

「欧州における中国の『一帯一路』構想と 同国の投資・プロジェクトの実像」

2018年3月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

ブリュッセル事務所

海外調査部 欧州ロシア CIS 課

欧州における中国の顔は多様だ。安価な商品の供給源として、アンチ・ダンピング（不当廉売）問題で取り上げられる「グローバル・コンペティター（国際的競合相手）」としての顔もあれば、豊富な資金を欧州の社会基盤整備プロジェクトに投下する有望な投資家「グローバル・パートナー」としての顔も併せもつ。国家と産業・企業の関係が判り難く一体化しているようにも見えるが、欧州側で十分な投資資金を調達できないプロジェクトに対して柔軟に資金投下するなど、欧州側の潜在需要に応じている側面も否定できない。欧州における中国「一帯一路」構想の展開や中国企業主導の投資・プロジェクトについては有識者の間でも脅威論と楽観論が交錯するのが実態だ。

西欧を中心とした中国企業による「先端技術企業の買収」を契機に、「中国＝脅威」論が強まり、EU域外企業によるEU企業の買収に対する審査強化の動きに繋がっている。また、中・東欧では、中国企業による投資・買収について「想定していた水準の大型投資が少ない」「現地雇用拡大への貢献が限定的」などの声も多く、「中国＝落胆」論が急速に広がり始めている。さらに、EUからの緊縮財政要請などに困窮したギリシャや南東欧では、EU支援（大型補助金）を当てに出来ない現状の中、中国の資本力に対する期待感が依然として強く、長期的なプロジェクトでは中国投資企業が現地企業の生産性向上や収益性改善など一定の経営上の成果を上げている。これらが最近の注目点と言えるだろう。

本レポートでは、現地の有識者への取材も含め、中国の「一帯一路」構想に対する欧州側の反応・動き、中国企業による投資・プロジェクトの現状について報告する。

【免責条項】

本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用ください。

ジェットロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェットロおよび執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

禁無断転載

目次

第1章	欧州における中国「一帯一路」構想の意義	
1.	EU・中国関係	1
2.	EUが期待する中国「一帯一路」構想	2
3.	中国「一帯一路」構想と欧州を繋ぐ様々な枠組み	3
4.	中国「一帯一路」構想に対する欧州有識者の見方	3
	【現地有識者の見解 ①】	5
	【現地有識者の見解 ②】	6
	【現地有識者の見解 ③】	8
第2章	欧州での投資・プロジェクトの状況	
1.	中国「一帯一路」構想と欧州での投資・プロジェクトの関係	9
2.	ロジスティクス分野	9
	(1) 海運・港湾	9
	(2) 陸運・鉄道	11
	(3) 航空・空港	12
3.	エネルギー分野	16
	(1) 石炭火力発電所	16
	(2) 原子力発電所	17
	(3) 配ガス・配電事業	17
4.	先端技術分野	21
	(1) モノのインターネット (IoT)	21
	(2) 電気自動車 (EV)	23
5.	その他	29
第3章	まとめ	
1.	欧州は中国「一帯一路」構想をどう見ているのか	33
2.	新しい中国との経済関係を模索するEU	33
	【アンチ・ダンピング】	33
	【循環型経済】	35
3.	EU域外企業による買収に対する審査強化に動くEU加盟国	36
4.	結び	37

第1章 欧州における中国「一带一路」構想の意義

1. EU・中国関係

2018年のEU・中国関係は「EU・中国観光年（中国・欧盟旅遊年）」のオープニング・イベントで幕を開けた。欧州委員会のエルジビエタ・ビェンコフスカ委員（域内市場・産業・起業・中小企業担当）は2018年1月19日、イタリア・ベネチアで開催された開会式の挨拶で「中国からの旅行者の積極的招致」「EU・中国相互の査証（VISA）発給手続きの簡素化に向けた条件整備」を提案するなど、中国に対する歓迎ムードを盛り上げた。また、中国の李克強首相は同開会式に祝辞を寄せ、「中国とEUは「平和」「成長」「改革」「文明」を念頭にパートナーシップ構築に向けて動いており、「EU・中国の協力のための2020戦略計画」（2013年11月に発表された「貿易・投資の活性化」「農業協力」「運輸・社会基盤整備での協力」「科学技術・イノベーション協力」などを含む包括的な相互協力のためのイニシアティブ¹⁾）の完全実施、中国「一带一路」構想とEUの開発戦略での提携関係を促進するための好機を迎えている」と述べた。EUとしては、中国側から相互協力関係の構築への前提として、「一带一路」構想があるとの楔を打ち込まれた格好だ。

また、フランスのエマニュエル・マクロン大統領は2018年1月8日、国賓として北京を訪問し、習近平国家主席と会談。同大統領の就任後、初めてのアジアの外遊先として、中国を選んだことに注目が集まった。会談ではフランス政府が中国の「一带一路」構想に積極的に参画し、この枠組みに基づく協力関係を推進することも確認された。

続いて、慎重な対中姿勢で知られる、英国のテレーザ・メイ首相も2018年1月31日～2月2日に中国を訪問。習近平国家主席、李克強首相らと会談し、英国が中国「一带一路」構想への協力を進める考えを明らかにしている。更に、英国が中国企業による投資を歓迎する考えも打ち出した。メイ首相のこの訪問に同行した英国企業ミッションが成立させた商談の経済効果は90億ポンドに及ぶと見られている。

EU統計局（ユーロスタット）が2018年2月15日に発表した2017年1～12月のEU国際貿易（商品）統計によれば、EU28カ国の中国からの輸入額は3,743億ユーロに達し、2017年も、中国はEUの輸入統計上、最大の相手国となった。EU域外からの総輸入に占める中国の割合は20.2%で、米国（13.7%）やロシア（7.8%）、日本（3.7%）などの主要国を大きく上回る。また、欧州への旅行者の誘致を行う非営利団体である欧州観光委員会（ETC）によれば、中国から欧州²⁾（EU非加盟国も含む）への旅客数は1,046万（2016年）に達し、欧州への最大の旅客供給国である米国（2,685万）や隣接するロシア（1,460万）には及ばないものの、カナダ（501万）、オーストラリア（496万）、日本（418万）を大きく引き離している。この欧州への旅客の中、中・東欧への旅客数に注目すると、ロシア（759万）に続いて多いのが、中国（391万）で、旧共産圏地域の観光産業に対して大きな存在感を示している。他方、ユーロスタットが2017年12月21日に発表した外国直接投資（残高）統計（2016年末時点）によれば、EUの対内直接投資残高に占める中国（香港含む）の割合は2.2%に留まっている。EUでの対内直接投資残高全体の38.1%を占める米国は別格だが、中国よりもスイス（12.2%）、カナダ（4.0%）、日本（3.3%）の方がEUに対する直接投資の担い手として存在感を示している。

¹ https://eeas.europa.eu/delegations/china/15398/eu-china-2020-strategic-agenda-cooperation_en

² ETCに参加する32カ国（オーストリア、ベルギー、ブルガリア、クロアチア、キプロス、チェコ、デンマーク、エストニア、フィンランド、ドイツ、ギリシャ、ハンガリー、アイルランド、イタリア、ラトビア、リトアニア、ルクセンブルク、マルタ、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、スロバキア、スロベニア、スペインのEU24カ国と、アイスランド、モナコ、モンテネグロ、ノルウェー、サンマリノ、セルビア、スイス、トルコ）が対象。

この様に、欧州における中国の存在感は、商品貿易や（来訪・インバウンド）旅客、そして、「一帯一路」構想を始めとする外交面で大きいものに対して、相対的に対内直接投資残高に占める割合は限定的、という特徴がある。この結果、欧州委員会など EU 側が期待する、「外国直接投資に伴う雇用創出」という面での中国の経済貢献が不透明な状況にある。

2. EU が期待する中国「一帯一路」構想

こうした状況にも関わらず、EU 側の中国「一帯一路」構想に対する期待は根強い。停滞気味な中国の EU 投資を活性化する起爆剤として期待している面も窺える。2017 年 6 月 2 日、ブリュッセルで開催された第 19 回 EU・中国首脳会議では、EU が域内の交通網（鉄道、道路、港湾など）整備のために進めてきた「汎欧州運輸ネットワーク（TEN-T）計画」と中国「一帯一路」構想の双方に基づき、EU と中国の交通網の相互連携を強化する方針が確認された。政策対話や意見調整を開始する段階だが、これまで一部の EU 加盟候補国を除いて「域内完結」が前提にあった「TEN-T 計画」と中国「一帯一路」構想との相互接続（EU・中国相互接続プラットフォーム）という新たな道が開かれた意義は大きいと考えられる。

