

ドイツ経済 V字回復のカギ ：EUとの距離感



ジェットロ・デュッセルドルフ事務所長 **渡邊 全佳**

わたなべ まさよし 明治大学公共政策大学院、早稲田大学卒。1988年日本貿易振興会（現日本貿易振興機構）入会。1995～98年ドイツ・デュッセルドルフ、2005～08年米国・ロサンゼルス、2013～15年アラブ首長国連邦・ドバイに駐在。2015年7月より現職。

欧州連合（EU）加盟国が初めて離脱するという歴史的な事象を生んだ Brexit。しかし、移行期限までに EU との通商・経済協定に係る交渉が待ち構えている。これが不調に終われば、誰もが恐れたハード Brexit が待っている。甘い交渉結果となれば、英国に続く離脱が雪崩打つ可能性もある。移行期限延長のカードをちらつかせながら、お互い厳しい交渉になるだろう。

Brexit による経済的影響は織り込み済みと前回のレポートで記した。しかし、複合的な経済的影響は 2019 年だけに留まるか否か重要な局面を迎えている。ドイツ経済の屋台骨である自動車産業の動静、とりわけ EV 化と環境規制への対応、独仏蜜月関係の微妙な変化、さらに新型コロナウィルスへの対応が V 字回復へのカギとなる。

これまでに幾度となく苦難を乗り越えてきたドイツ。英国が存在しない EU で初めて迎える課題、加えてコロナ・パンデミックによる経済への大打撃が追い打ちをかける。ドイツはこれまでの立ち位置を変えることなく、欧州経済のけん引役としての役割を全うすることができるか、世界は固唾を飲んで見守っている。

なお、本稿執筆時点の関係で、以下「はじめに」から「Ⅲ 規制と開発の狭間で揺れる自動車産業」まではコロナ・パンデミック以前の情勢について記述し、その後「Ⅳ コロナ・パンデミックを乗り越える」を追記した。

はじめに

「Brexit か否か」の一点争点の総選挙に打って出た英国のボリス・ジョンソン首相が 2019 年 12 月 12 日、地滑りの勝利を遂げた。得票率ではさほどの大差がなかったものの、単純小選挙区制の結果、保守党の歴史的な大勝利に終わった。

総選挙の結果を受けて、英国下院議会は 2020

年 1 月 9 日に EU 離脱法案を可決、1 月 31 日を以て EU 加盟国が初めて離脱するという歴史的な節目を迎えることになった。

英国と EU との間では、移行期間の期限である 2020 年末までに通商・経済関係の協定を定める必要がある。英国の EU 離脱決定を受けて、ドイツ経済界は一律に歓迎の意を表しつつも、移行期間内での協定締結への不安も滲ませた。ドイツ経団連（BDI）のヨアヒム・ラング専務理事は「Brexit という間違っただ道を進む

表 ドイツ主要経済指標

		2018年（実績）	2019年（実績）	2020年（見通し）
①実質 GDP 成長率（前年比、%）		1.5	0.6	1.1
	内需	2.1	1.0	1.6
	個人消費	1.3	1.6	1.3
	政府消費支出	1.4	2.5	2.3
	総固定資本形成	3.5	2.5	1.7
	機械設備投資	4.4	0.4	0.6
	建設投資	2.5	3.8	2.1
	輸出	2.1	0.9	2.0
	輸入	3.6	1.9	3.2
②消費者物価上昇率（前年比、%）		1.8	1.4	1.5
③失業率		5.2	5.0	5.0
④財政状況	財政収支（10億ユーロ）	62.4	52.1	22.9
	GDP に占める割合（%）	1.9	1.5	0.6

資料：①～③連邦統計局及び連邦経済エネルギー省 ④5大経済研究所秋季合同調査をもとに筆者作成

正しいステップ」と表現し、「Brexit 付近でのハンギングゲームは終了したが、Brexit そのものを簡単にする道はない。離脱の履行だけに執心せず、将来の関係について明確な道筋を立て、決めていかななくてはならない」とコメントを出した。ドイツ機械工業連盟（VDMA）のティロ・プロートマン専務理事は「英国 EU の自由貿易協定（FTA）の年内締結を必ず成し遂げなくてはならない。これが失敗すれば、再度ハード Brexit が頭をもたげ、不安定な状態が再燃する。これだけは避けなければならない」との声明を出した。ドイツ自動車工業会（VDA）のベルンハルト・マッテス会長（当時）は「（将来の FTA について）明確で相互交換性のある法制度やプロセスが必要である。しかし、離脱から 2020 年末までは 11 ヶ月しかなく、その間に遍く関係を協議しなくてはならない。これは時間的に非常に野心的」だが、「英国と EU との関係が可能な限り近いもの

