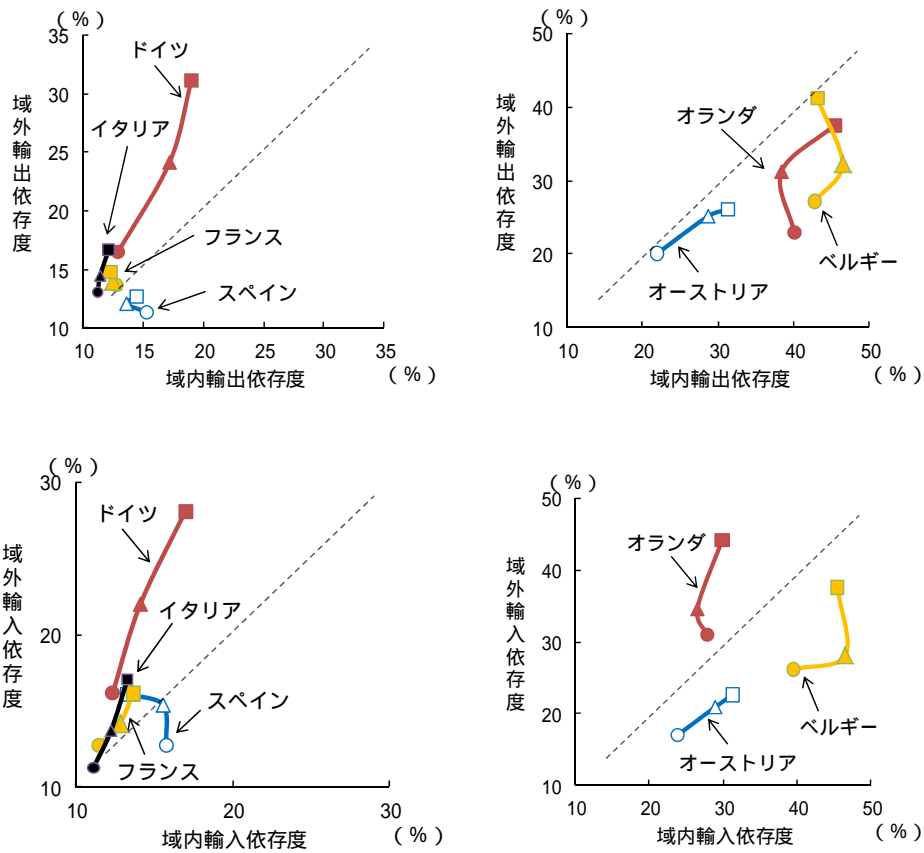


第2-1-20図 ユーロ圏主要国の圏内・外輸出入依存度
 (1999年() 2005年() 2011年())



(備考) 1. ユーロスタットより作成。
 2. 輸出入依存度は、名目GDPに占める財・サービスの輸出入総額の比率。

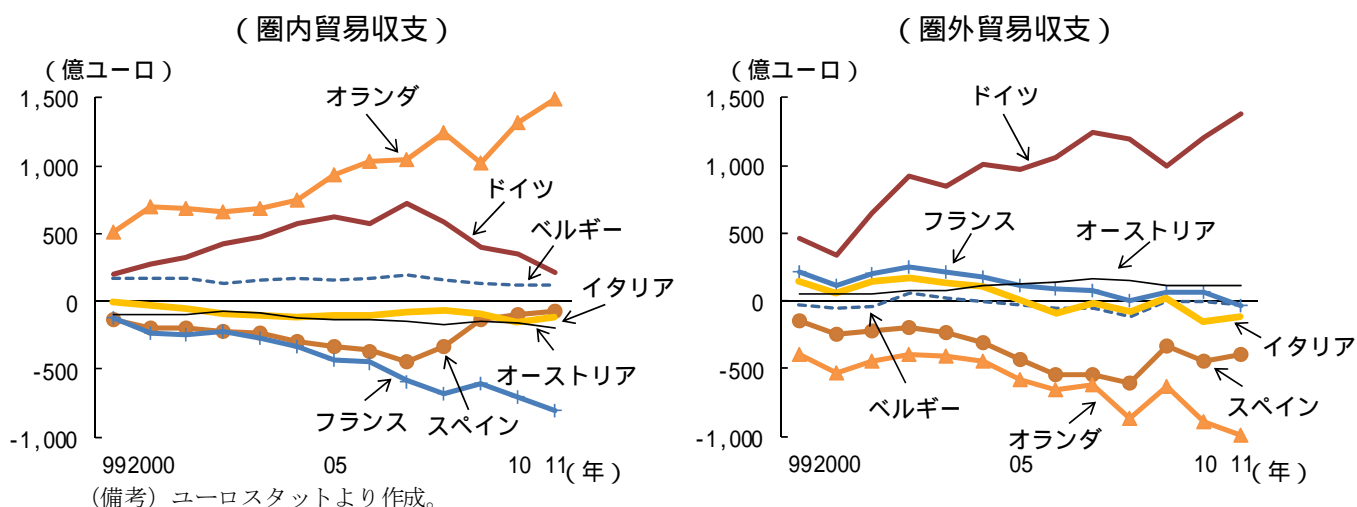
このように貿易面でユーロ圏諸国と圏外との結び付きが強まった背景としては、成長著しい新興国との貿易が拡大したことや関税の撤廃に加え、為替をおおむねユーロと連動させていた北欧やもともと労働コストの低い中東欧といったユーロ圏外のEU加盟国との貿易が拡大していったことも考えられる。ここ数年は欧州政府債務危機による圏内需要の低迷のほか、輸入依存度の高まりについては原油等資源価格の上昇も影響しているとみられる。もっとも、前述のように圏外・圏内の輸出入が平行に拡大する傾向にあったことからすると、このような圏外との貿易の拡大の効果が、圏内の貿易の拡大に波及し、その際ユーロという共通通貨が一定程度寄与した可能性までもこの考察の段階で否定することはできない。