なお、欧州において、中国「一帯一路」構想は「OBOR（One Belt, One Road）」「BRI（Belt and Road Initiative）」「B&R（Belt and Road）」などの略称・呼称で表現されることが多い。

EU は 2017 年 5 月の「EU・中国相互接続プラットフォーム」の金融・投資専門家会議で、「TEN-T 計画」に基づくプロジェクト案件として、

- (1) ジェノバ港・防波堤整備事業（イタリア）
- (2) トリエステにおける統合型鉄道ターミナル整備事業（イタリア）
- (3) オドラ川水運（E30）の国際水準化事業（ポーランド）
- (4) シレジア地方における運河建設事業（ポーランド）
- (5) ビスワ川・中下流域における水利施設建設事業（ポーランド）
- (6) ワルシャワ・ブレスト水運（E40 延長）接続事業（ポーランド）
- (7) コシツェ鉄道ターミナル開発事業（スロバキア）
- (8) レオポルドフ鉄道ターミナル開発事業（スロバキア）
- (9) ブラチスラバ鉄道ターミナル開発事業（スロバキア）
- (10) ヘムス高速道路（ソフィア～バルナ）整備事業（ブルガリア）
- (11) 黒海沿岸高速道路整備事業（ブルガリア）
- (12) ルセ～バルナ鉄道網整備（設計見直し）事業（ブルガリア）

の 12 事業を提示している。アドリア海および黒海の沿岸、あるいは中・東欧において「一帯一路」構想との接続が想定される地域における交通インフラの整備が挙げられているのが特徴だ。但し、陸路での接続の場合、ウクライナ、ベラルーシなどの EU 域外国との協力も必要となり、事業実施面での不透明性は否めない。

また、第 19 回 EU・中国首脳会議では、欧州投資銀行（EIB）傘下で中小企業への金融支援を担う欧州投資基金（EIF）と、「一帯一路」構想に基づく経済協力・相互接続などのための金融支援を行うファンドとして、習近平国家主席が 2014 年 12 月に設立したシルクロード基金³

（SRF）が、相互協力のための覚書に調印した。この覚書によって、EIF と SRF は、EU 域内の中小企業を支援するプライベート・エクイティ（PE）ファンドやベンチャー・キャピタル（VC）ファンドに共同で投資することが確認されている。この結果、総額 5 億ユーロ（EIF と SRF が折半）の新たなファンドが生まれた。このファンドは欧州委員会のジャン＝クロード・ユンケル委員長の肝煎りで始まった、欧州戦略投資基金（EFSI）を補完する役割を担うことに

³ <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23773/index.html>

なる。なお、この覚書は、欧州委員会と中国・国家発展改革委員会の働き掛けにより実現したとされている。

この他、「一带一路」構想のルートが自国を経由するか否かについて、EU加盟国では関心が高いテーマとなっている。オーストリアはルートから外れるとの懸念を払拭するため、オーストリア連邦産業院（WKO）ウィーン支部が2017年10月、中国・国際貿易促進委員会（CCPIT）との間で、「一带一路」構想に関する関係強化のための覚書を締結。WKOは、オーストリア国鉄（ÖBB）とも協力して中国側に働き掛けを強める方針だ。

3. 中国「一带一路」構想と欧州を繋ぐ様々な枠組み

中国「一带一路」構想と欧州を繋ぐひとつの枠組みとして、アジアインフラ投資銀行（AIIB）が注目される。「欧州の金融センター」を担う英国（承認：2015年12月）が先陣を切って参加表明すると、オーストリア、ドイツ、ルクセンブルク、オランダ（同：2015年12月）が続き、今ではEU加盟国のうち合計19カ国がAIIBに参加している⁴。

一方、欧州委員会は「AIIBへの加盟をめぐる（EU側の）混乱で、EUにはアジアを中心とする新興地域に対する共通の戦略が欠如していることが明らかになった」と指摘。この結果、EU加盟国が独自の判断で、統一感なく参加表明する事態になったことを認めている。また、欧州委員会または欧州投資銀行（EIB）などのEU機関として、AIIB創設メンバーとして参加を目指すという選択肢もあったのではないかとの見方も示している。

このようにEU側には中国「一带一路」構想の専門的な受け皿機関は存在せず、通常的外交・経済交流の中で対応が行われているのが実態で、EU加盟候補国を含めて中・東欧諸国を中心に進められている中国—中・東欧首脳会議（16+1会議；CEECs）が現行では最大の受け皿機関と見ることもできる。現在の参加国はEUに加盟するブルガリア、クロアチア、チェコ、エストニア、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、ポーランド、ルーマニア、スロバキア、スロベニアの11カ国と、EU加盟候補国のアルバニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、マケドニア、モンテネグロ、セルビアの5カ国を加えた16カ国と中国である。

しかし、欧州議会は、CEECsについて「EU法、EUの規範・価値観、その団結の視点で考えて議論の余地があるフォーマットだ。その創設から5年近くが経過しているが、相互に満足できる成果の実現は期待に対して遅れている」との認識を示している（2017年3月の欧州議会声明）。

中国—中・東欧首脳会議はこれまで6回開催されており、次回開催はブルガリアの予定。これまでの開催国（都市）は下記の通り。

- 第1回（2012年4月）：ポーランド（ワルシャワ）
- 第2回（2013年11月）：ルーマニア（ブカレスト）
- 第3回（2015年1月）：セルビア（ベオグラード）
- 第4回（2016年10月）：中国（蘇州）
- 第5回（2016年11月）：ラトビア（リガ）
- 第6回（2017年11月）：ハンガリー（ブダペスト）
- 第7回（2018年予定）：ブルガリア（ソフィア）

4. 中国「一带一路」構想に対する欧州有識者の見方

こうした中国「一带一路」構想について、欧州側の有識者はどう評価するのか。

⁴ <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>

まず、現代中国を専門とするシンクタンクのメルカトル中国問題研究所（MERICS；本部：ドイツ・ベルリン）は2018年2月5日、グローバル公共政策研究所（GPPi）と共同で「中国・覇権主義の台頭；欧州で拡大する中国の政治的影響力を読む」と題する報告書を発表し、欧州側から見た「中国＝脅威」論を打ち出している。同報告書では、クリミア編入など政治的行動の目立つロシアとは異なり、中国に対する欧州の警戒感は緩いが、中国共産党政府は欧州の政治・経済のリーダーやメディアの取り込みを急速に進めていると指摘。また、同報告書は「（現在の）中国はもはや『欧州の門』に辿り着いた段階ではなく、既に内部に入り込んでいる（China is not just at [Europe's] gates, it is now already well within them.）」と強い調子で、欧州における中国の影響力の拡大に警鐘を鳴らしている。「一帯一路」構想についても、本来は極めて戦略的な企みだが、EUが協調姿勢を打ち出したことで、「便利な毒消し役（Useful legitimizer）」を担ったと皮肉を込めて指摘している。そして、EU加盟各国首脳に対して、中国共産党政府の影響力を迅速且つ徹底的に抑止し、柔軟な投資規制を導入するよう提言した。

総じて、ドイツを含めた西欧では、こうした「中国＝脅威」論がしばしば聞かれる。特にギリシャなど欧州債務危機に直面した国々がEUから十分な支援を得られない状態で、厳しい緊縮財政を迫られた結果、EU（西欧）に対する離反姿勢を示し、そうした国で中国の影響力が急速に拡大したとの論調が目立つ。