に留まらなければならない」とのコメントを発表した。同時に「英国が享受してきた日欧経済連携協定（EPA）、EU 韓国 FTA の適用から除外されることは、企業立地先としての英国にとってとてもチャレンジ（困難）なこと」と付け加えた。また、ifo 経済研究所のクレメンス・フエスト所長は「2020 年までに EU との FTA が合意できるか、スコットランドが国民投票を行うとの動きもあり、未だ警戒を解くわけにはいかない」と先行きの不透明感を表した。

ドイツ連邦経済エネルギー省は 2020 年 1 月 29 日、2019 年の実質 GDP 成長率が 0.6% であったと発表した。さらに、2020 年の見通しを 1.1% に上方修正（2019 年 10 月の時点では 1.0%）した。内需の伸びは前年の 1.0% から 1.6%、輸出は 0.9% から 2.0%、輸入は 1.9% から 3.2% へとそれぞれ 2019 年よりも加速すると見込んでいる。デジタルインフラや輸送の分野などを重点として 2020～2023 年に 1,624

億ユーロを投資すると表明した。さらに、2025年までにドイツ全土でのギガビット対応のモバイル通信網やデジタル経済の進展に対応した欧州レベルでの競争法の実装の促進、再生可能エネルギーの発電効率の向上と電力網の拡大、脱褐炭・石炭の推進を掲げ、経済成長を図る。ペーター・アルトマイヤー経済エネルギー相は「2020年の経済は前年予測より上向いており、見通しは明るい」とする一方で、「現在の成長率は未だ低水準に止まっており、競争力と生産性の向上が必要で、そのための投資を促進するために、税制の枠組みの改善と減税が必要」とのコメントを併せて発表している。

今回は2019年に落ち込んだドイツ経済をV字回復へと導くことができるか、その行方をいくつかの角度から分析してみたい。

I Brexit は心理的後退要因か

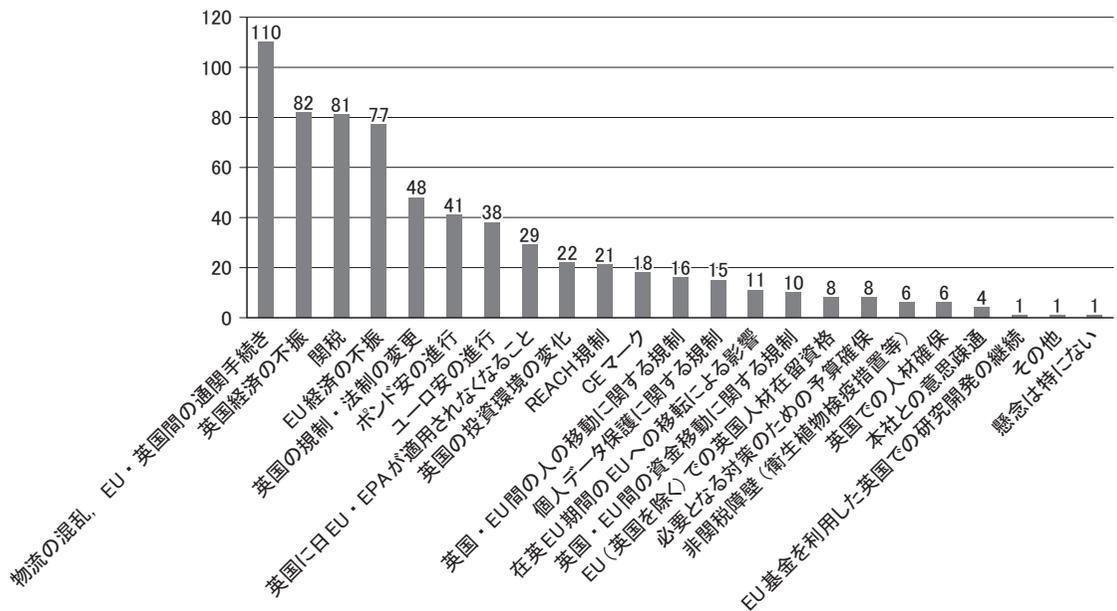
前回のレポートでBrexitの影響は織り込み済みと記した。2019年のGDP成長率の見通しが突如0.5%へと下方修正され衝撃が走ったが、中国経済の減速、ディーゼルスキャンダルの影響などととも複合的に集中したことで数字として表れたと分析した。その後、2019年央にかけて当地企業に実体経済の影響を聞いた。物流に陰りが見え始め、特に、航空貨物への影響は著しく、厳しい見通しとの声が届き、リセッションが現実のものになると予想された。四半期のGDP成長率が2期連続で前期比マイナスを記録すればリセッションと定義するドイツで、前期比マイナス0.2%を記録した第2四半期(4~6月期)に続き、第3四半期(7~9月期)の成長率が注目されたが、10月に発表された成長率は前期比で0.1%増を記録、辛う

