸びを産業別に分解すると図表7のようになる。2013年4～6月期以降、ユーロ圏では約1,100万の雇用が創出されたが、業種別にみれば医療・介護サービスが約200万と最大の貢献をした。製造業(140万)、教育サービス(116万)、専門サービス(116万)が続く。しかし、製造業については2008～13年の景気後退期に雇用者数が160万減っており、リーマンショック前との比較ではほぼ変化していない。

図表7 ユーロ圏の業種別雇用増減



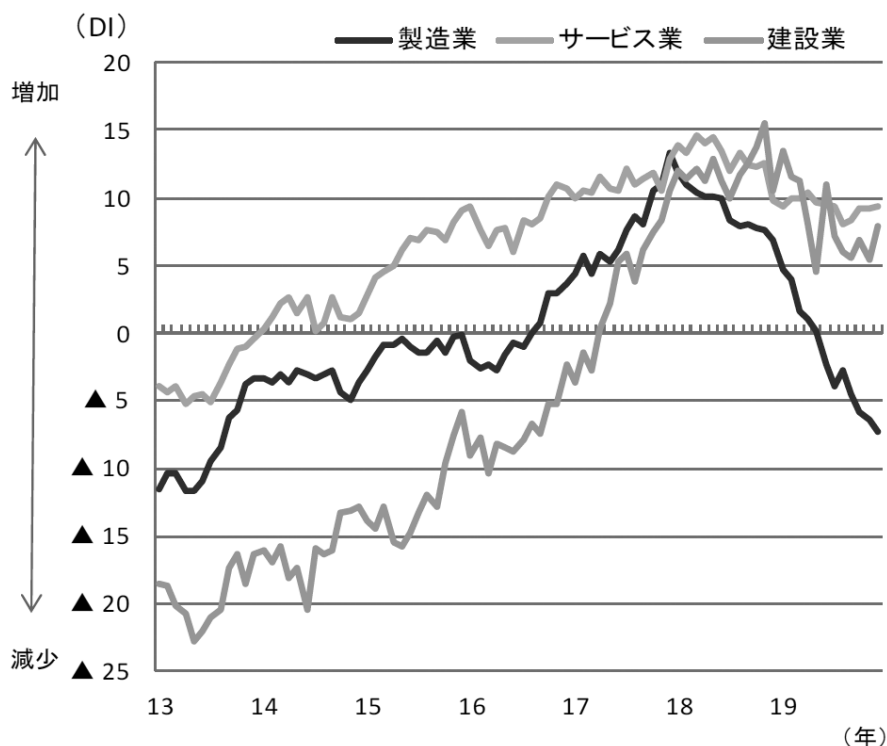
製造業における業況の変化がサービス業に及ぼす影響を測るために、各業種の粗付加価値変化額と他産業の粗付加価値変化額のグレンジャーの意味での因果性を検証すると、卸小売、建設、金融、専門サービス業に対して統計的な有意性という意味で波及が確認される。一方で、教育や医療といった公共サービス等への波及については統計的に有意な関係性は見られない。

以上を踏まえると、景気循環との連動性が低い教育や医療といった公共サービスの雇用

シェアが高まり、雇用構造が変化したことが、2018年以降の景気減速局面において景気の下支えとして作用した可能性を指摘できる。こうした傾向はドイツで顕著であり、例えば同国では高齢化の進展などもあり医療サービスなどへの需要は強い。

もっとも、こうした状況が持続的であるとは言えない。むしろ、更に製造業の景況感が悪化するようならば、製造業と関連の深いサービス業や建設業などへの影響波及が強まる形で、ユーロ圏は本格的な景気後退に陥るリスクがあるだろう。実際、欧州委員会が月次で発表している3か月後の雇用期待を示した雇用期待DIをみると、製造業の雇用期待が既に判断の節目となるゼロを下回っているだけでなく、サービス業や建設業についてもピークアウトしている（図表8）。今のところ雇用は持ちこたえているが、更なる需要ショックには耐えられない公算が大きい。