しかし、欧州には「中国＝脅威」論とは異なる中国観も存在する。チェコ、スロバキア、ハンガリーといった中・東欧諸国に対する中国の影響力の問題をテーマに、それらの国々の研究者、非営利法人が立ち上げた専門サイト「ChinfluenCE.com⁵（「チャイニーズ・インフルエンス」の略称）」に、2018年2月14日付で掲載された、ブダペスト・コルビヌス大学（旧ブダペスト経済・行政大学）の社会科学・国際関係学部で准教授を務めるタマシュ・マツラ博士の論評によれば、「中・東欧の中でも、ハンガリー（オルバーン・ビクトル政権）は中国に接近姿勢を強める急先鋒のひとつだが、そのハンガリーにおいてすら、中国に対する強い期待と中国の経済貢献（実績）のギャップに気付き始めている」との見解を示し、「中国＝脅威」論ではなく、「中国＝落胆」論が急速に広がり始めていると指摘している。ハンガリー政府は、中国との関係強化を目指す「東方開放戦略⁶（ハンガリー語：Keleti nyitás stratégia）」の効果で、「ハンガリーは中国への輸出拡大に留まらず、中国からの直接投資拡大にも期待できる」と発表しているが、ハンガリー政府の外交努力にも関わらず、中国からの主要な直接投資はハンガリーには殆ど来ていない、とタマシュ博士は見ている。ハンガリー政府が「東方開放戦略」を打ち出して以降、中国化学大手の万華化学集団（世界的なポリウレタン樹脂メーカー）によるハンガリー化学大手ボルショドケム買収（買収完了：2011年2月）以外には大型投資案件は殆どないと同博士は指摘する。→下記【現地有識者の見解 ②】参照

この他、EU加盟候補国のセルビアでは、中国企業による投資の効果で、旧国営企業の生産性が大幅に改善したとの声も聞かれる。セルビアで1947年に設立された経済研究所（本部：セルビア・ベオグラード）によれば、中国の河北鉄鋼集団による買収（買収完了：2016年6月）の結果、経営が安定したとされるスメデレボ製鉄所については「中国投資の結果、同製鉄所の生産性は大幅に改善し、売上高の大幅拡大に貢献。セルビア最大の輸出事業者に成長した」という。また、中国進出口（輸出入）銀行などの融資や、中国機械設備工程（CMEC）の施工で建設（起工式：2017年11月）が始まったコストラツ B3 褐炭火力発電所について「石炭火力発電に対する環境規制の影響で、EUとしての支援が期待できないプロジェクトに中国の参画が得られたことをセルビア側は評価している」と指摘する。セルビアでは「中国との関係は「一帯一路」構想という言葉が生まれる遥か以前から続く深いもの」との認識が根強い。→下記【現地有識者の見解 ③】参照

⁵ <http://www.chinfluence.eu/>

⁶ <http://www.kormany.hu/en/ministry-of-foreign-affairs-and-trade/news/hungary-s-eastern-opening-strategy-is-gaining-in-importance>

このように欧州における中国の投資・プロジェクトに対する評価は「脅威論」と「楽観論」が交錯しているのが実態だ。総じて脅威論については西高東低の傾向も見て取れる。ただ、EU加盟国が多い中・東欧では「想定していた程の大型投資はなかった」「現地雇用の拡大への貢献が少ない」などの現実と直面した結果の落胆論が急速に広がり始めていること、EU加盟候補国が多い南東欧では、本格的なEUの支援（大型補助金）を当てにできない現状の中、中国の資本力に対する期待感が依然として強く、中国側も一定の経営上の成果を上げていること、が注目点と言えるだろう。

【現地有識者の見解 ①】

中国政府の「一帯一路」構想は、アジアからインド洋を経由する従来のコンテナ貨物の対欧ロジスティクス・ネットワークを刷新するとの見方がある。一方、国際社会での発言力強化を狙った政治目的に過ぎないとする認識も併存する。中国企業が関与する投資プロジェクトが存在感を示す中・東欧などの政治・経済情勢に詳しいウィーン比較経済研究所（WiiW）のペーター・ハブリック上級エコノミストに聞いた。

<懸念される欧州側と中国側の「意識ギャップ」>

中国はEU最大の貿易相手国であるが、EUの対内直接投資残高（2016年末時点）に占める中国（香港含む）の割合は2.2%に留まっている。この点が「欧州における中国の実像を判り難いものになっている」と指摘するのが、中・東欧などの政治・経済情勢に詳しいウィーン比較経済研究所（WiiW）のペーター・ハブリック上級エコノミストだ。

同氏によれば、欧州の商品貿易における中国の存在感は圧倒的で、陸路・海路（北極海経由も含めて）の双方から中国と欧州の経済的関係強化を目指す「一帯一路」構想についても、これまでにない、新たな流通ネットワークの開発に貢献するものとして、欧州側に強い期待がある。同時に、これらのネットワーク整備・刷新に伴い、中国政府・企業が港湾や空港、高速道路、鉄道網など欧州の主要な運輸基盤に積極的な資金投下をし、これまで停滞していた中国からの欧州への直接投資やプロジェクト参画、これに伴う中国金融機関からの融資が活性化してほしいとの思惑もあるという。特に「一帯一路」構想でロシア・CIS地域を抜け、欧州側で最初の到達地となる中・東欧地域では中国からの投資に対する関心が高いという。

しかし、中国に商品貿易と同レベルの金融・投資面でのプレゼンスに期待する欧州側の認識と、中国側の思惑は必ずしも合致していないというのが、同氏の見立てだ。中国側の投資やプロジェクト計画には政治的な意向が色濃く投影され、長期的な事業としてのビジョンやビジネスとしての採算性の検証が適切に行われていないのではないかと懸念する。

<長期的な事業継続戦略に疑問>

ハブリック上級エコノミストによると、中国の「一帯一路」構想の究極的な狙いとして、

- (1) ビジネスにおけるダイバーシティ確保（リスク分散のための取引相手の多様化）
- (2) 新たな商品市場の拡大（そのためのロジスティクス網の整備）
- (3) 国際社会での発言力強化

が挙げられる。環太平洋パートナーシップ（TPP）協定という新たな経済圏の外に置かれる、中国と欧州の戦略的連携という側面よりも、中国として将来を見据えて、これまで関係が薄かった欧州との関係を再構築し、国内経済の減速や停滞に備えて市場として困り込む意識の方が強いという。

例えば、ハンガリー（ブダペスト）～セルビア（ベオグラード）を結ぶ高速鉄道網の整備プロジェクト（覚書調印：2015年11月）について、同氏は「長期的なビジネスとして成り立つほどの需要がこの路線に見込めるのか、疑問だ」と指摘する。資金があれば、ハードとして、高速規格の車両や鉄道軌道を整備することは可能だが問題はそれらを整備した上で、鉄道事業として利用者を安定的に確保、採算を取って路線を長期的に維持することにある。しかし、EU加盟候補国であるセルビアは必ずしも欧州で所得水準が高い訳ではなく、高額と考えられる高速鉄道の料金を負担できる利用者（需要）を確保できるかは事業継続上の大きな課題となるだろう」と指摘する。なお、この区間を約7時間、25ユーロで連絡する格安の高速バスが既に運行している。

<ビジネス慣行の相違も大きな課題に>

また、2014年12月にセルビア・ベオグラードで開通したドナウ川に架かる「ミハイル・プピン橋」（全長：1,500メートル）の建設工事（着工：2011年10月）は、中国企業による欧州での最初の大型工事受注として注目されたが、受注企業の中国路橋工程（CRBC）は200名もの建設労働者を中国から派遣し、工事現場周辺の仮設住宅に居住させて動員したと指摘されている。ハブリック上級エコノミストも、中国企業による建設プロジェクトの運営には、欧州での労働慣行や社会基準に合致せず、現地経済に貢献が少ない事例も多い、としている。

今後、EUとしては、財政・予算に大きな貢献をしてきた英国のEU離脱（ブレグジット）に伴い、インフラ整備などで国際的な官民連携（PPP）プロジェクトに財政的な依存をせざるを得ない中、中国の「一帯一路」構想に対する欧州側の注目は高まる一方だが、その背後にある双方の狙いやビジネス慣行の相違が「今後の大きな課題となるだろう」とハブリック上級エコノミストは指摘した。

取材：ブリュッセル事務所：前田篤穂、ウィーン事務所：エッカート・デアシュミット

【現地有識者の見解 ②】

ハンガリーのオルバーン政権は中国との関係強化を目指す「東方開放戦略」を提唱し、EU加盟国の中でも独自の対中外交を展開する。同戦略が提唱された2011年から7年の歳月が流れたが、ハンガリー側の期待した大型投資・雇用創出は殆ど見られない、と厳しい現状認識を示す有識者もいる。中・東欧諸国の対中外交に詳しいブダペスト・コルビヌス大学社会科学・国際関係学部タマシュ・マツラ准教授（博士）に聞いた。