じてリセッションは回避された。個人消費(前期比0.4%増)や建設投資(同1.2%増)などが回復に貢献したが、EU離脱延長の期日10月31日(2020年1月末まで再延長)を控えた在庫積み増しなどの企業行動が回復の要因のひとつになったとしたら皮肉である。

ドイツ商工会議所連合会(DIHK)が2020年1~2月にかけて在独企業2,500社(回答企業1,500社)を対象に行った対英国ビジネスに関するアンケートの速報結果が発表された。それによると、現状について「悪い」と答えた企業は全体の36%で、昨年の調査回答(38%)とほぼ同数で、今後1年間の見通しについては、58%の企業が「悪くなる」と回答している。また、15%の企業が投資を英国からドイツや他のEU諸国に移転することを計画している。これは何らかの追加関税や規制など法的な不確実性が高いという判断からである。一方で、ユーロ通貨以外の他のEU諸国とのビジネスには34%が肯定的であり、「悪い」と回答した企業はわずか9%であった。事実、ユーロ圏でビジネスをしている企業の47%が良好であると回答している。また、半数以上の企業が最大のビジネスリスクは税関と認識しており、通関期間も含めた関税貿易障壁を挙げている。ほぼ同数の企業(47%)がEU離脱後の不明確な法的状況も大きなリスクと捉えており、すでに英国政府が発表している独自の規制により、二重の認証の必要性や生産ラインの追加などに迫られる可能性も示している。さらに、潜在的ブレーキとして41%の企業が英国経済の中期的減速を挙げている。

在欧日系企業の動きはどうだろう。日本貿易振興機構(ジェトロ)が2019年10月に行ったアンケート調査(回答企業数842社)によると、

図 1 在独日系企業の Brexit による懸念要因（複数回答）



資料：「英国の EU 離脱に関する欧州進出日系企業の影響について」をもとに筆者作成

英国の EU 離脱による「マイナスの影響」があると回答した企業は全体の 31.0%（前年比 +14.9 ポイント）で、具体的な影響としては、物流・税関の混乱などを想定した「在庫積み増しにかかる費用」が指摘された。「Brexit による今後の事業への影響」については、欧州全体で「マイナスの影響」と答えた企業は 37.7%、「わからない」と回答する企業は 36.9%で、7 割以上の企業が先行きに不安を抱えていることが浮き彫りになった。在独日系企業に限定すると、「これまでにマイナスの影響がある」と回答した企業は 19%で、具体的には「在庫積み増しの実施」や「顧客の投資意欲へのマイナスの影響」、「取引先の撤退、規模縮小」などの声が聞かれた。プラスの影響があると回答した企業も 6%あり、「顧客の英国からドイツへの拠点の移転」や「ビジネス取引等の引き合いの増加」などが挙げられた。さらに、大多数の企業

（61%）で影響がないという回答だった。EU 離脱の影響度は英国と大陸、さらに大陸の中でもドイツとその他の国々との間に乖離があることが窺える。在独日系企業の Brexit による懸念要因は、「物流の混乱, EU・英国間の通関手続き」と回答する企業が多く、続いて「英国経済の不振」、「関税」、「EU 経済の不振」などが続いている。

II 困難を極める通商交渉

ドイツ経済への影響度を大きく左右する英国と EU との通商交渉は今後、どのようなシナリオが想定されるであろう。言うまでもなく、英国の交渉相手はドイツではなく EU であり、2019 年 12 月から欧州委員長に就任したウルズラ・フォン・デア・ライエンである。ドイツのアンゲラ・メルケル首相の秘蔵っ子と言われ、国防

相、労働・社会相などを歴任し、一時は、ポスト・メルケルの声もあった彼女はブリュッセル生まれ、ロンドンの大学を卒業。EUの前身である欧州石炭鉄鋼共同体（ECSC）官僚であった父親の背中を見て育った生粋のEU人とも言える。EUを守ろうとする姿勢は誰よりも強く、従前よりもさらに厳しい交渉となることは想像に難くない。