(イ) ユーロ参加国の貿易収支と価格競争力の格差

各国の圏内・外との貿易収支の推移をみると、ドイツは圏内・外ともに大幅な黒字を維持しているが世界金融危機後、圏内黒字は縮小に転じる一方、圏外黒字は拡大傾向にある。他方、フランスは圏内については赤字傾向を年々強めており、圏外についてはほ

ば収支が均衡している状況である。イタリアについては圏内・外ともにやや赤字の傾向が定着している。またスペインは世界金融危機前までは圏内・外ともに赤字を拡大させる傾向にあったが、その後は国内景気の低迷から輸入が減少する形で収支の改善がもたらされているとみられる。なお、オランダについては同国が圏外から財を輸入し圏内に輸出するという中継貿易的役割があるほか、圏内への資源輸出国という側面もあることから、圏内については大幅黒字、圏外については大幅赤字という特殊な収支構造となっている（第2-1-21図）。このようにユーロ参加国で貿易収支の規模や動きに大きなばらつきがみられるが、次にその背景となる価格競争力やその規定要因について確認しておく。

第2-1-21図 ユーロ圏圏内・外貿易収支



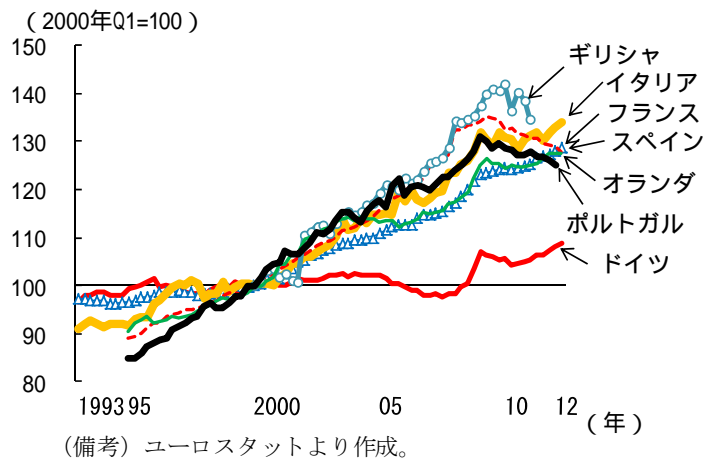
まず、価格競争力を規定する要因としては、労働生産性と賃金の関係で決まる単位労働コストの水準が重要となる。ユーロ圏各国の単位労働コストをみると、ドイツでは賃金の上昇を労働生産性の上昇が吸収し、単位労働コストが低く抑えられている（第2-1-22図）。一方、フランスを含めたその他の国は主として賃金の上昇を背景に単位労働コストが上昇している。ユーロ導入以降、南欧諸国等では資本が流入した影響等でインフレが続いた中で、一部の国では物価連動型の賃金決定メカニズムが採用されていたことも単位労働コスト上昇の要因となっている。

こうした単位労働コストの各国間の相対的な格差は物価の相対的な格差に影響して、為替レートに違いがないため、それがユーロ圏内向け貿易における各国の価格競争力に直接反映される。相対的な物価格差を基に算出された価格競争力係数をみると、ユーロ導入時からドイツの低下傾向が突出しており、圏内向け貿易での価格競争の面では優位な状況が続いていたことが分かる（第2-1-23図）。フランスも低下傾向にはあるが、ドイツとの格差は拡大しつつある。さらに、南欧諸国等はユーロ導入当初の水準を上回る動きが続いており、特にスペインやギリシャの上昇が顕著となっている。

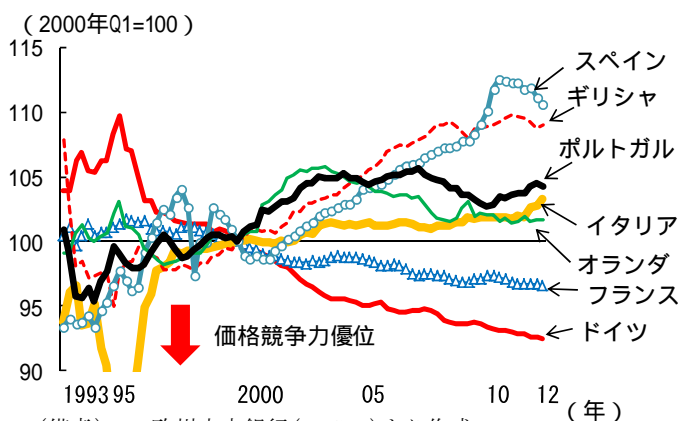
また、圏外貿易における価格競争力には、物価格差とともにユーロと他通貨との為替相場が関係してくる。そのため、ユーロの圏外諸国向けの実質実効為替レートをみると、圏内向け競争力係数と同様、ドイツが一番低く（優位）、南欧諸国等が総じて高い（劣位）といった優位水準の序列は変わらない（第2-1-24図）。しかし、03年頃から欧州政府債務危機勃発時に至るまで相対的にユーロ高の状況が続いており、ドイツを含めユーロ参加国の圏外向け輸出にとって、価格競争面で不利な状況となっていたことがうかがわれる。