<中国投資の最前線＝中・東欧に広がる落胆論>

チェコ、スロバキア、ハンガリーといった中・東欧諸国に対する中国の影響力の問題をテーマに、それらの国々の研究者、非営利法人が立ち上げた専門サイト「ChinfluencE.com」の発起人のひとり、ブダペスト・コルビヌス大学（旧ブダペスト経済・行政大学）の社会科学・国際関係学部で准教授を務めるタマシュ・マツラ博士は、現在のハンガリーにおける中国の投資・プロジェクトの現状は正に「コップの水の心理（Is the glass half empty or half full?）」で表現できると語る。「コップの水の心理」とはコップ半分の水を見て、楽観論者は「未だ半分残っている」と見るのに対して、悲観論者は「もう半部しか残ってない」と見て危機感を抱くという、ある種の認識論だ。

中国側の発表やメディアでは「ハンガリーにおける中国による投資規模は過去最高水準」あるいは「ハンガリーはEU加盟国の中でも圧倒的に中国による投資誘致に成功している」という論調が目立つのに対して、ハンガリー側では大型投資の誘致成功を実感できていないという状況に「コップの水の心理」が良く似ていると指摘する。同博士の分析によれば、ハンガリーにおける中国からの直接投資残高が目立つ理由は、中国化学大手の万華実業集団（世界的なポリウレタン樹脂メーカー）によるハンガリー化学大手ボルショドケム買収（買収完了：2011年2月）が16億ユーロと単独買収の規模としては大型だったためだという。しかし、その後は入札手続き中、政府の審査中（しかも長期化）などの事案が多く、金額規模も数億ユーロ以下の案件が多いと見ている。

同博士は「中・東欧の中でも、ハンガリー（オルバーン政権）は中国に接近姿勢を強めている国のひとつだが、そのハンガリーにおいてすら、中国に対する強い期待と中国の経済貢献（実績）のギャップに気づき始めている」と語る。元々、中・東欧諸国は「中国を脅威とは感じておらず、むしろ、EUの支援が得られない場合の補完的な役割に期待している」という。しかし、現実には、そうした補完的な役割を「中国が担っているのか？」について懐疑的な見方が広がり始め、それが「中国＝落胆」論に繋がっているとタマシユ博士は指摘する。

ハンガリー政府は、中国との関係強化を目指す「東方開放戦略」を打ち出すなどEU加盟国の中でも前のめりの対中外交を展開。その効果で「ハンガリーは中国への輸出拡大に留まらず、中国からの直接投資拡大にも期待できる」と発表しているが、万華実業集団によるボルショドケム買収以外には、中国からの主要な直接投資はハンガリーには殆ど来ていない、と同博士の見立ては厳しい。しかし、こうした中国の投資活動に伴う経済効果に対する厳しい評価は上記①のウィーン比較経済研究所（WiiW）のペーター・ハブリック上級エコノミストの見解とも符合する部分が多い。

<「一帯一路」構想の背景に中国側の様々な事情>

なお、中国「一帯一路」構想の背景・狙いについて、タマシユ博士に聞いたところ、下記6点を本質的な背景・事情として分析している、と語った。

- a. 中国側の豊富な資金力（余剰資金）
- b. 中国国内で抱える過剰供給の解決（新たな輸出市場の開拓）
- c. 中国西部地域の開発（沿海部に比べて開発が遅れている内陸部・西部の社会資本整備を進め、その延長線上に「一帯一路構想 x x」を位置付ける）
- d. 中国のソフトパワー（将来に想定される中国発のソフト・コンテンツの輸出先確保）
- e. 現在の習近平政権の歴史的業績としてのアピール
- f. 米国でのトランプ政権誕生や英国のEU離脱（ブレグジット）などの地政学的変動（これを機会に欧州における中国の再定義、政治的発言力拡大）

取材：ブリュッセル事務所：前田篤穂、ブダペスト事務所：本田雅英

【現地有識者の見解 ③】

中国「一帯一路」構想という言葉が生まれる以前から、欧州にあって中国との友好関係を築いてきたセルビア。中国一中・東欧首脳会議（16+1 会議）にも参加し、中国政府や金融機関の支援の下、実現した様々な社会基盤整備プロジェクトの案件実績も多い。EU 加盟国ではないため、EU からの支援に限られる中、中国企業による投資（買収）の結果、生産性や収益性が大幅に改善した事例など好意的な評価も数多く聞かれる。そのセルビアを代表する経済研究所のラトウコ・ボグダノビッチ 副所長、マリア・クベルイッチ コンサルタント部長、イバン・ニコリッチ 研究部長の 3 氏に聞いた。

<冷戦時代からの「旧友」関係>

セルビアでも最古の 1947 年に設立された経済研究所（本部：セルビア・ベオグラード）は、旧ユーゴスラビア時代から続く歴史ある民間シンクタンクである。セルビア側では、既に中国の支援もあり建設が始まった、ベオグラード～ブダペスト間を結ぶ 高速鉄道整備などの社会基盤（インフラ）整備事業への外国投資は「セルビア国内に豊富な経営資源をもつ建設産業にとっては大歓迎」だと語るのはボグダノビッチ 副所長だ。冷戦時代に米国とも旧ソビエト連邦（ソ連）とも距離を置く旧ユーゴスラビアは、その中立性から、中国とも友好的な関係を維持し、当時からインフラ整備で協力関係を持っていたという。このため、セルビアは、欧州でも中国政府の支援によって実現したインフラ・プロジェクトの案件実績が最も多いとの自負をもっているという。

<地域経済・企業経営など中国企業の投資によるプラス効果は顕著>

ボグダノビッチ 副所長は、2017 年 11 月に起工式が行われたコストラツ B3 褐炭火力発電所について「石炭火力発電に対する環境規制の影響で、EU としての支援が期待できないプロジェクトだったが、中国政府の支援が得られたことで、着工に漕ぎ着けたと評価する」と語った。EU が避けて通るプロジェクトを中国が拾ってくれたという評価だ。

また、同所のクベルイッチ部長は、旧国営のスメデレボ製鉄所について「民営化の機会に US スチール（本社：米国・ピッツバーグ）が買収したが、欧州債務危機などもあり鉄鋼需要が低迷し、事業や従業員を残して、US スチールは撤退してしまった経緯がある。しかし、2016 年に同製鉄所を買収した中国の河北鉄鋼集団は買収時に、従業員の雇用継続を保障したため、セルビア側は高く評価している。それだけに留まらず、この買収以降、同製鉄所の生産性は大幅に改善し、売上高の大幅拡大に貢献。セルビア最大の輸出事業者としての地位を取り戻した」と、地域経済への貢献だけでなく、企業経営へのプラスの効果があったことを強調した。

この他、イバン・ニコリッチ 研究開発部長は「中国企業はセルビアの IT 企業など先端分野にも関心を向けているが、セルビアとしては、雇用創出に貢献する生産拠点 投資への関心が高い」との認識を示す。セルビアではベオグラード近郊のボルチャで先端技術企業向けの工業団地を建設する計画が発表されている。

取材：ブリュッセル事務所：前田篤穂、在セルビア・コレスポンデント：鈴木秀男

第2章 欧州での投資・プロジェクトの状況

1. 中国「一帯一路」構想と欧州での投資・プロジェクトの関係

中国政府が運営する「一帯一路」構想に関わる総合ポータルサイト「中国一帯一路網⁷」では、欧州を含めた世界各国との外交・経済関係や投資・プロジェクトの概況を紹介している。2 国間・多国間の国際会議、要人往来などの外交関係や経済・通商関係の他に、文化交流、地域（姉妹都市）交流、民間交流、研究機関（大学間）交流など多岐に亘る。また、このサイトに掲載されている国際協力事業の対象国は、欧州では、中国—中・東欧首脳会議（16+1 会議）の参加 16 カ国に限られている。

このため、中国側は同じ EU 加盟国の中でも、「一帯一路」構想との関係では中・東欧諸国に重点を置いていることがうかがえる。しかし、欧州の外交関係者の間では「何が一帯一路構想の対象プロジェクトか?」「長い長い中国の外交官の挨拶で、1 回でも一帯一路構想に言及したら全て対象案件」というジョークが囁かれるほど、「一帯一路」構想は多岐に及ぶ壮大なプロジェクトと認識されている。