図表8 ユーロ圏の業種別雇用期待DI



(注)ゼロが判断の節目。3か月後の雇用期待が増加、不変、減少するかという点について、尋ねたもの。

(資料)欧州委員会より、みずほ総合研究所作成

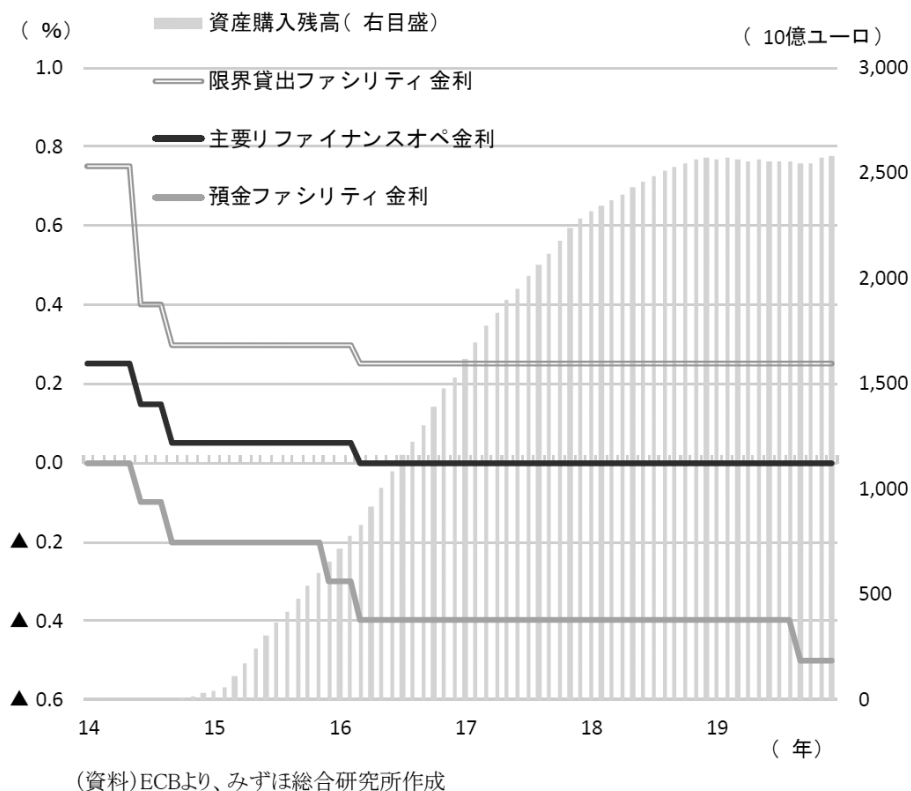
(3) ECBの緩和策は限界、高まる財政出動への期待

2008年のリーマンショックとその後の欧州債務危機において、危機脱出の主導的な役割を演じたのは欧州中央銀行（ECB）であった。特に2011年に深刻化した欧州債務危機においてはソブリン危機という危機の性質上、拡張的な財政政策による景気対策を行うことは出来ず、むしろ構造改革を通じた緊縮財政が南欧諸国を中心に導入された。この間、ECBは度重なる利下げに加えて、長期リファイナンスオペレーションの実施などに踏み切った。

2012年7月のマリオ・ドラギ総裁（当時）による「出来ることは何でもやる」という発

言とその後の無制限な国債購入の仕組みであるアウトライト・マネタリー・トランザクション（OMT）の導入により欧州債務危機は収束に向かった（Draghi(2012)）。しかし、ECBはその後2014年の原油価格急落に伴うインフレ率のマイナスへの低下などを受けて、緩和的な金融政策をとり続けることを余儀なくされた。この結果、2014年6月には主要先進国の中央銀行では初めて中銀預金金利をマイナスに引き下げたうえ、2015年3月には資産購入プログラム（APP）において国債購入の開始に踏み切った（図表9）。

図表9 ECBの金融政策



緩和的な金融政策の恩恵と外部環境の好転を受け、2016年半ばよりユーロ圏経済は本格的な回復局面に入った。基調物価は依然として前年比+1.0%程度で横ばいが続いていたものの、ECBは景気の回復を受けて2017年6月には緩和的な金融政策の脱却を目指して動き始め、2018年12月にAPPによる新規証券購入を停止するに至った。

しかし、ECBがAPPの終了に踏み切った2018年にはユーロ圏経済は既に減速局面に入っており、同年7～9月期にはドイツがマイナス成長に陥った。このため、2019年にECBは早くも方向転換を余儀なくされ、同年9月の政策理事会において、マイナス金利の▲0.5%への深掘りと、毎月200億ユーロのAPP再開に踏み切った。政策金利に関するフォワード・ガイダンス（政策指針）についても修正が行われ、低金利の維持が総合インフレ率や基調インフレ率の改善と強く紐付けされた。基調物価の上昇が展望できない中で、ECBは当面の間、緩和的な金融政策を維持せねばならなくなった。