このように価格競争面でのドイツの全体的な優位性が目立っており、それが前述の貿易収支の差異につながっていると考えられるが、以下ではこうした貿易収支の動きの背後で各国製造業の業種別にみた競争力関係にも変化がみられたかについて分析する。

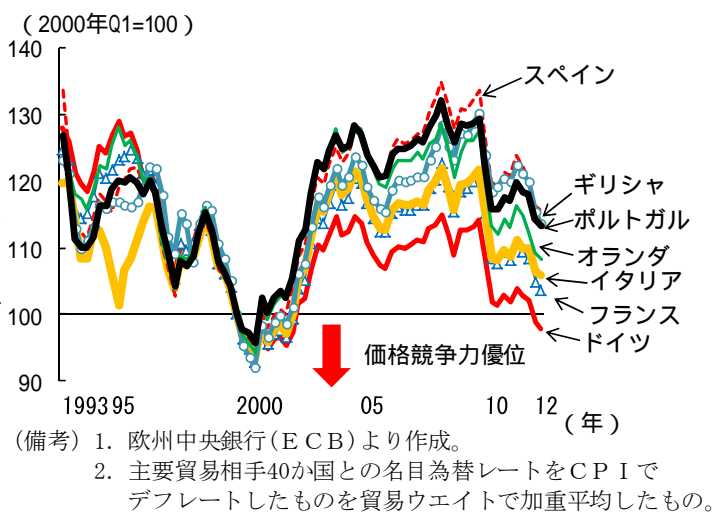
第2-1-22図 ユーロ圏の単位労働コスト：低く抑えられているドイツ



第2-1-23図 ユーロ圏内向け価格競争力係数：
ドイツの低下傾向が突出



第2-1-24図 ユーロの圏外向け実質
実効為替レート：
2000年代は相対的ユーロ高



(ウ) ユーロ圏主要国の比較優位構造の変化

ユーロ導入を境にユーロ圏主要国の各製造業の競争力に変化がもたらされたのかどうか、更には比較優位構造にも変化がみられたかどうかについて、製造業の貿易特化係数¹⁷をもとに検証する。なお、貿易特化係数がプラスの場合は輸出特化の状況で当該産業の輸出競争力が強い傾向にあることを表す一方、逆にマイナスの場合は輸入特化の状況にあることを示す。

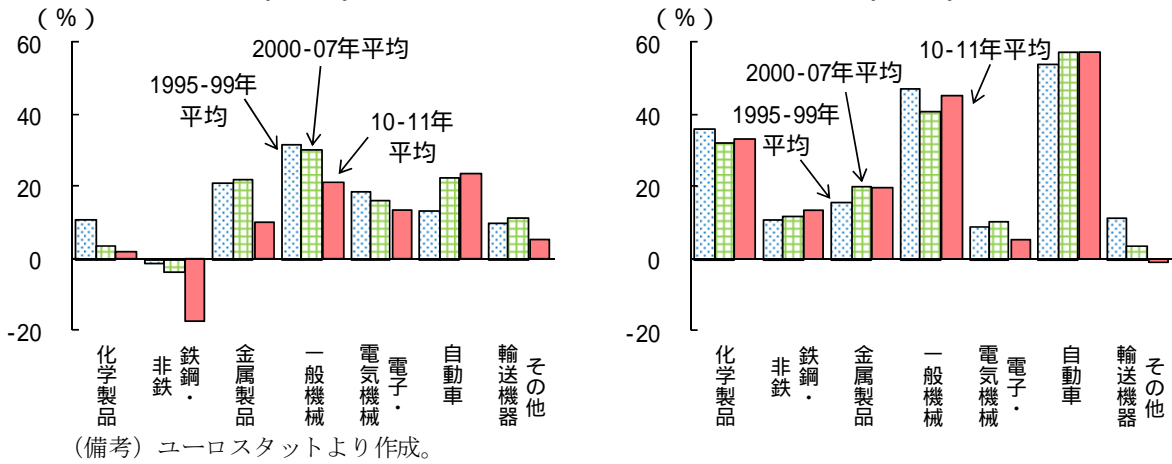
まず、ドイツのユーロ圏内向けの貿易特化係数をみると、ほとんどの業種が輸出特化の状況にあり、一定の競争力の強さは示されているものの、「自動車」以外の貿易特化係数は低下傾向がみられる。特に素材系製造業の低下が目立っており、「化学製品」については2000年以降、貿易特化係数が0近傍で推移していることから圏内国との産業内分業が進んでいることがうかがわれ、さらに「鉄鋼・非鉄」では輸入特化を強める動きがみられる（第2-1-25図）。他方、「自動車」はユーロ導入前の時期に比べ大幅に貿易特化係数を高めており、ドイツの圏内貿易においては素材系から自動車等機械製造業を中心とする加工度の高い業種に比較優位を移しつつあることがうかがわれる。

また、ユーロ圏外に対する貿易特化係数をみると、「化学製品」、「一般機械」、「自動車」の輸出特化度が非常に高く、「鉄鋼・非鉄」、「電子・電気機械」は低いという特徴はユーロ導入の前後で大きな変化はみられない。ただし、こうした高い競争力を誇る「化学製品」や「一般機械」でも、2000年代のユーロ高の期間、競争力が若干低下している一方、「自動車」については圏内向け同様、輸出特化度を弱めることなく推移しており、その非価格競争力の強さをうかがわせる。