ジョンソン首相は、EU・カナダ包括的貿易投資協定を念頭に、物品・サービス、その他の分野での協力を規定した広範なFTAをEUとの間で締結する意向を表明している。いわゆる「カナダ・プラス」と言われる形態である。それに対して、フォン・デア・ライエン委員長は、政治宣言の枠組みに基づき交渉を進めるものの、「移行期間を延長せずに2020年末までに英国EUの新たな関係に関するすべての面で合意することを期待すべきではない。優先順位が必要」と主張している。また、EUのミシェル・バルニエ首席交渉官は、2020年は①英国EUの協働を可能にする新たな基盤の構築（例えば、気候変動、多国間主義の推進、欧州の利益保全など）、②英国EU間の極めて緊密な安全保障体制の構築、③英国EU間の公正な競争環境を前提とした経済関係の構築、の3点に集中すべきと表明している。この段階では、いくつかの項目を組み合わせた協定とするか否か、これまでの交渉のように段階ごとにすべての項目で妥結しなければ合意としない交渉スタイルを採るか否か、漁業、金融、安全保障などの交渉がFTA交渉に関連付けられるかなどが注目される。

一方で、双方にはどうしても譲れない一線「レッドライン」が存在する。英国のレッドラインは、2020年末までの移行期間を延長せず、

EU規制への連動なく、英国に対する欧州司法裁判所の管轄権は終了するというものである。EUのレッドラインはフォン・デア・ライエン委員長曰く「人の移動の自由を打ち切るなら、資本や物品・サービスの移動の自由もない。環境、労働、税制、政府補助金に関する公正な競争条件が維持されなければ、世界最大の単一市場（であるEU）へのアクセスは実現しない」というもので、これは、EU単一市場・関税同盟の一体性の堅持であり、公正な競争条件こそが最も重要と理解できる。現状、EUはたとえ「カナダ・プラス」であっても、一定の規制連動は求める構えであり、ジョンソン首相はその対抗姿勢として「オーストラリア・スタイル」の可能性をちらつかせている。オーストラリアとEUはFTA交渉を行っているが、いまだに通商関係はWTO基準となっている。「オーストラリア・スタイル」とは英国EUの通商関係をWTO基準にすることを意味し、ノーディールを婉曲的に表現したに過ぎない。ジョンソン首相の妥協のポイントとタイミングが注目される場所である。

交渉を担う一方のEU内の足並みにも乱れが生じている。フォン・デア・ライエン委員長が2019年7月に欧州議会において次期欧州委員長として承認された際、任期中のアジェンダ「A Union that strives for more」を提案した。その提案は①欧州グリーンディール、②人にやさしい経済政策、③欧州デジタル化対応、④欧州生活様式保全、⑤世界におけるより強い欧州、⑥欧州民主主義のさらなる促進、の6つから構成される。アジェンダの各項目の内容については他の執筆者に委ねるとして、ドイツ経済界に不安を抱かせたのはその演説の中で、「ユーロ圏の収斂と競争力のために予算枠を作

り、現在よりも経済成長を重視するシステムを導入する」と欧州通貨同盟に言及したことであった。また、他国の銀行が破綻した場合、最終的にドイツの預金者にも影響が及ぶ可能性のある EU 共通の預金保険制度の導入にも触れたことである。そして、アジェンダの目玉である「欧州グリーンディール」の中では、温暖化ガス削減のための努力を十分に行っていない国からの製品について関税をかける炭素国境税（Carbon Border Tax）を導入することも提案した。これにも EU 製品の価格競争力を阻害する要因となるという理由からドイツ経済界から反発が起こっている。フォン・デア・ライエン委員長のこれらの提案はまさにフランスのエマニュエル・マクロン大統領が主張してきた政策である。その背景には政治的な要因も含まれている。欧州理事会では 2014 年に委員長候補の選定について新たな制度が導入された。ドイツの連邦議会選挙、州議会選挙と同じ手法で、まず各会派から事前に筆頭候補を選び、選挙を経て最も議席の多い会派の筆頭候補が委員長候補として指名される仕組みである。これにより透明性を確保している。しかし、マクロン大統領はこの慣例を破り、筆頭候補でないフォン・デア・ライエン氏を強く推挙した。そのため、マクロン大統領の主張する政策に近い提案を行なったと言われている。

（フォン・デア・ライエン委員長がドイツ国内で不人気という点もあるが）これにより逆に EU 内での独仏蜜月に陰りが現れた。それを証明するかのように、2020 年 2 月 21 日に開催された EU 首脳会議では 2021 年からの 7 年間の中期予算案の合意ができなかった。マクロン大統領は「英国がいなくても、一致することはできなかった」といら立ちを隠さず、メルケル首