APP再開に当たってはドイツ出身理事などから強い反対があり、ECB内の意見相違が鮮明になった。マイナス金利についても金融機関収益が圧迫される中で更なる深掘りや長期

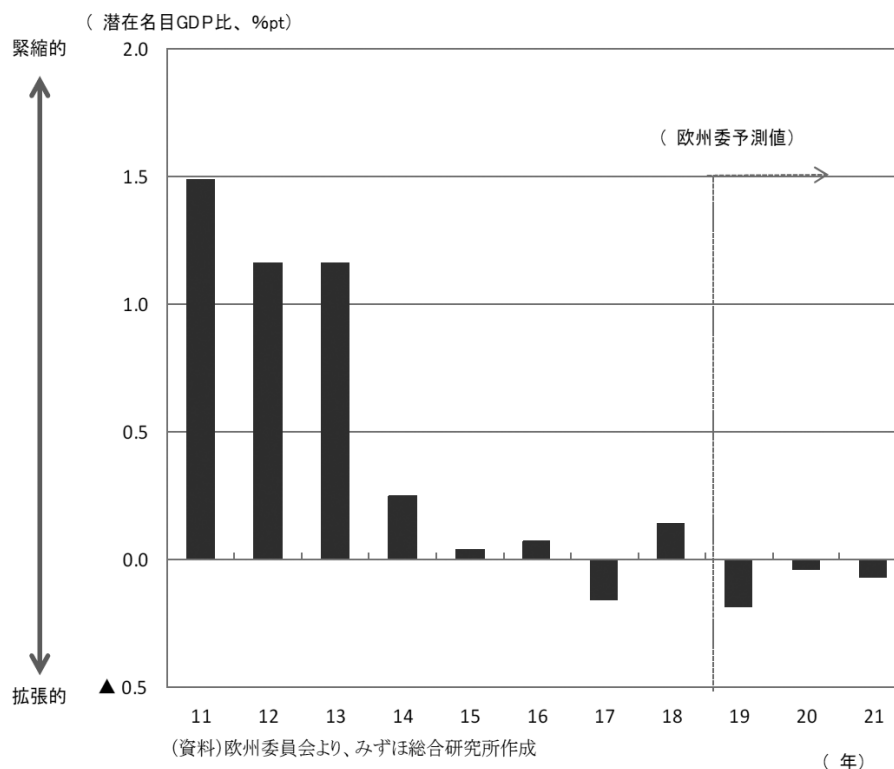
化には慎重な見方が強まった。事実上、ECBの金融政策は限界に近付いたと言える。

ドラギ前総裁は、2019年6月のECBフォーラムで行われた講演の中で、「過去10年間にわたり、マクロ経済調整の役割は不均等に（財政政策ではなく）金融政策に振り向けられてきた」と述べて、財政政策が果たすべき役割が相対的に高まっている点を強調した（Draghi(2019)）。

ユーロ圏各国の財政スタンスは拡張的となっている。財政スタンスを示す指標となる構造的財政収支（景気循環の影響を除いた財政収支）の前年差をみると図表10のとおりであり、2019～21年にかけて、ユーロ圏及び主要国は拡張的な財政スタンスに転じる見込みである。ドイツでは、子供手当の増額や年金受給額の見直し、連帯税の大幅な削減などを中心とした財政拡張が予定されている。フランスでも2018年末に起きた「黄色いベスト」運動とその後の国民との「大討論」の結果として導入された歳出拡大策の結果、2020年は歳出増が見込まれる。イタリアでも2020年に予定されていた付加価値税の引き上げが見送られた。

しかし、財政規律維持の観点から景気対策の規模は限定的だ。いずれの国でも財政規律を維持しつつ歳出を拡大するのは容易ではなく、独仏における景気対策の規模はGDP比0.3～0.4%程度にとどまる。