このように自動車部品の材料にもなる素材系製造業の輸出特化度の低下や輸入特化度の強まりがみられる一方で、世界的なブランドメーカを擁する「自動車」は圏内・外を問わず高い競争力を維持している。こうしたことから、ドイツの自動車生産をめぐる素材や部品調達面でほかのユーロ参加国との分業関係が進展しているとみられる。

¹⁷ 貿易特化係数 = (貿易収支 / (輸出 + 輸入)) × 100。貿易特化係数は-100から100。最も競争力がある場合の係数は100、最も競争力がない場合の係数は-100となる。

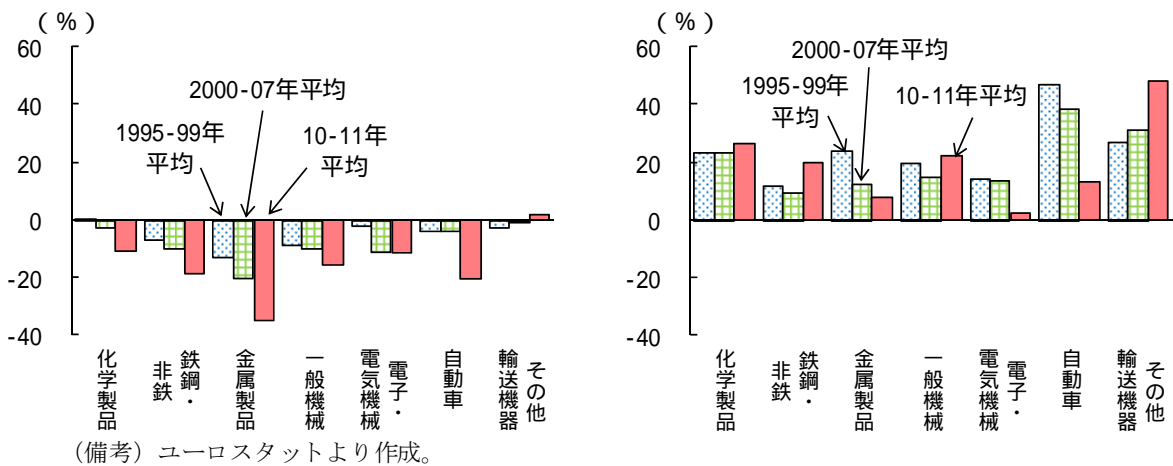
第2-1-25図 ドイツのユーロ圏内・外向け貿易特化係数
(圈内) (圏外)



フランスのユーロ圏内に対する貿易特化係数をみると、ドイツとは対照的に製造業の大半で従来から輸入特化となっている上、主力の航空機産業が含まれる「その他輸送機器」を除き、ユーロ導入後も輸入特化度が強まっている（第2-1-26図）。特に世界金融危機後の「自動車」と「金属製品」はその傾向を大きく強めているのが分かる。

一方、圏外に対しては同国の圏内に対する輸入特化の状況とは異なり、どの製造業も輸出特化の状況にある。しかし、貿易特化係数の推移をみると航空機等「その他輸送機器」が大きく上昇している反面、ほかの多くの業種で2000年代のユーロ高の期間は低下していることに加え、世界金融危機後ユーロ安に転じている局面でも「自動車」、「金属製品」、「電子・電気機械」では更にその低下がみられる。こうした分野では非価格面でも圏外からの輸入競争圧力にさらされていることがうかがわれる。

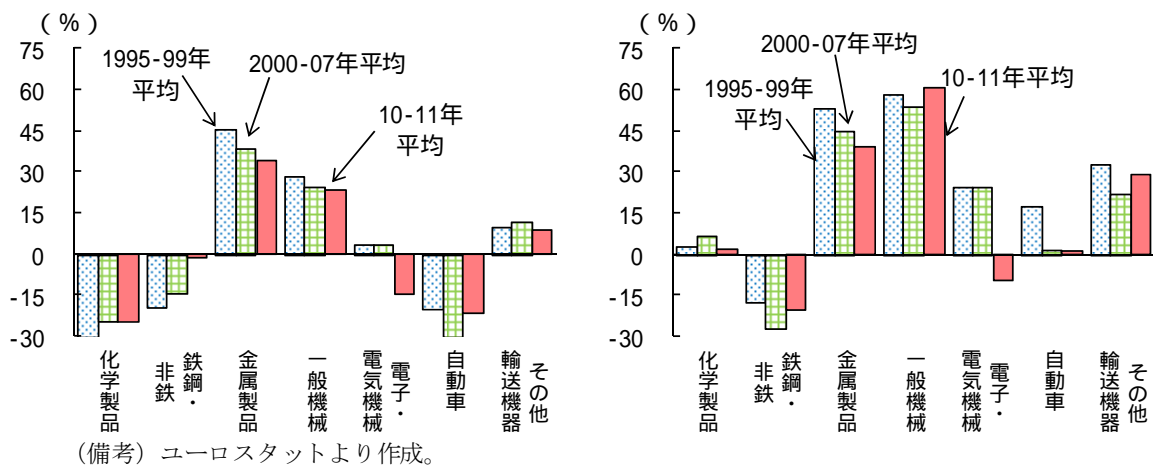
第2-1-26図 フランスのユーロ圏内・外向け貿易特化係数
(圈内) (圏外)