ここでは、中国「一帯一路」構想を「欧州を終着点のひとつと位置付け、ルート上の国・地域との経済関係強化を目指す、中国政府が掲げる経済・社会イニシアティブ」と位置づける（一般にはアフリカや中南米を終着点とする構想もある）。

また、対象となる産業分野も、本来は多岐に亘ると考えられるが、ここでは中国による欧州での「ロジスティクス（物流）」「エネルギー」「先端技術」分野での投資・プロジェクト展開に絞って事例を紹介・分析する。

2. ロジスティクス分野

各種産業分野の中でも、ロジスティクス（物流）分野は「海運・港湾」「陸運・鉄道（高速道路）」「航空・空港」など一帯一路構想と直接関わる具体的なプロジェクト案件が多い分野と考えられる。ロジスティクス産業を支えるインフラ整備は、これまで EU の「汎欧州運輸ネットワーク（TEN-T）計画」に基づいて進められてきた。しかし、欧州債務危機以降の EU 加盟各国での緊縮財政や、EU 予算を拠出して来た英国の EU 離脱（ブレグジット）に伴い、これらのプロジェクト資金の捻出は難しいとの懸念もあり、加盟国レベルでは確実な「資金供給源」を確保したいという思惑もある。このような状況下、中国企業はどのような投資・プロジェクトへの参画を目論むのか。注目される事例の展開を中心にその実像を探る。

(1) 海運・港湾

中国企業による投資の中で、欧州のロジスティクス産業に衝撃をもたらしたのが、中国遠洋海運集団（コスコ）によるギリシャ・ピレウス港のターミナル運営事業の買収⁸である。2008 年のリーマン・ショックに伴う欧州経済の停滞に直面し、荷動きが停滞したピレウス港では、2007 年に 137 万 TEU（20 フィートコンテナ換算）を記録したコンテナ貨物の年間取扱量（積み替え貨物含む）が、2008 年には 43 万 TEU まで激減した。ところが、中国遠洋海運集団（コス

⁷ <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/index.htm>

⁸ <http://www.cosco.co.jp/company/tabid/59/Default.aspx>

コ) が 2009 年 10 月に同港の第 2 および第 3 ターミナルの租借権 (35 年間) を取得⁹、同社の完全子会社としてターミナル運営企業 (PCT) を設立し、直接的な経営に乗り出すと、2011 年には同港のコンテナ貨物取扱量は、第 1 ターミナルを運営するピレウス港湾局 (PPA) と合わせて 169 万 TEU (2010 年 : 88 万 TEU) へと急増した。その後もピレウス港 (PPA+PCT) のコンテナ貨物取扱量は拡大を続け、2016 年には 368 万 TEU に達し、欧州第 8 位のコンテナ貨物取扱港に成長している。

また、中国企業の欧州での投資プロジェクトについては「政治目的」「採算度外視」などの指摘もあるが、ピレウス港におけるコスコ事業に関して、2016 年度の PCT 決算では、売上高 1 億 6,002 万ユーロに対して、最終損益 2,852 万ユーロ (最終利益率 : 17.8%) と高い収益性を示している。このことは、コスコとして PCT の直接経営に乗り出した直後の 2010 年度までは赤字決算 (売上高 : 6,275 万ユーロ、最終損益 : マイナス 709 万ユーロ、最終利益率 : マイナス 11.3%) だったことを考えれば、コスコの事業参画が港湾再建に大きく貢献したことを示唆する。この結果は、ピレウス港全体を運営し、PCT から租借料収入を得ているピレウス港湾局 (PPA) の経営にもプラスの効果をもたらしている。PPA が 2018 年 2 月に発表した 2017 年度決算によると、売上高 1 億 1,150 万ユーロ (2016 年度 1 億 350 万ユーロ) に対して、最終損益 1,130 万ユーロ (2016 年度 : 670 万ユーロ) と増収増益となっている。ただし、PPA によると、港湾経営に伴うギリシャ政府への権益使用料は 2015 年に 200 万ユーロだったが、2016 年は 300 万ユーロ、2017 年は 410 万ユーロと拡大基調にあること、港湾施設労働者への人件費負担が 2017 年度だけで前年比 17.2% も上昇 (クリスマスやイースターにも賞与支給) したことなどから、長期的なリスク要素もない訳ではない。

2016 年の欧州の主要コンテナ貨物取扱港はロッテルダム港 (1,239 万 TEU)、アントワープ港 (1,004 万 TEU)、ハンブルク港 (891 万 TEU) と北欧州航路に集中しているが、コスコは南欧市場向けコンテナ貨物を欧州では相対的にアジアから近いピレウス港に集約していることから、今後はコンテナ貨物の「ハブ」のひとつとして地中海航路にも関心が集まる可能性はある。また、コスコは 2017 年 6 月にスペインのバレンシア港やビルバオ港でコンテナ・ターミナルを運営するノアトゥム (本社 : スペイン・バレンシア) の株式の 51% (2 億ユーロ相当) を買収することを発表¹⁰している。この他、コスコは 2016 年 10 月にイタリア・ジェノバ近郊のヴァド港におけるターミナル運営事業者に対する資本参加も表明している。ヴァド港は地中海航路でも有数のリーファー・コンテナ (冷凍・冷蔵貨物輸送用の特殊コンテナ) ターミナルとして知られ、世界海運最大手のマースク・グループ傘下の APM ターミナルズ (本社 : オランダ・ハーグ) から株式の 40% を買収¹¹するとしている。

こうした地中海航路におけるコスコの事業参画について、欧州議会の運輸・観光委員会 (TRAN) が 2018 年 1 月に公表した外部委託報告書によれば、「これらの (コスコによる) 資本参加の状況は港湾運営の戦略や投資に影響力を行使するのに十分な水準だ」と明言。中国企業による社会資本事業に対する参画に警戒感を示した。他方、中国問題に関する欧州シンクタンク・ネットワーク (ETNC) が 2017 年 12 月にまとめた報告書「欧州における中国投資～国別

⁹ http://en.chinacosco.com/art/2009/10/9/art_1076_35540.html

¹⁰ http://en.coscoshipping.com/art/2017/6/13/art_6923_59856.html

¹¹ <http://www.apmterminals.com/en/news/press-releases/2017/new-partners-for-vado>

アプローチに基づく分析～」によると、「スペイン政府はこうした中国企業の投資を歓迎する」姿勢もあるとの指摘もある。また、スペイン最大の港湾オペレーション企業のノアトゥムの株式 51%をコスコが取得した事例について見ると、同社のダグラス・シュルツ最高経営責任者（CEO）は「（コスコとの）戦略的提携を通じた同社の貨物処理能力拡大」や「（同社が保有する）マドリード、サラゴサの鉄道ターミナル施設の活性化」などが期待できると前向きに評価するコメントを発表している。

なお、コスコの欧州における港湾ターミナル運営事業への参画の動きは北欧州航路でも広がりを見せており、APM ターミナルズからベルギー・ゼーブリュージュ港のコンテナ・ターミナル運営企業の株式の 76%を取得した¹²と 2017 年 11 月に発表している。コスコのベルギーでの港湾ターミナル事業への参画には歴史があり、2004 年 11 月にはアントワープ港のターミナル運営企業の株式の 25%を取得している。

(2) 陸運・鉄道

欧州の陸運分野、特に鉄道関連で注目される中国企業の大型プロジェクトが「ハンガリー（ブダペスト）～セルビア（ベオグラード）を結ぶ高速鉄道網整備計画」だ。セルビア側では 2017 年 11 月に着工が発表されるなど、工事が本格化している。2014 年 1 月、中国一中・東欧首脳会議（16+1 会議）の旗艦プロジェクトとして、中国、ハンガリー、セルビアの 3 カ国で合意されている。全長 350 キロ、中国側の発表によれば、現在、8 時間を要する両都市間の行程を高速化（最高時速 200 キロ）によって 3 時間まで短縮する、という。2017 年 5 月 14～15 日に北京で開催された「一帯一路」国際協力ハイレベルフォーラムでも、同プロジェクトは欧州を代表する協力案件として紹介されている。