図表10 ユーロ圏の財政スタンス



2. 過熱する米・EU間の通商摩擦と貿易協定の現状

(1) 米・EU間の通商摩擦の現状

2017年1月、米国でドナルド・トランプ氏が大統領に就任して以降、同国の通商政策は

大きく転換した。就任直後の環太平洋連携協定（TPP）からの離脱を皮切りに、北米自由貿易協定（NAFTA）の見直しによる米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）の締結などトランプ政権は2国間協定を重視する姿勢を鮮明にした。中国に対しても1974年通商法301条に基づく輸入制限措置が導入され、2020年1月には米国の要求を受け入れる形で米・中間の通商交渉の第一段階が妥結した。日本とも2019年9月に日米貿易協定に合意し、対米自動車関税の見送りを見返りとして米国産牛肉や豚肉の自由化などを決めた。

EUは、米中の通商交渉が一段落したことで、いよいよ米国がEUとの通商交渉に本腰を入れ、妥協を引き出すために圧力を高めてくる事態を懸念している。

現在、米国とEUの間の通商問題としては、以下の三点が挙げられる。第一は鉄鋼・アルミニウム製品や自動車及びその部品に関する安全保障上の脅威を理由とした輸入制限措置導入の問題、第二は航空機メーカーへの米欧相互の国家補助を巡る制裁措置導入の問題、第三はフランスが導入を決めたデジタル課税に対する通商法301条に基づく米側の報復措置の問題である。いずれも制裁措置としては関税率の引き上げが予定されている。

まず、1962年通商拡大法232条に基づく鉄鋼・アルミニウム製品及び自動車及び同部品への関税引き上げの問題について現状を整理する。通商拡大法232条の下では、特定の製品の輸入が米国の安全保障に影響を与えるか否かが調査され、影響があると判断された場合は輸入制限措置を発動できる。通商拡大法232条に基づく措置はEUからの輸入品だけを対象にしたものではなく、対象は米国の輸入品全てにわたる。

通商拡大法232条に基づく輸入制限措置について、トランプ政権はEUに対しても2018年6月1日に鉄鋼・アルミニウム製品への輸入制限を実施した。これに対してEUは影響を受ける金額を64億ユーロとし、このうち28億ユーロに対して同年6月22日より米国からの輸入品に対する25%の追加関税措置をとることを決定した。報復関税措置には、鉄鋼・アルミニウム製品のほか、バーボンウィスキーや二輪車など多岐の製品が含まれる。

トランプ大統領は、通商拡大法232条を用いた輸入関税措置を自動車及び同部品にも広げた。米商務省は、2018年5月に自動車及び同部品の輸入に関して最大25%の関税賦課を行うことの要否について調査を開始、2019年2月にはその結果が大統領に報告された。しかし、この報告を受けた関税賦課など輸入制限措置については2019年11月14日の期限を過ぎた後も発表されていない。自動車や部品輸入を安全保障上の脅威ととらえて輸入制限を実施することに関しては米国内からも強い反対があったうえ、この間に進んでいた他国との通商交渉への影響が考慮された可能性がある。

第二に、航空機メーカーへの補助金問題は、2004年から続いており、米国がエアバス社に対するEUの補助金を世界貿易機関（WTO）協定違反であると訴えているのと同様に、EUもボーイング社への補助金に対してWTOに提訴しており、WTOは双方が協定違反であると認定済みである。

このうち、エアバス社に対するEUの国家補助に関して2019年10月にWTOが米国に75億ドルの報復関税賦課を承認したことを受けて、米通商代表部（USTR）は、航空機をはじめ、ワイン、チーズなどの農産品に対して最大で25%の関税を賦課することを決めた。これに対してEU側は、報復関税措置をとる旨を発表している。この問題は今後も続く見込みだが、本稿執筆時点ではEU側提訴に対するWTOの最終的な制裁金額の決定が待たれている。

第三は、フランスが導入を決めたデジタルサービス税に対する米側報復関税措置についてであるが、本稿執筆時点では2020年内は休戦が決まっている。本件は、フランスが2019年7月に導入を決めたデジタルサービス税に対して、米 USTR は通商法 301 条に基づいて同月に調査を開始し、同年12月に総額24億ドル、最大100%の追加関税をフランス製品に課す準備を進めることを発表したことに端を発する。この追加関税には、チーズやスパークリング・ワインなど63品目のフランス製品が含まれる。

フランスのデジタルサービス税は、仏国内でのデジタルサービス提供による収入が2500万ユーロあり、かつ全世界で7億5000万ユーロ以上の企業が対象とされ、約30の企業が当該する。その多くは、米企業とされる。こうした企業に対しては、2019年1月以降の仏国内での売り上げに対し3%の課税がなされる。