イタリアのユーロ圏内に対する貿易特化係数をみると、従来から「化学製品」、「鉄鋼・非鉄」といった素材系製造業や「自動車」が輸入特化の状況にある一方、「金属製品」、「一般機械」の分野では輸出特化度が高い状況が維持されていることが分かる(第2-1-27図)。しかし、ユーロ導入後、従来輸出特化度が高かった業種でもその程度が弱まり、逆に「鉄鋼・非鉄」はやや輸入特化度を弱める方向にあるものの、「自動車」は更に輸入特化の傾向を強めている。このようにユーロ導入後、イタリアでもユーロ圏に対する輸出特化度を低下させる動きが広い業種でみられることから、ほかのユーロ圏国と相互乗り入れによる産業内分業が進んでいることが示唆される。これには前述の単位労働コストの上昇やそれに起因する価格競争力の低下も関係していると考えられる。

一方、圏外に対する貿易特化係数は、圏内に対するのと同様、「一般機械」や「金属製品」で高い輸出特化の状況が維持されている。特に「一般機械」の特化係数は、2000年代のユーロ高の期間若干の低下はみられたものの世界金融危機後再び上昇させており、こうした強い競争力を有する背景には、高い技術を要する金属や繊維・皮革製品用の加工機械等に対するBRICs、アジア新興国からの強い需要がある。

第2-1-27図 イタリアのユーロ圏内・外向け貿易特化係数
(圏内) (圏外)

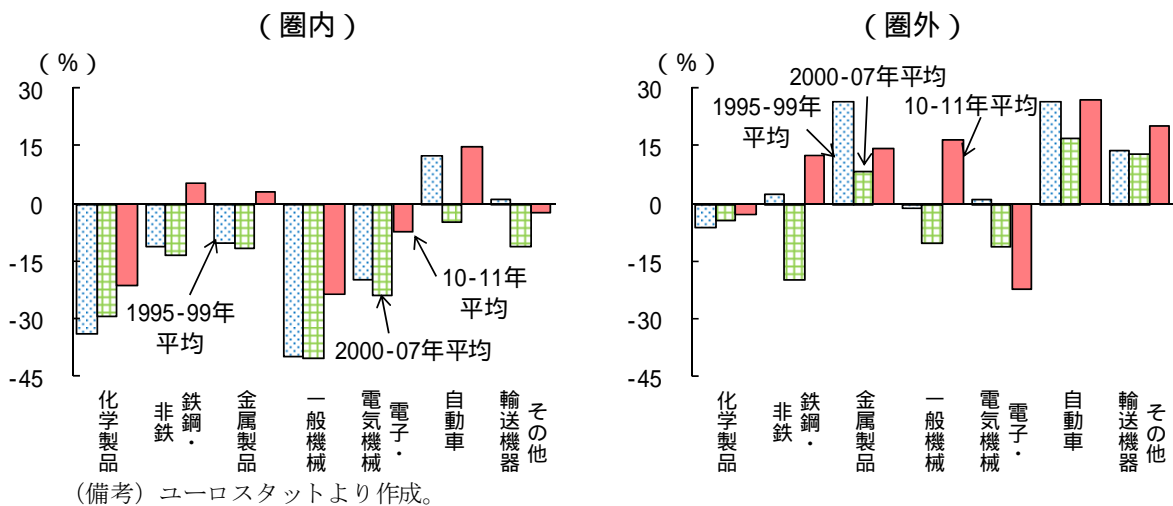


最後にスペインの圏内向けの貿易特化係数をみると、フランス同様、大半の業種で輸入特化の状況にある。ただし、世界金融危機後の動きをみると、「自動車」、「金属製品」、「鉄鋼・非鉄」が輸出特化に転じているほか、「電子・電気機械」や「一般機械」の特化係数も大きく上昇しているなど、それまでの傾向に変化がみられる(第2-1-28図)。こうした動きの背景としては、金融危機以降、圏内での価格競争力が優位な方へ転じていることもあって輸出の増加がみられるとともに、内需の冷込みによって輸入が減少していることも大きく影響している。

一方、圏外に対する競争力は、ヨーロッパ第2位の生産台数を誇る「自動車」と近年、

南米等からの需要が強い鉄道車両等「その他輸送機器」といった特定の業種で輸出特化度が高い。こうした業種も含めすべての業種でユーロ高の局面では特化係数の顕著な低下がみられるが、世界金融危機後のユーロ安局面では「電子・電気機械」を除いて回復していることがわかる。

第2-1-28図 スペインのユーロ圏内・外向け貿易特化係数



以上、ユーロ圏主要国におけるユーロ導入以降の製造業の貿易特化係数の動きからみて、ユーロ圏内に対してはドイツの「自動車」等を除き、輸出特化度を低下させたり、輸入特化度を更に高める業種が多いことが読み取れる。このことは、ユーロ圏主要国の製造業がより有利な調達先として国内よりも他のユーロ参加国を選択する姿勢を強めたことを示唆している。それには関税撤廃とともにユーロ導入により為替リスクが解消されてユーロ参加国間の財の取引が円滑になったことも寄与していると考えられる。