しかし、同プロジェクトが幾つかの課題に直面していることも有識者から指摘されている。まず、駐中国・欧州連合（EU）代表部は 2017 年 2 月の発表で「欧州委員会としては（EU 加盟国で行われる）公共事業に関して EU 法（公共調達ルール）に適合しているかの調査・評価を国籍について問わず、行う必要がある¹³」とし、同プロジェクトに関してハンガリー政府が実施したとされる公共調達プロセスの妥当性について、欧州委員会がハンガリー政府と実務レベルの協議（欧州委員会としてのパイロット調査は 2016 年 9 月に開始したと見られる）を続けていることを認めている。こうした EU の動きに対して、ハンガリー政府のシーヤールトール・ペーテル外務貿易相は 2018 年 1 月の声明で「EU の財政支援のない中で、ブダペスト～ベオグラード高速鉄道網整備プロジェクトに、中国からの融資を選択したことはベスト・オプションだった」との見解を明らかにしている。また、セルビアのアナ・ブルナビッチ首相は 2017 年 11 月にブダペストで開催された第 6 回中国一中・東欧首脳会議で、「中国の『一帯一路』構想に基づくセルビア国内の協力案件が中・東欧の中では最大」と言及。中国との関係の深さを強調している。

また、ハンガリーの外交・通商研究所（IFAT）のバシヤ・ラスロー副所長（博士）は「ハンガリー国内にも様々な利害・意見があり、最終的にセルビアとの高速鉄道整備が優先されるかは未知数」と指摘する。セルビア側が提案している工区案ではセルビアのスポティツァからハ

¹² <http://www.apmterminals.com/en/news/press-releases/2017/news/apm-terminals-zeebrugge-completes-share-sale>

¹³ https://eeas.europa.eu/delegations/china/21594/node/21594_hu

ンガリー側に接続することになるが、このルートだとセグド（スボティツアの東方、約 50 キロにあるハンガリーの都市）を経由せず、乗客の利便性を考える上で、問題視する声もあるという。また、旅客需要という面では、ルーマニア西部（トランシルバニア）の方が多いとの指摘もあり、今後もこうした議論が浮上すると、建設計画自体が迷走を始めるリスクもはらむ、という。ルーマニアには「ハンガリー人民民主同盟」という国政政党が存在するほど、ハンガリー系住民が多い。

ただ、同プロジェクトは、中国側は中鉄国際集団（CRIG）（グループ企業含む）が中心となり、ハンガリー側はハンガリー国鉄（MÁV）が実施主体として参画する、半ば「国家プロジェクト」として始動しており、今後の軌道修正は容易なことではないと考えられる。両国間には中鉄国際集団側が 85%・ハンガリー国鉄が 15%出資する非営利法人（中匈鉄道非営利）が 2016 年 11 月に設立されており、同法人がハンガリー側のプロジェクトについての実質的な発注者となるものと見られる。専門家推定によると、ハンガリー側だけでも、総工費 17 億 6,000 万ユーロの巨大プロジェクトである。ハンガリー政府の 2017 年 11 月の発表¹⁴によると、ハンガリー国鉄は直ちにプロジェクトを公示したが、入札プロセスには 6~12 ヶ月必要で、その後の企画・審査には約 2 年掛かると見られるため、ハンガリー側の着工は早くても 2020 年後半以降としている。

なお、こうした中国が関与する公共事業の調達プロセスに対する EU の厳しい姿勢は他の EU 加盟国での調達案件にも影響を及ぼし始めている。クロアチア道路公社は 2018 年 1 月、隣国ボスニア・ヘルツェゴビナを間に挟み、クロアチア本土と飛び地を形成するドブロブニク周辺地域を結ぶペリェシャツ橋（全長 2,400 メートル）の建設工事を中国路橋工程（CRBC）に発注したと発表したが、この時、クロアチアのアンドレイ・プレンコビッチ首相は中国系事業共同体を選定する過程で「何らかの圧力が加わった事実はない」と明言。更に「入札は EU とクロアチアの調達ルールに則った、透明性のある手法で実施された」とも発言している。

この他、鉄道関連では、世界最大の鉄道車両メーカーである中国中車（CRRC）がブルガリア政府に対して、債務を抱えるブルガリア国鉄（BDZ）への資本参加を表明したとされる。ブルガリア運輸・情報技術・通信省の 2017 年 3 月の発表¹⁵によれば、中国中車は 1 億 3,000 万ユーロ相当の債務を負担（肩代わり）し、1 億 7,000 万ユーロ相当の車両調達にも協力する意向だという。

(3) 航空・空港

航空サービス分野でも、中国企業の欧州進出は加速している。エールフランス-KLM は 2017 年 7 月、英国のヴァージンアトランティック航空、米国のデルタ航空、中国東方航空との提携を発表した。エールフランス-KLM はヴァージンアトランティック航空の 31%の株式を 2 億 2,000 万ポンドで買収。同時にエールフランス-KLM はデルタ航空および中国東方航空に各々 10%株式を譲渡、同 2 社から合計 7 億 5,100 万ユーロの出資を得ることとなった。

¹⁴ <http://www.kormany.hu/en/ministry-of-foreign-affairs-and-trade/news/hungary-s-goal-is-to-be-the-region-s-largest-chinese-exporter>

¹⁵ <https://www.mtitc.government.bg/en/category/1/minister-hristo-alexiev-received-officially-investment-intention-biggest-manufacturer-rail-rolling-stock>

また、中国企業が欧州の空港施設運営に乗り出す事例も見られる。スロベニア社会基盤省は2017年3月、同国東部のマリボル空港の経営権（15年間）を中国系資本傘下のSHSアビエーション（本社：オランダ・ホフトドルプ）に供与する契約に調印したと発表した。同省によれば、マリボル周辺にはカナダの自動車車両・部品メーカーのマグナ・インターナショナルが塗装工程ラインを新設する計画¹⁶（2017年10月に同社が正式発表）で、2019年に稼働開始予定（総投資額：約1億ドル）だという。マグナ・インターナショナルはマリボルから北に約80キロのオーストリア・グラーツに欧州子会社マグナ・シュタイヤーの主要生産拠点を置いており、BMW、メルセデス・ベンツ、ジャガー・ランドローバーなど欧州自動車メーカーからの需要が急拡大していることから、グラーツ事業所の生産支援体制を整えるという。SHSアビエーションは2016年12月にマリボル空港の運営事業者アエロドロム・マリボルを700万ユーロで買収していたが、経営権はスロベニア政府が保留していた。SHSアビエーションは15年間の経営権供与（5年間の延長可）の対価として、毎月9万5,000ユーロをスロベニア政府に納付することになる。スロベニア社会基盤省によれば、マリボル空港におけるカーゴ貨物需要は今後の5年間で8万2,000トンに達する見通しで、SHSアビエーションは空港改修・拡張のために更に1億3,900万ユーロを投資する計画だという。SHSアビエーションはスロベニアに子会社VLMエアラインズ（スロベニア政府の航空サービス事業許可取得：2017年5月）を、ベルギーにSHSアントワープ・アビエーション（買収：2016年9月）を保有し、欧州での航空サービスを東西の拠点から展開する構想だ。2018年2月にはアントワープ～マリボルの定期便を就航させるなど、徐々にマリボル空港の活用を進めている。

他方、こうした中国系資本による空港施設運営は中国の建設事業者に対する商機にも繋がりは始めている。中国建築集団傘下の中国建築工程（CSCEC）は2017年11月、ブダペストで開かれた第6回中国－中・東欧首脳会議の期間中に、マリボル空港の拡張プロジェクトの設計・調達・建設（EPC）工事一括請負契約（総工費：6億6,000万ユーロ）をスロベニア政府と締結したと発表した。中国建築集団としても、中・東欧におけるEPC受注は初めての事案で、同社は「中・東欧諸国の地域開発戦略」と「一帯一路」構想を連携させる好機だ」と発表している。

この他、EU加盟候補国のアルバニアでも、金融・エネルギー・建設事業を手掛ける中国光大集団（エバーブライト）傘下の中国光大控股（CEL）が2016年10月にティラナ空港の運営事業者TIAを完全買収している。中国光大控股は現在（2018年3月時点）でも、TIAの100%株式を保有、2027年4月まで空港施設運営権を認められている。CELの陳爽執行董事兼首席執行官（執行取締役兼CEO）は「今回の買収は良好な社会基盤プロジェクトを発掘するための先行投資と考えている。これは中国一帯一路構想に合致した動きだ」とコメントしている。