2020年1月に開催されたダボス会議において、フランスのブリュノ・ル・メール経済財務大臣は米国のロベルト・ムニューシン財務長官と会談し、フランスは2020年分の課税については徴税を行わないこと、米国は報復関税措置をとらないことを互いに決めた。本件は、経済協力開発機構（OECD）におけるデジタルサービス課税に関する多国間の枠組み交渉をにらんで進められており、OECDにおける議論の進展にも注目する必要がある。

（2）米 EU 通商交渉の行方と経済面の影響について

米・EU間の通商摩擦の高まりを受けて、2018年7月25日にジャン・クロード・ユンカー欧州委員長（当時）がトランプ大統領と会談し、自動車を除く工業製品の関税や非関税障壁の撤廃、米国産の大豆や液化天然ガス（LNG）の対米輸入拡大に向けた貿易交渉を始めることで共同声明に合意した（European Commission (2019)）。同時にこの交渉中は、合意の精神に反することは行わないことも共同声明の中には盛り込まれた。これは、自動車などに対する追加関税の棚上げを示唆したものである。

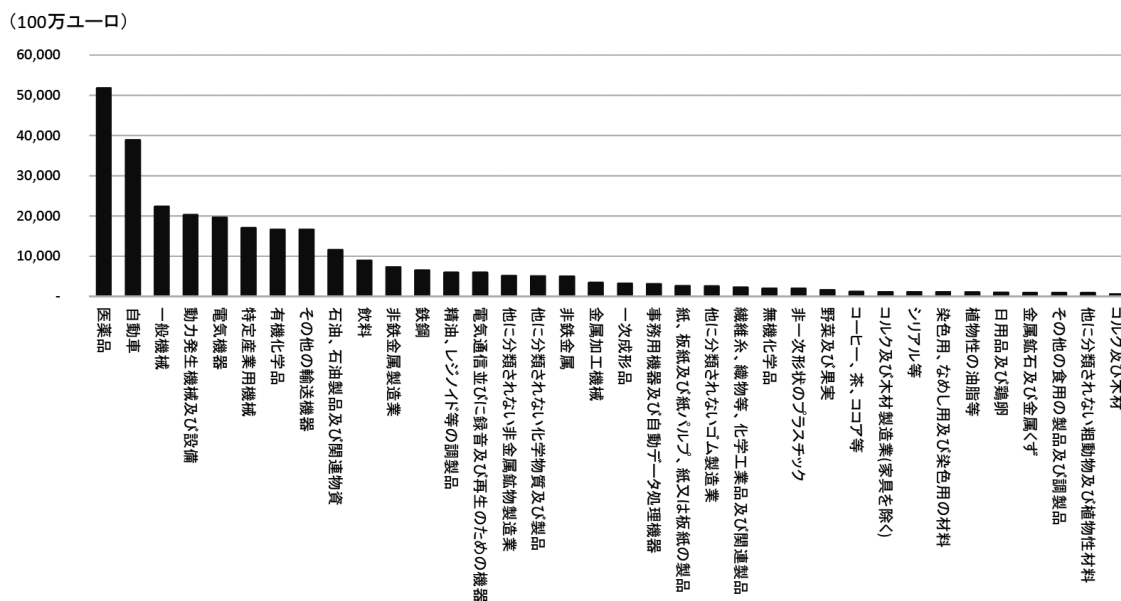
この合意を受けて、2019年4月にEU閣僚理事会は、農産品を除く工業製品に的を絞った通商協定と、非関税障壁撤廃に向けた適合性評価の合意に関する交渉権限を欧州委員会に付与する欧州指令を採択した。同年7月には昨年の合意から1年の進捗状況に関する報告書が発表され、大豆やLNGに関する対米輸入の拡大が成果として報告されている（European Commission (2019a)）。

前述の通り、日本や中国との通商交渉を行うにあたり、米国は自国市場への参入停止をちらつかせて交渉のレバレッジとしてきた。中国や日本との交渉が一段落し、EUとの通商交渉を本格化させるにあたっても、その交渉上のカードとしてこれまで見送ってきた自動車関税率引き上げの再検討や、通商法301条に基づくフランスのデジタル課税に対する報復関税の実施に踏み切る可能性などが考えられる。