他方、ユーロ圏外に対しては、ドイツの「自動車」やフランスの「その他輸送用機械」のように為替水準如何にかかわらず輸出特化傾向を一層強めている業種がある反面、世界金融危機後の「電子・電気機械」で輸入特化を強める傾向が各国とも共通してみられるなど各国製造業の非価格面での得意・不得意分野が浮き彫りになってきている。しかし、それ以外の業種については、ユーロの実質実効レートの変動に即した貿易特化係数の動きとなっており、従来からの圏外との比較優位の関係は基本的に維持されていることが分かる。

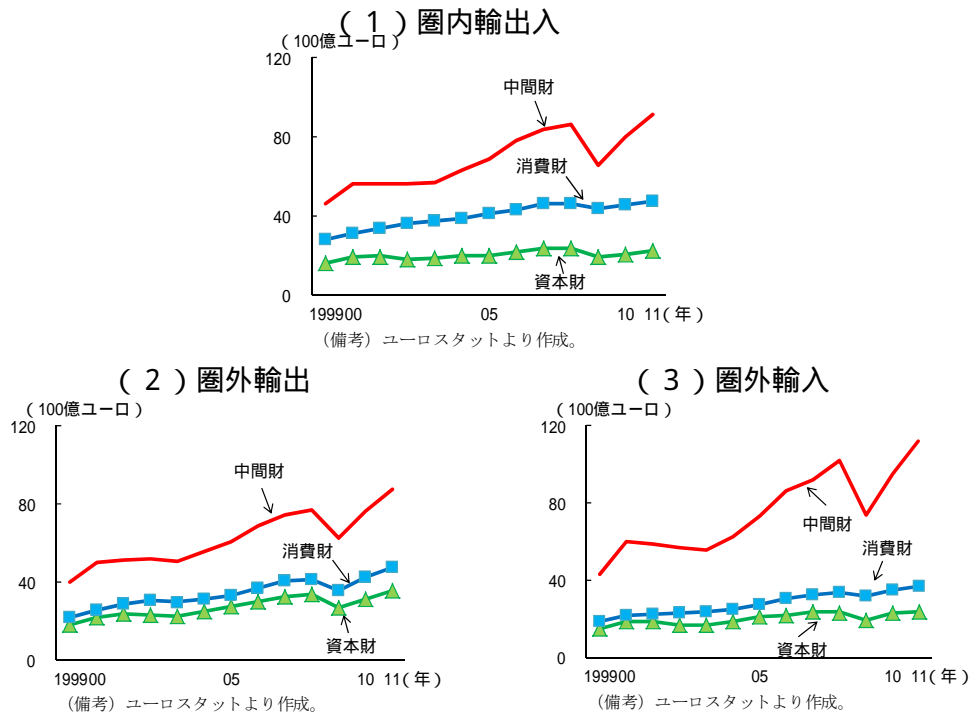
換言すれば、圏外に対してユーロ各国製造業が従来からの競争力を維持するために、共通通貨ユーロのメリットも活かしてユーロ参加国間同士の分業関係を進展させ、より効率的な生産体制を構築したという見方もできよう。

(エ) 需要段階別にみたユーロ圏主要国の貿易構造の変化

以上のようにユーロ圏内における製造業の分業関係が深化している可能性が示唆されたが、そうした分業関係がユーロ圏に限定されたものなのか、それともより広がりのあるものなのかを検証していく。仮に分業関係がユーロ圏に限定されているとすれば、特に中間財の取引がユーロ圏内で活発に行われる一方、圏外に対しては消費財や資本財といった最終財の取引の比重が高いといった差異が現れることが期待される。

しかし、実際にユーロ圏全体の貿易の推移を需要段階別にみると、圏内、圏外を問わず輸出入ともに中間財取引がユーロ導入時にいったん増加をみせたもののその後横ばいとなり、04年頃を境に世界金融危機に至る時期まで再び急速に拡大しているのが分かる(第2-1-29図)。これにはユーロ導入の効果というよりも、時期の附合度合いからして04年以降のEUの東方拡大の影響が大きいとみられる。したがって、分業関係はユーロ圏内及び圏外では中・東欧を中心とした地域に形成されている可能性が考えられる。以下では各ユーロ主要国がユーロ導入時からどのような財でどのような地域と関係を強めているかについてみていくこととする。