相は「合意するには違いが大き過ぎた」と失望を露わにした。ほぼ同時期にミュンヘンで開催された安全保障会議。この会議でも独仏の溝の深さが露呈した。自国第一主義を掲げる米国が北大西洋条約機構（NATO）の集団安全保障の原則を守り続けるか信頼が大きく揺らぐ中、マクロン大統領は、米国とヨーロッパの足並みの乱れを「NATO は脳死状態」と表現し、ドイツの決めない姿勢は、米国に頼らない「強い欧州」の構築が必要と考えるマクロン大統領にとっていら立ちと映っている。「イラついてはいないが、もっと野心的になってほしい」というコメントにその気持ちが表れている。メルケル首相からすれば、マクロン大統領が既定路線であったアルバニア、北マケドニアの EU 加盟交渉に横やりを入れたり、クリミア半島問題で対立するロシアとの関係改善を言い出したりと本気で EU 改革に取り組んでいるように見えない。政治的には両者ともに厳しい立場に置かれ、双方ともにいら立ちを隠せないでいる。

Ⅲ 規制と開発の狭間で揺れる 自動車産業

ドイツ経済に話しを戻すことにしよう。2019 年 9 月、ドイツ経済の屋台骨を支える自動車産業界に激震が襲った。VDA のマッテス会長が辞任するという発表だ。南ドイツ新聞（SZ）によると、フォルクスワーゲン（VW）はマッテス会長には政治的に十分な影響力がないという不満があり、気候変動目標によって一段と厳しい状況にある中、より強い声が必要だと主張していた。ダイムラーとコンチネンタルはこの辞任に遺憾の意を表明し、VDA 内に不協和音が生じた。気候変動目標とは、EU が自動車メー

カーに対して二酸化炭素（CO₂）排出量削減への取り組みを促す排出ガス規制である。具体的には、乗用車1キロ走行当たりのCO₂排出量を2021年までに平均95グラムに削減するものである。あるコンサルタント会社の推計によると、この排ガス規制の目標達成には2021年までに乗用車のEV（電気自動車）のシェアを現状の3倍に、HV（ハイブリッド車）のシェアを同じく5倍に引き上げなくてはならないという。また、メーカーはCO₂排出量を2025年までにさらに2021年比で15%、2030年までに37.5%削減しなくてはならない。この規制が達成できなければ、メーカーは基準を1グラム超えるごとに1台当たり95ユーロの罰金が科せられる。この目標があまりにも遠いのは自明であり、そのためには自動車業界の代弁者として政治力があり、ベルリンやブリュッセルに向けたロビー活動を強力に推進できる人物が必要であった。2020年2月、新会長にヒルデガルト・ミュラーが就任した。元キリスト教民主同盟（CDU）の政治家である彼女は、会長就任にあたり「気候保護と持続可能な個人のモビリティの両立性については、集中的かつ事実に基づいた議論が必要で、問題は主要産業がより多くの気候保護に取り組んでいるかではなく、社会全体としてこの目標をどのように達成できるか議論していく」と意気込みを語った。また、「エコロジー、経済的・社会的持続性3つの側面すべてに責任を負い、自動車産業界としてこれに真摯に取り組む、関係者すべての人たちと対話していく」と述べた。「（ディーゼルスキャンダルで）失われた信頼を取り戻し、必要な改革を推進したい」と締め括っている。

規制という逆風が吹く中、2019年のドイツ国内の乗用車の新規登録台数がVDA及び連邦

自動車局（KBA）から発表された。2009年以来最大の360万7,200台を記録した。一方、輸出台数では前年比13%減の348万500台で、ドイツ国内の生産台数も466万1,800台で前年比9%減という結果となった。国内市場という観点だけで見れば、2019年末にかけて回復基調に向かった。新規登録燃料別シェアでは、ガソリン車が59.2%（前年比3.2%減）、ディーゼル車32.0%（同0.3%減）とほぼ横ばいであったが、HVは6.6%で前年比83.7%増、EVも1.8%ながら前年比で80%増を記録した。

しかし、世界市場は減速傾向にあり、2018年の販売台数は前年比5%減の8,000万台強、この下落幅は2009年の金融危機以来の大きな数字となった。VDAは、世界的販売不振は中国市場での10%の縮小が主要因であり、外需の低迷に加え、自国第一主義を背景とした関税問題、Brexitに絡む不透明感の影響を受けていると分析している。こうした現状を踏まえ、VWでは、今後4年間で非製造部門の最大4,000人のポストを削減すると発表した。アウディでも2025年までに最大9,500人を整理することで労働組合と合意した。ダイムラーでは2022年までに世界で数千人規模の削減を発表するなど危機感を募らせている。

一方で、EV開発に向けた動きは活発化している。まず連邦政府は2019年11月4日、EVの普及促進や包括的な水素戦略の策定、自動運転技術の法的・技術的な枠組みを進めることで産業界、労働組合、州政府などの関係者と合意した。2025年末までEVなど低排出ガス車の購入を促進するために導入した新車購入補助金の延長・拡大を決定し、70万台のEVの新規購入が期待されている。EVの公共充電スタンドも現在の21,100カ所から2030年までに100