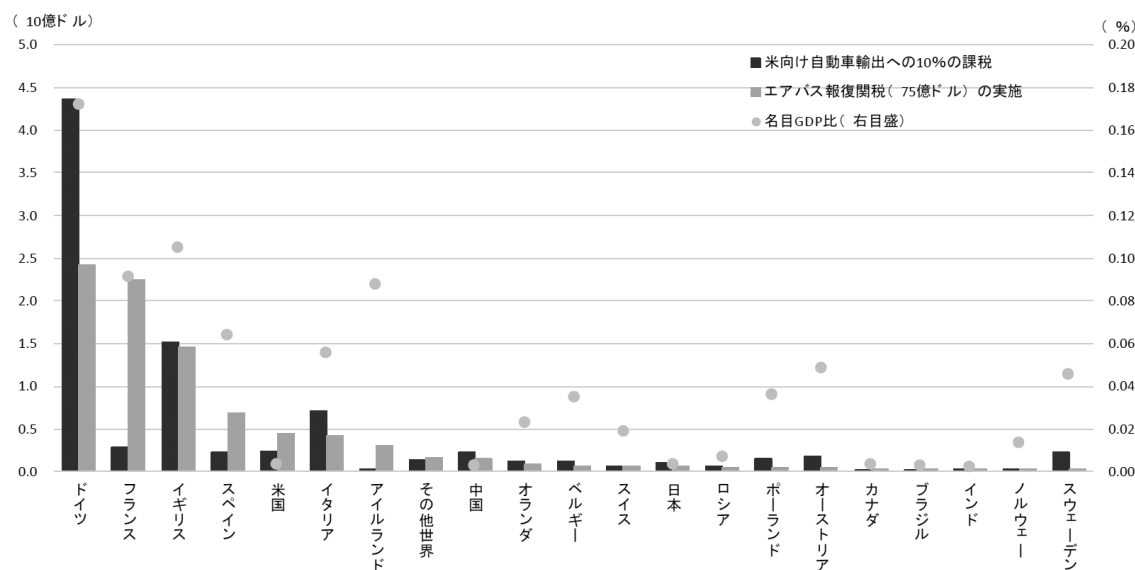
EUのフィル・ホーガン欧州委員（通商担当）が、2020年1月に就任後初めて訪米し、ロベルト・ライトハイザー通商代表らと会談したのも、このあたりの米国の動きをにらんでのものと捉えられる。ホーガン委員は記者からの質問に対して、欧州車への関税賦課については議論にならなかったことを述べている。

次いで、米EU間の通商摩擦の高まりや貿易自由化がもたらす影響について考察する。まず、英国を除くEU27カ国から米国向けの輸出金額を財別に見ると図表11のとおりである。欧州経済にとり重要な対米輸出品目は、医薬品や自動車などである。

図表 11 EU27 か国（除く英国）の対米輸出金額（2018 年）



図表 12 自動車関税・エアバス報復関税引き上げの影響



(注) エアバスについては75億ドルの対米輸出が減少したと仮定した場合の付加価値額への影響。自動車は、EUの米国向け自動車輸出に関して関税率が10%上昇した場合の付加価値額への影響。価格上昇に対する輸出の弾性値は2とした。名目GDPへの影響は両者を合算
(資料) Eurostat, OECDより、みずほ総合研究所作成

自動車関税率の10%引き上げが導入された場合や、エアバスに対する報復関税が課された場合のユーロ圏経済への影響について国際産業連関表を用いて試算を行うと、図表12のとおりとなる。関税率の10%上昇によりEUのGDPを0.05%ポイント押し下げるとの結果になった²。エアバスへの報復関税75億ドルについても同様に、EUのGDPを0.06%ポイント押し下げる。国別には、ドイツが最も大きな影響を受ける。産業連関表分析での分析結果は、EUのGDP規模と制裁により影響を受ける輸出額の大きさを考えればそれほど大きくないが、生産へのマインド面での悪影響などを勘案すれば、波及がより大きくなる

可能性がある。

逆に、米国と EU の工業製品に関する自由化が進展した場合については、欧州委員会が GTAP モデルを用いて詳細な推計を行っている。この推計は、欧州委員会が、前述の工業品の関税撤廃を柱とした米・EU 通商協定が合意した場合の経済効果を欧州議会に資料として提出したもので、2033 年までに EU の対米輸出は総額でベースライン比 8% 増加するとの結果になった。製品別には、輸出シェアが大きい化学製品・医薬品（ベースライン比 +7%）、次いで自動車（同 +6%）の影響が増加額としては大きく、増加率では衣料品（同 +110%）や皮革製品（同 +69%）などの輸出増加率が最も高い（European Commission(2019b)）。通商摩擦の高まりを「危機バネ」として、互恵的な自由貿易協定の締結に結び付けていけるかどうかが目される。