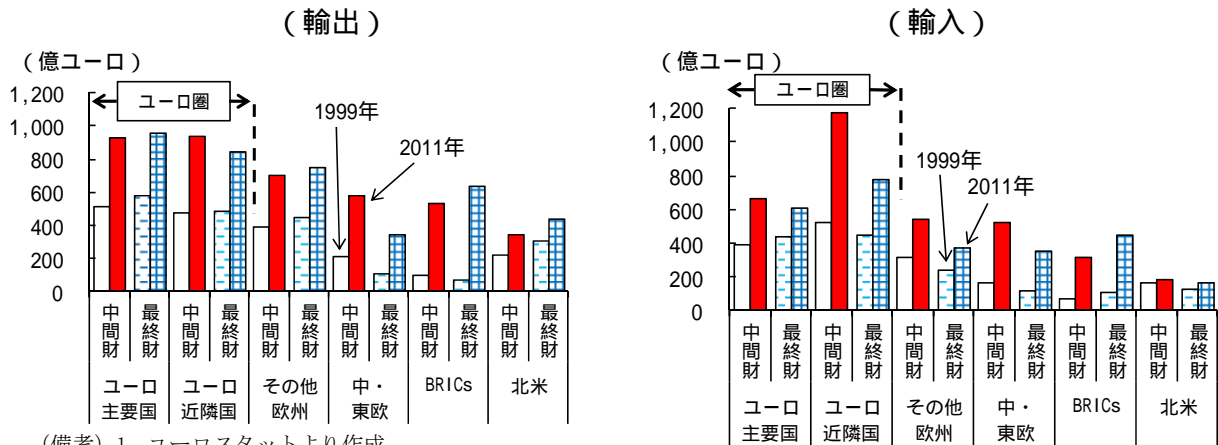
第2-1-29図 ユーロ圏圏内・外財別貿易額の推移



まず、ドイツの輸出入動向をみると、どの地域との輸出入取引でも中間財、最終財ともに大きく増加していることが分かる。特にユーロ近隣国からの中間財の輸入が突出して増加していることや、中間財に比重を置いた輸出入取引が中・東欧諸国との間で展開されていることが明確にみてとれる。逆に、BRICsといった新興国との関係では、

最終財取引が中間財取引よりも相対的に増勢が強いこともうかがわれる（第2-1-30図）。

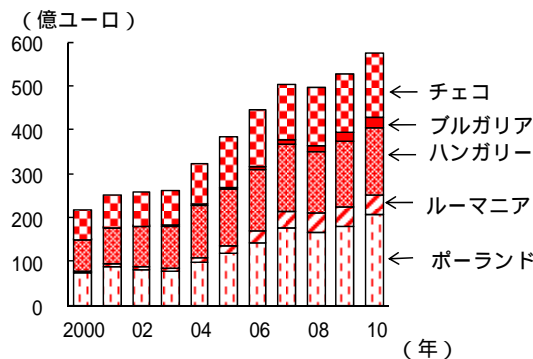
第2-1-30図 ドイツの財別輸出入動向



- (備考) 1. ユーロスタットより作成。
 2. ユーロ主要国＝フランス・イタリア・スペイン、ユーロ近隣国＝オーストリア・オランダ・ベルギー・ポルトガル・アイルランド・フィンランド・スロバキア、その他欧州＝ノルウェー・スウェーデン・デンマーク・英国・スイス、中東欧＝ブルガリア・チェコ・ハンガリー・ポーランド・ルーマニア
 3. 原油価格高騰の影響を取り除くため、「石油製品」は除く。

このように、ユーロ導入後、ドイツがとりわけユーロ近隣国及び中・東欧諸国との中間財貿易を活発化させた背景には、関税撤廃や共通通貨導入に伴う為替リスクの解消を機に圏内の取引ネットワークが拡大したことや直接投資が増大したことが考えられる。特に中・東欧諸国は労働コストが低いため、ドイツを中心とした西欧諸国の企業が中・東欧諸国に進出し、低コストを活かした生産ネットワークを形成するようになっている（第2-1-31図）。それを裏付けるように、ドイツの中東欧向け直接投資はここ10年で約3倍に増加している。例えば、ドイツのハンガリー向け自動車貿易では、ドイツから8割程度完成した乗用車がハンガリーの工場に輸出され、組み立てられた完成車が再びドイツへ輸入されている¹⁸。

第2-1-31図 ドイツの中・東欧向け直接投資：10年で約3倍に拡大

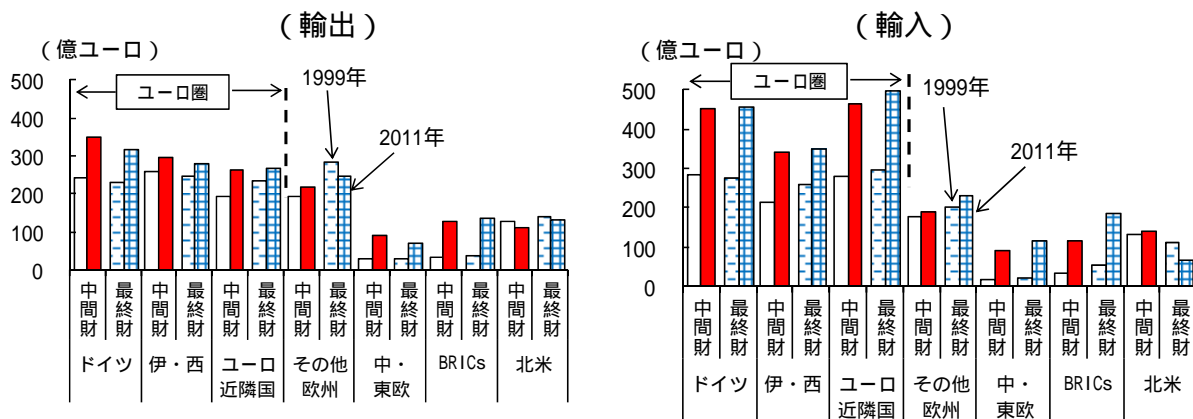


(備考) ドイツ連邦銀行より作成。ストック。

¹⁸ 田中素香 (2007)

フランスの輸出入動向をみると、圏内向け輸出は中間財・最終財ともに輸入に比べ僅かな増加にとどまっているが、圏外向け輸出は中・東欧や航空機、高級ブランド品等を輸出している中国等BRICs向けが特に大きく伸長している(第2-1-32図)。他方、輸入はユーロ圏内主要国、近隣国から中間財、最終財ともに大きく増加しているのが目立つ。最終財の輸入増は圏内における最終消費地としての役割が拡大していることを示唆する一方、中間財輸入の増加はドイツ同様にフランスでも中間財の供給・調達先としてのユーロ圏の重要性が増していることがうかがわれる。また、主要自動車メーカーの生産拠点があるチェコ等中・東欧諸国との貿易量も増大しており、ユーロ圏内国とともにこれらの国も巻き込んだ生産ネットワークがフランスでも構築されていると考えられる。