万カ所に増設するという気候変動対策パッケージに基づき、今後2年間に50,000カ所の公共充電スタンドを設置する。民間セクターによる充電スタンド設置を促すべく、法的な枠組みも整備する。包括的な水素戦略の策定、自動運転やコネクテッドカーについてイノベーションの創出を促すため法的・技術的な枠組みを早急にまとめる。

自動車メーカーの動きはより活発だ。VWはEV導入の基本方針として今後10年間（2028年まで）に70ほどのEVモデル車種を投入する。EVの割合を2030年までに全体の40%以上に高める。さらに、2050年までにグループ全体で脱炭素化を実現し、すべての工場のCO2排出量を2025年までに2010年比で50%削減する。電池調達については、2019年から韓国のLG、サムスンSDI、SKイノベーション、中国のCATLから調達している。2022年からは米国での生産についてもSKイノベーションから蓄電池を調達する。リチウムイオン電池セルの生産については、スウェーデンのノースボルトと一緒に、VW本社に程近いニーダーザクセン州ザルツギッターに年間16ギガワット時（GWh）相当の能力を備えた工場を建設し、最終的には年間24GWh相当の生産能力まで引き上げる。

ダイムラーは2022年までにすべてのモデルでEV化を実施する。プラグインハイブリッドや48ボルト（V）のマイルドハイブリッドなどバリエーションを豊富に揃え、2025年までにEVを含む電気駆動車種の売り上げを全体の15~25%にするという目標を掲げる。電池調達については、セルは200億ユーロ以上を投資して世界市場で購入、工場を組み立てる。工場は、ジンゲルフィンゲン、ウンターテュルクハ

イム、カメンツ（いずれもドイツ）、北京（中国）やバンコク（タイ）などで建設が進む。2019年4月には次世代リチウムイオン電池開発のために、米国のシラ・ナノテクノロジーとの提携を発表した。

BMWは、2023年までに25の電気駆動モデルを発売するという計画を発表。前出の2メーカーと比してEV製造で一歩先んじるBMWでは、2020年に瀋陽（中国）、2021年にはディンゴルフィン、ミュンヘン（ともにドイツ）の工場にEVモデルの製造を開始する。電池調達では、2021年にドイツのエアフルトに工場を新設するCATLと長期にわたる契約を締結し、40億ユーロ相当の電池セルを調達する。将来的には電池製造に必要なコバルト等の原材料も自前で調達することを検討している。

気候変動目標への対応、EV化への投資、さらに自動運転やデジタル化などへの対応が各社の経営基盤を圧迫しているのは事実で、そのため、研究開発分野でメーカー間の提携が進んでいる。

VWとフォードでは、2019年7月にEVと自動走行（AV）分野で業務提携を発表した。すでに両社は中型ピックアップトラックや商用バンの共同開発で提携を発表していたが、その対象を人工知能（AI）などの新興技術に広げることで、開発に伴うコスト低減と市場拡大を目論んでいる。EVではVWが開発するEV用車体プラットフォームをフォードに供給し、EVモデルの設計・製造を行うと発表。AIの分野では、技術開発を行うフォード傘下の「アルゴAI」に対して、VWグループが26億ドル相当を投資し、フォードと対等な立場で開発に携わる。アルゴAIの自動運転システムは欧州や米国で商業ベースでの採用が計画される初め

でのシステムで、今後両社はそれぞれ自社モデルへの導入を進めていく。

ダイムラーとBMWの間では、自動運転の長期的な戦略的提携に関する契約に署名した。その提携では、それぞれが自動運転レベル4（高度運転自動化）までの次世代技術の共同開発に合わせ、高速道路だけでなく、都市圏での自動運転の導入に向けた提携拡大も視野に入れている。両社ともに2024年に投入予定の新モデル乗用車に新たに開発した自動運転技術を搭載する予定だ。