むすびにかえて

2017 年 12 月、日本と EU は、日 EU 経済連携協定（EPA）に大筋で合意し、同協定は、2018 年 7 月に署名、2019 年 2 月に発効した。2013 年 4 月の交渉開始から発効まで約 6 年を要したが、その意義としては、世界 GDP の約 3 割、人口約 6 億人規模の経済圏の誕生による日 EU 双方の経済成長の底上げや、世界中の保護主義的な動きに反対するメッセージの発信などが挙げられる（外務省（2019））。米 EU 間の通商摩擦激化の反作用として、交渉開始時と比較すると、その意義は高まり、日 EU 双方が妥結を急いだ。

経済効果について、欧州委員会は 2035 年の EU の GDP 及び対日輸出を、ベースライン比 +0.14%、同 +13.2%、日本の GDP 及び対 EU 輸出を同 +0.61%、同 +23.5% 押し上げると推計している（European Commission（2018））。他方、日本政府は日本の GDP を約 0.99%、労働供給を約 0.5% 拡大させると推計している（内閣官房（2017））。

セシリア・マルムストロム欧州委員（通商担当、当時）は、2018 年 11 月にインタビューに答えて「日・EU の EPA は、・・・自由貿易、多国間主義、ルールに基づく貿易を擁護する、明確なシグナルになる」と述べている³。第二節で明らかにした対米関係の悪化に加えて、域内での保護主義的な動きの高まりも EPA の早期締結の原動力の一つになったと考えられる。

本章では、第一節において欧州の経済停滞に焦点を当ててその背景を分析し、多国との広範な輸出の減速が製造業の不振を通じて景気減速の要因となっている現状を示した。第二節では米国における保護主義の高まりが、米 EU 関係に与えている変化を指摘し、EU 経済に与え得る影響を分析・紹介した。

グローバル展開を行う製造業を有する EU からみて、多国間主義に基づく自由貿易の否定によりもたらされる世界的な貿易縮小は政治・経済両面での打撃となる。我が国も状況は同様であり、世界的に保護主義による通商摩擦が強まれば影響は更に拡大すると予想される。両地域が協力して自国優先的な保護主義に対抗していく必要がある。（以上）

参考文献

外務省（2019）「我が国の経済外交 2019」、2019 年 3 月、外務省経済局

- 内閣官房（2017）「日 EU・EPA 等の経済効果分析」、2017 年 12 月、内閣官房 TPP 等政府対策本部
- Draghi,M(2012), “Verbatim of the remarks made by Mario Draghi”, European Central Bank, <https://www.ecb.europa.eu/press/key/date/2012/html/sp120726.en.html>, 2020 年 1 月 20 日アクセス
- (2019), “Twenty Years of the ECB’s monetary policy”, European Central Bank, <https://www.ecb.europa.eu/press/key/date/2019/html/ecb.sp190618~ec4cd2443b.en.html>, 2020 年 1 月 20 日アクセス
- International Monetary Fund (2019), “World Economic Outlook, Global Manufacturing Downturn, Rising Trade Barriers”, October 2019
- European Commission (2018), “The Economic Impact of The EU – JAPAN Economic Partnership Agreement (EPA)”, June 2018, STATEMENT/18/4687
- (2019a), “Joint U.S.-EU Statement following President Juncker’s visit to the WhiteHouse”, July 2019, STATEMENT/18/4687
- (2019b), “Liberalization of tariffs on industrial goods between the United States of America and the European Union: An economic analysis”, February 2019

— 注 —

- ¹ 2019 年はみずほ総合研究所の予測値。
- ² OECD の国際産業連関表（2015 年）を用いて試算した。2018 年の EU 対米自動車輸出は約 480 億ユーロであり、関税率 10% の増加と輸出の価格弾性値を 2 との仮定の下に約 960 億ユーロの対米輸出額が減少するとの想定を置いて生産波及額を推計した。次いで 2015 年の各国・各製品の付加価値率を産業連関表から算出して付加価値減少額を算出し、各国ごとに集計して GDP の減少額とした。
- ³ 駐日欧州連合代表部 EUMAG より引用。<http://eumag.jp/news/h0119/>