ロジスティクス分野・案件リスト

国・地域	時期	中国側の主体	動き	内容	投資額等
アルバニア	2016/10/7	中国光大集団	買収	中国光大集団傘下の投資会社CELは、香港を拠点とする富泰資産管理（FPAM）との合弁を通じてティラナ国際空港の運営主体TIAを買収。中国光大集団は、2027年まで空港を運営するコンセッション契約を獲得。	非公開

¹⁶ <https://www.magna.com/media/press-releases-news/2017/10/17/press-release---magna-to-build-new-paint-line-in-slovenia-to-support-graz-vehicle-production>

ベルギー	2018/1/23	中国遠洋海運 集団 (COSCO)	買収	COSCO はゼーブリューージュ港の運営委託契約を獲得したと発表。COSCO は 2004 年には、アントワープ港のコンテナ・ターミナルの株式 25% を取得している。	非公開
ブルガリア	2017/3/9	中国中車 (CRRC)	案件 提案	中国鉄道車両大手の中国中車 (CRRC) は、ブルガリア国鉄 (BDZ) に 3 億ユーロの投資を提案した。このうち 1 億 3,000 万ユーロは BDZ の負債支払い、1 億 7,000 万ユーロは電車・ディーゼル車の調達に充てる。また CRRC は車両組立工場建設に向けた投資も提案。政府がこの提案を検討中。BDZ は負債に苦しみ、近代化への投資が停滞。	3 億ユーロ
ドイツ	2016/6/6	上海益謙貿易	買収	ラインラント・プファルツ州政府は、中国の上海益謙貿易との間でフランクフルト・ハーン空港の株式 82.5% を譲渡する契約を結んだと発表。州議会はこれを受けて、ハーン空港売却法の審議・可決を準備したものの、2016 年 7 月 6 日、上海益謙貿易公司による契約金の支払い遅延が判明。また、買収に伴う中国政府への海外送金許可手続きを始めていないことが判明し、州政府が契約を破棄。	契約破棄
	2017/8/9	海航集団 (HNA)	買収	ラインラント・プファルツ州政府は、フランクフルト・ハーン空港買収が不成立となったことを受け、公開入札手続きを改めて実施し、同空港の株式 82.5% を別の中国企業に売却することで合意、契約を締結したと発表。	1,510 万ユーロ
ギリシャ	2016/10/8	中国遠洋運輸 集団 (COSCO)	買収	COSCO は、ピレウス港湾公社 (PPA) の資本の 67% を 2 段階に分けて取得することで、ギリシャ当局と合意。まず 2 億 8,050 万ユーロで 51% を取得し、次いで 8,800 万ユーロで 16% を取得し、合計で 67% に。	合計 3 億 6,850 万ユーロ
スペイン	2017/6/12	中国遠洋海運 集団 (COSCO)	買収	COSCO の子会社中遠海運港口は、バレンシア港とビルバオ港でコンテナ・ターミナル、マドリードとサラゴザの間のドライポート (港湾の鉄道ターミナル) などを運営するノアトゥムの株式 51% を取得することで合意したと発表。	2 億 349 万ユーロ
	2017/12/8	中国投資有限 責任 (CIC)	買収	中国の政府系ファンド中国投資有限責任 (CIC) は、米国の投資会社ブラックスストーン・グループが保有していた、欧州の倉庫・ロジスティクス大手ロジコールを買収。	122 億 5,000 万ユーロ

クロアチア	2017/9/7	中国路橋工程 (CRBC)	建設	クロアチア道路公社は、クロアチア本土と飛び地をつなぐペリエシヤツ橋 (全長 2.4 キロ) の建設入札で、中国路橋工程 (CRBC) を選定。工期は 3 年間で、2022 年の完了予定。	CRBC は 20 億 8,160 万クナを提案
イタリア	2016/10/17	中国遠洋海運集団 (COSCO)	買収	COSCO は、イタリアのヴァド港でリーファー・コンテナ・ターミナルを運営するヴァード・ホールディングの株式 40%を買収すると発表。また、既存のターミナルに加えて、新しい大水深コンテナ・ターミナルが建設中で 2018 年中に運営が開始される予定。	5,300 万ユーロ
ハンガリー・セルビア	2017/11/29	中鉄国際集団 (ハンガリー側)	改修	中国企業が参画するベオグラードとブダペストを接続する鉄道路線 (全長 350 キロ) の改修計画で、セルビア側の全長 184 キロの工事が正式開始。ハンガリーは、2017 年 11 月 27 日に同路線の計画に掛かる調達に関する入札を開始し、2020 年末から建設を開始する予定。	セルビア側：3 億 5,000 万ドル、ハンガリー側：17 億 6,000 万ユーロ (見込み)
		中国交通建設 (セルビア側)			
モンテネグロ	2017/5/9	中国政府	建設	中国とモンテネグロは、モンテネグロ北部のタラ川にかかる橋の再建に向け、中国が 265 万ユーロを寄付することで合意。両者は同時に経済的・技術的協力についても合意したが、その具体的な内容は未公表。	265 万ユーロ
	2017/11/27	中国交通建設 (CCCC)	案件提案	モンテネグロのマルコビッチ首相と中国の李克強首相は、中国・中東欧首脳会談 (ブダペスト) で会談し、バルとセルビアのベオグラードをつなぐ高速道路のモンテネグロ国内区間について、第 1 区間の建設が完了したのち、第 2 区間の建設へのお互いの関心を表明。 また、同会談にて、両国がエネルギー、輸送、観光、農業と行った部門で協力を深める可能性があることも確認。	非公開
中国路橋工程 (CRBC)					
		中国路橋工程 (CRBC)			
ポルトガル	2016/10/9	国家開発銀行、海通国際	MOU を締結	シーネス港湾開発公社と国家開発銀行 (China Development Bank) および海通国際のポルトガル子会社は、シーネス港の物流プラットフォーム建設に関して MOU を締結したと発表。	非公開
スロベニア	2017/12/5	SHS Aviation	買収	中国資本のスロベニア企業 SHS アビエーションは 2016 年 12 月、労働組合が運営する貯蓄銀行 Delavska hranilnica からマリボルのエドバルド・ルスジャン空港運営主体を 700	700 万ユーロの買収。

		中国建築工程 (CSCEC)	万ユーロで買収し、15年間の運営契約を獲得したと発表。その後 SHS アビエーションは2017年12月、同空港の改修に関して中国建築工程 (CSCEC) と6億6,000万ユーロの予備合意を交わした。滑走路を拡張するほか、施設も新設する。2028年までに、年間で利用旅客数を200万人、貨物取扱量を16万トンに増やすことを目指す。拡張工事は2018年から開始予定。	6億6,000万ユーロの設備投資
--	--	----------------	--	------------------

(注) 動き買収には、資本参加含む。

(出所) 各社プレスリリースよりジェトロ作成

3. エネルギー分野

ロジスティクス分野とは異なり、エネルギー分野では「一带一路」構想との関連を謳った具体的なプロジェクトは殆どない。ただ、中国の建設企業は中国系金融機関とも連携して、欧州での発電事業などへのプロジェクト参画の動きは顕著だ。EUからの財政支援が期待できない南東欧での「石炭火力発電所建設」や、EU加盟国の間でも政策方針が揺れる「原子力発電所新設」などに対する中国企業の参入の動きに注目する。西欧では戦略分野であるエネルギー産業への中国企業参入を阻止しようとする動きも見られる。

(1) 石炭火力発電所

欧州の主要な電力事業者約3,500社が加盟する欧州電気事業者連合会 (EURELECTRIC) が2017年4月5日、再生可能エネルギーへの大転換を進めるため、2020年以降の石炭火力発電所建設停止を発表する中、EU域内での石炭火力発電所新設は事実上、困難な状況にある。しかし、巨額の導入コストを要する原子力発電所建設や、初期的な政策コストがかさむ、風力・太陽光など再生可能エネルギー由来発電技術の導入も、南東欧のEU加盟候補国にとって簡単なことではない。EUの財政支援は得られないものの、電力需要家への負担も抑えられる、石炭火力発電所こそが現実的なエネルギー問題の解決策という実態がある。このため、EU域外の南東欧諸国では、EUに替わる投資資金供給者として、中国に対する期待が渦巻いている。