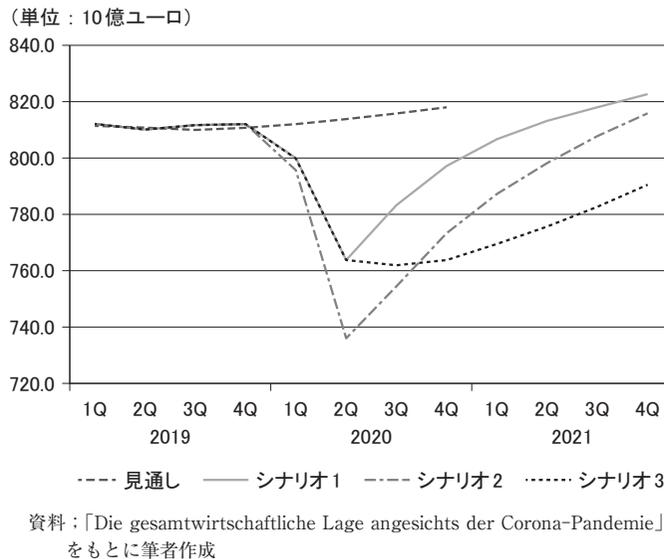
自動車産業の将来はどのようなになるだろう。連邦政府は水素戦略を推し進めていく姿勢を鮮明にしているが、中期的には自動車メーカー各社はEVが主戦場となるとみる。欧州では現在、48Vマイルドハイブリッド車の量産が進んでいる。ポッシュは48V用バッテリーを開発し、欧州の自動車メーカーに供給している。同社は2025年までに世界中の新車の約20%（約1,500万台）が48Vシステムもしくは48Vバッテリーを搭載すると予想している。48Vマイルドハイブリッドとは、日本メーカーが得意とする高電圧のフルハイブリッドよりも低コストで燃費効率を高める電動化システムで、電圧を高くすれば、同じ電流を使っても電力を高めることができる。電圧の高低が技術の優劣ではなく、クルマの重量やバッテリー容量、クルマの価格設定などによって最適な電圧が必要となる。何よりも重要なのは気候変動目標への対応であり、2030年にはさらにCO2排出規制は厳しくなることが予想され、既述したように、EV、HVのシェアを飛躍的に引き上げないと対応できない状況においては、48V、フルハイブリッドのどちらが優れているというレベルの話ではなく、CO2排出量規制への回答がこ

の動きなのである。いずれのハイブリッドも過渡期への対応であり、中期的にはEVが主戦場とならざるを得ないという背景の中で、2030年までにはEVに対する環境、インフラ、価格などすべてがマイルドに収斂し、8年というサイクルでモデルチェンジが行なわれるドイツ車の次のモデルが出てくる2030年にはそのラインアップからマイルドハイブリッド車は姿を消し、EVが主流となっていることだろう。

IV コロナ・パンデミックを乗り越える

キール世界経済研究所のガブリエル・フェルベルマイヤー所長はすでに2020年2月下旬の段階で、新型コロナウイルスの経済的影響は2008年の金融危機を上回るだろうと予測し、政府に対し早急に対応策を検討することを進言した。DIHKのボルカー・トリアー外国貿易部長は3月17日、「このパンデミックは欧州経済の成長を1%引き下げることになるだろう」と発言し、「(それでも)これはかなり楽観的なシナリオで、金融危機以来の最悪の経済危機に直面している状況である」と憂えた。ifo経済研究所は2020年のドイツ経済の成長率が最大6%の引き下げとなるだろうと発表した4日後の3月23日、さらに悲観的なレポートを発表した。現在の外出規制、接触制限などの経済的閉鎖措置が2カ月続けば最大4,950億ユーロ、3カ月続けば7,290億ユーロの落ち込みがあり、成長率ではそれぞれ11.2%、20.6%押し下げる。フェスト同研究所長は「過去数十年でドイツが経験したいかなる経済危機や自然災害をも上回る影響が出るだろう」とコメントしている。さらに、「5賢人委員会」と呼ばれる連邦政府に経済政策を提言する経済諮問委員会が3月

図2 経済回復の3つのシナリオ



30日、連邦政府に提出した特別報告書を公表した。景気回復への道は完全に閉ざされ、2020年経済は大幅な縮小を余儀なくされる。報告書では2020年と2021年の経済について3つのシナリオが用意された。現在の情報で最も現実味があるベースラインシナリオで、2020年はマイナス2.8%、2021年には3.7%の成長率を記録する。ベースラインシナリオとは、現在の経済的閉鎖措置が遅くとも5～6月には終了し、夏を迎えるころには正常に戻っているという前提。より大胆なV字回復を予測するシナリオは、大規模な生産停止や経済的閉鎖措置が夏まで続くことが前提で、そのため2020年前半はスランプとなり、成長率はマイナス5.4%となる。しかし、2021年には消費反動と統計的ずれ込みが発生し、4.9%へ上昇する。3つ目のシナリオは経済的閉鎖措置が夏を超えて継続する場合である。2021年中には経済回復が開始せず、この措置自体が経済構造に対する深刻な障害を取り除くに足りないということの意味す

る。資金調達の悪化、不確実性の高まりにより投資を一層鈍化させ、消費は冷え込んでいく。2020年成長率はマイナス4.5%で、2021年成長率は1.0%とゆっくりとした回復にしかならない。シナリオの行方はさておき、最優先事項は健康の保護であることは間違いなく、「成長を回復させるための前提条件は、社会的及び経済的生活が正常化すること」であるとラース・フェルド座長は説明する。その上で、「政府は経済回復のための準備が必要である」と訴える。まずは起業家の能力をできる限り維持すること。所得の安定を目指し、経済回復に対して財政刺激策を用意すること。そして、経済的閉鎖措置の間でも職業教育、トレーニングなどを促進し、回復と経済発展を支援する能力を最大限活用すべきであると。