第2-1-32図 フランスの財別輸出入動向



(備考) 1. ユーロスタットより作成。

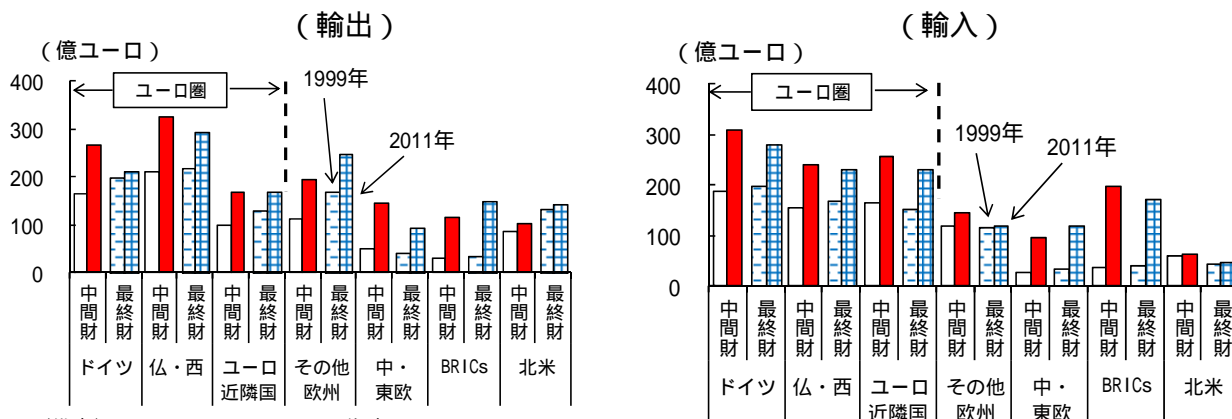
2. ユーロ近隣国=オーストリア・オランダ・ベルギー・ポルトガル・アイルランド・フィンランド・スロバキア、その他欧州=ノルウェー・スウェーデン・デンマーク・英国・スイス、中東欧=ブルガリア・チェコ・ハンガリー・ポーランド・ルーマニア
3. 原油価格高騰の影響を取り除くため、「石油製品」は除く。

イタリアの輸出をみると、どの仕向け先に対しても中間財、最終財ともに増加しているが、ユーロ圏主要国と中・東欧向けの中間財、BRICs向けの最終財の伸びが顕著である(第2-1-33図)。特に最大の輸出相手国であるドイツに対しては、中間財輸出の増加が最終財の増加を大きく上回っていることが分かる。このことはイタリアがドイツへの中間財供給元としての役割を強めていることを意味し、例えば鉄・鉄鋼、ギア、トランスミッション等を輸出している。他方、輸入については、中間財、最終財ともにユーロ圏諸国や中・東欧、BRICsからの増加が目立っている。例えば、中・東欧についてはポーランドから半加工金属等を輸入しているほか、ルーマニア、ブルガリアとは衣料品の生産加工委託関係にあり、衣料品素材や繊維加工機械等の取引が行われている。BRICsでは中国からの繊維・衣料品、電子部品等が輸入増加の要因となっている。

このようにイタリアは中間財取引により比重を置いた形でユーロ圏諸国、特にドイツとの分業関係を深化させる一方、中・東欧やBRICs諸国ともそうした関係を拡大さ

せていることがうかがわれる。

第2-1-33図 イタリアの財別輸出入動向



- (備考) 1. ユーロスタットより作成。
 2. ユーロ圏近隣国＝オーストリア・オランダ・ベルギー・ポルトガル・アイルランド・フィンランド・スロバキア、その他欧州＝ノルウェー・スウェーデン・デンマーク・英国・スイス、中東欧＝ブルガリア・チェコ・ハンガリー・ポーランド・ルーマニア
 3. 原油価格高騰の影響を取り除くため、「石油製品」は除く。

スペインの輸出入動向をみると、ユーロ導入以降、特にユーロ圏内国からの中間財輸入が増えている一方で、ユーロ主要国を中心にヨーロッパ向けの最終財輸出が特に増大している(第2-1-34図)。実際、ユーロ圏主要国や近隣諸国、中・東欧からの産業用機械やエンジン等自動車部品の輸入が増えている¹⁹。また、スペインはドイツに次ぐヨーロッパ第二の自動車生産国²⁰であり、輸出乗用車の大半はヨーロッパ向けとなっていることから、それがヨーロッパ向け最終財輸出の増加に表れていると考えられる。

このようにスペインはユーロ圏を中心に中間財を輸入し、最終財を輸出するという貿易パターンを強めていることがうかがわれる。

¹⁹ スペイン自動車部品製造者協会(Sernauto)によると、同国自動車部品製造業の主要な取引先は輸出の80%以上と輸入の90%以上がEU圏内となっている。国別にみると、輸出入共にフランス、ドイツが主要相手国となっている。主要輸出品目はアクセサリ、エンジン、車体及びタイヤとなっている。

²⁰ スペイン自動車・トラック製造協会(ANFAC)によると、産業用車両だけでみれば、ヨーロッパ第1位の生産国。