連邦経済エネルギー省は4月29日、2020年実質GDP成長率はマイナス6.3%に落ち込み、2021年は5.2%に回復するという見通しを発表した。中国との貿易でも、2桁以上の落ち込み

が露呈することになり、ドイツ経済にとって大きな痛手になることは間違いない。「ドイツ経済にとって重要なのは流動性であり、経済の維持、成長には流動性の供給が欠かせない」とDIHKのトリアー氏は力説する。連邦政府は労働時間の短縮のための給付、税納付の繰り延べ、債務不履行の保証など援助のサインを発信した。さらに、6,000億ユーロ規模の企業救済ファンド「経済安定化基金」を設立して、流動性と支払い能力を確保し、企業の倒産、外国企業による買収などから守ることも準備した。バイエルン州では独自に「バイエルンファンド」を設立し、信用保証や州による一時的な企業株式の一部取得などを可能としている。ドイツ経済を支えてきた中堅・中小企業、とりわけ家族経営の中小企業への具体的なサポートも矢継ぎ早に発表されている。資金繰りに窮している小規模事業者に資金を提供する即時支援プログラムでは簡素な申請、手続き、スピードを以て実効性を高め、オンライン申請後3日で給付を実行、細かな確認作業は2020年の税納付の際に行うこととした。

「必要なことは何でもやる」と国債発行を7年ぶりに解禁したメルケル首相。4月24日には追加経済対策として、時短勤務者の収入機会の拡大、時短勤務の補償額の引き上げ、失業保険の支給期間の延長、営業を持ち帰りに限られているレストランなどに対して2021年6月30日まで付加価値税を7%（現行19%）に軽減するなどきめ細かな対応を進めている。予見できなかったパンデミックにより経済が窮地に陥り、V字回復への道のりはさらに困難を極める。そして、各国リーダーはこの見えない敵を鎮圧し、普通の生活を取り戻すことができるか、その指導力が試されている。2020年秋以降に選挙を控えているリーダーたちにとっては政治的にもまさに正念場を迎えている。

【参考文献】

- 「Auswirkungen des Brexit」(March 2020, Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V.)
- 「Die gesamtwirtschaftliche Lage angesichts der Corona-Pandemie」(22. March 2020, Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung)

世界でも例をみない諸外国の直接投資統計を調べる統計年鑑
世界主要国の直接投資統計集 (2019年版) II. 国別編—CD-ROM版—

※印刷イメージのPDF版とEXCEL形式のデータ編で構成。 発行：2019年6月 / 価格：70,000円

※米ドル建に換算した数値データが利用できます（自国通貨建と米ドル建の2種類の表で構成）

日本で唯一の直接投資統計の年鑑。1997年以来毎年発行し22回目

- ・日本企業の進出が多い国・地域を中心に、対内および対外直接投資統計を取録。取録国数：57か国（日本を含む）
- ・各国・地域の中央統計局、中央銀行、外国企業誘致促進機関等が作成する直接投資統計をもとに最新時点までの時系列データを掲載

【収録国・地域】アジア・太平洋地域 [中国、香港、韓国、台湾、フィリピン、タイ、シンガポール、ベトナム、ラオス、マレーシア、ミャンマー、インド、バングラデシュ、パキスタン、オーストラリア、ニュージーランド]

米州 [米国、カナダ、メキシコ、ブラジル、チリ、ペルー]

欧州 [英国、ドイツ、フランス、アイルランド、ベルギー、オランダ、ルクセンブルク、ノルウェー、スウェーデン、フィンランド、デンマーク、オーストリア、スイス、スペイン、ポルトガル、ポーランド、チェコ、ハンガリー、ルーマニア、ブルガリア、エストニア、ラトビア、リトアニア、クロアチア、スロベニア、キプロス、ギリシャ]

その他 [ロシア、イスラエル、南アフリカ、トルコ]

- ・見本 http://www.iti.or.jp/report_90.pdf をご参照ください。

- ・姉妹統計年鑑の「世界主要国の直接投資統計集 I. 概況編」を併用してお使いになると便利です。

※お問合せ、ご購入をご希望の方は下記までご連絡ください。

一般財団法人 国際貿易投資研究所 (ITI)

TEL: 03(5148)2601 / FAX: 03(5148)2677

〒104-0045 東京都中央区築地1丁目4番5号 第37興和ビル3階

E-Mail: jimukyoku@iti.or.jp / URL: <http://www.iti.or.jp/>