例えば、セルビアで2017年11月に着工したコストラツ B3 褐炭火力発電所 (設置容量: 350MW) は、プロジェクト総コスト7億1,500万ドルの中、6億800万ドルが中国進出口 (輸出入) 銀行からの融資で賄われていると見られている。同プロジェクトは中国機械設備工程 (CMEC) が施工、セルビア電力産業公社 (EPS) が発電所運転を担当する、中国企業との協力案件¹⁷。

この他にも、ボスニア・ヘルツェゴビナでは、同国政府と中国進出口 (輸出入) 銀行が融資契約に調印 (2017年12月) した「トゥズラ火力発電所 (7号機) 建設 (設置容量: 450MW)」 (建設は中国葛洲壩集団および広東省電力設計研究院が担当) や、中国工商银行 (ICBC) が融資する「バノヴィッチ褐炭火力発電所建設 (設置容量: 350MW)」 (建設は中国・東方電気が

¹⁷ <http://www.eps.rs/En/news/Pages/tpp-kostolac.aspx>

担当)、建設を担当する中国能源建設・CEEC とボスニア・ヘルツェゴビナの建材サプライヤー、ラガーが 2017 年 11 月にプロジェクト覚書に調印した「カメングラード炭鉱・石炭火力発電所建設(設置容量:430MW)」など、火力発電所建設プロジェクトが目白押しだ。

(2) 原子力発電所

他方、欧州でも政策方針に対する評価が割れる原子力発電所については状況も複雑だ。今後 60 年にわたって英国の電力需要の約 7%を賄うことが期待されているヒンクリーポイント C 原子力発電所をめぐる、中国広核集団(CGN)は英国政府とフランスの電力事業者 EDF と 2016 年 9 月に第 3 世代加圧水型炉(EPR)建設計画(運転開始予定:2025 年)に関する最終合意書に調印した。総工費は 180 億ポンドに上り、約 2 万 6,000 人の雇用創出が期待されていた。

ところが、英国政府は同発電所建設計画の承認に先立って、EDF が政府の事前許可なしに、所有権を譲渡することを禁じる措置を定めた¹⁸。同時に、英国政府は EPR 以降の将来的な原子力発電所計画についても新たな法的枠組みを発表。戦略的なインフラについて、英国政府による管理強化を進め、「英国政府の同意なしには発電所運転事業者が大型株式売却を実施できないようにする」などの方針を発表した。

これについて、英国政府は、発電所の所有権の変更により国家安全のリスクを防止するのが目的であり、戦略的なインフラの所有権については、国家安全保障を目的として、外国資本による所有を具体的に検討する方針を採用すると説明している。

この他、中国広核集団(CGN)は、ルーマニアのチェルナボダ原子力発電所・3号機および 4号機(設置容量:720MW)の建設についても参画を進めている。CGN はルーマニア国営原子力発電公社・Nuclearelectrica(SNN)と同プロジェクト計画に関する覚書を 2015 年 11 月に締結。総工費は 72 億ユーロの見通しだ。2017 年 7 月には SNN の株主総会において交渉継続が承認されている。

(3) 配ガス・配電事業

ベルギー北部・フランダース地域(オランダ語圏)で配ガス・配電事業を展開するエアンデイスは 2016 年 6 月に、中国最大の電力事業者・国家电网(SGCC)による同社に対する資本参加計画を発表した。国家电网はエアンデイス資本の 14%取得する計画であったが、フランダース地域政府のバート・トメレーンエネルギー相が 2016 年 9 月に同計画に対する反対を表明。フランダース・ニュース・BE によると、この背景には、ベルギー連邦法務省傘下の情報機関(VSSE)が「国家电网は、中国の国営企業で、中国共産党および中国人民解放軍と関連があること」を指摘、「エネルギー分野のような戦略的事業への資本参加を認可するのは安全保障の観点から望ましくない」との所見を同相に報告したため¹⁹、としている。この結果、2016 年 10 月に予定されていたエアンデイス株主総会での決議は行われず、出資案件不成立となっている。

¹⁸ <https://www.gov.uk/government/news/government-confirms-hinkley-point-c-project-following-new-agreement-in-principle-with-edf>

¹⁹ <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws.english/News/1.2779200>

エネルギー分野・案件リスト

国・地域	時期	中国側の主体	動き	内容	投資額等
ベルギー	2016/9/24	国家电网	買収	国家电网は、ベルギー・フラマン地域の大部分の自治体で配ガス・配電を担当するエアンディスの買収計画を発表。株式の14%を取得する予定であったが、同年10月の株主総会で中国資本の受け入れ決議がないまま計画は不成立に。連邦法務省管轄の情報機関も批判的な見解を表明。	8億 3,000万 ユーロ 不成立
	2016/9/30	中国広核集団	買収	中国広核集団は、ベルギー最大の内陸風力発電パーク「Parc d'Estinnes」のウィンドビジョンからの買収を発表。	非公開
ボスニア・ヘルツェゴビ	2017/11/27	中国葛洲壩集団、広東省電力設計研究院	建設	中国葛洲壩集団および広東省電力設計研究院が、トゥズラ火力発電所に褐炭焚きの7号機（設置容量450MW）を設置する計画について、ボスニア・ヘルツェゴビナ政府は、中国輸出入銀行からの融資6億1300万ユーロについて保証を付与。残りはボスニアのエネルギー企業エレクトロプリヴレダBiH（EPBiH）が拠出。2016年11月には、EPBiHが中国輸出入銀行との間で、建設に関する枠組み合意を発表。	7億 2,200万 ユーロ
	2017/12/15	東方電気	建設	ボスニア・ヘルツェゴビナ政府は、トゥズラに近いバノヴィッチの炭鉱から産出する褐炭を利用したバノヴィッチ火力発電所建設（設置容量350MW）計画について、水・石炭供給や、排水・ガス・灰の処理といった問題が解決していない、として建設許可付与の拒否を発表。	非公開
				同政府は2015年に東方電気を建設事業者として選定。東方電気は2016年7月、バノヴィッチ炭鉱を運営するRMUバノヴィッチとの間にEPC契約を締結、また中国工商银行（ICBC）によるファイナンス合意も締結され、着工は2016年が予定されていた。	
2017/11/30	中国能源建設、東方電気	MOUを締結	ボスニア・ヘルツェゴビナ政府は、カメングラード炭鉱・石炭火力発電所建設計画に関して覚書を交わしたと発表。2018年6月に投資に関する合意を目指す。同プロジェクトでは215MWの発電施設2基の建設を予定。	10億 2,000万 兌換マ ルク	

ドイツ	2016/3/3	北京控股	買収	北京控股は、電力、廃棄物による発電事業をドイツ、オランダ、ルクセンブルクで行う EEW エナジーの買収を発表。	買収金額は 14 億 3,800 万ユーロ
	2016/7/19	中国長江三峡集団	買収	中国長江三峡集団はブラックストーン・キャピタル・パートナーズ (BCP) から、ドイツで洋上風力発電事業を行うメアウィンドの株式 80% の取得を発表。メアウィンドの保有設備の定格発電能力は 288 MW で、現在ドイツ国内で運転中のものとしては最大の洋上風力パーク。	6 億 5,000 万ユーロ
ギリシャ	2017/12/16	国家电网	買収	ギリシャ環境エネルギー省は、中国の国家电网との間で、ギリシャ電力公社 (DEI、英語名は PPC) の送電子会社 ADMIE の株式 24% の売却合意を発表。	3 億 2,000 万ユーロ
クロアチア	2018/2/7	北方国際合作	建設	中国の北方国際合作は、クロアチア中部アドリア海沿岸における風力発電施設 (容量 156MW) の設置に向けた投資を発表。北方国際合作は同発電施設の開発・建設を担うクロアチアの EnergijaProjekt の過半数資本を取得。	1 億 7,916 万ユーロ
ポルトガル	2017/2/27	中国長江三峡集団	買収	中国長江三峡集団の子会社、ACE Portugal は、EDP Renovaveis (EDPR) から風力発電部門 ENEOP を取得すると発表。	2 億 4,200 万ユーロ。
				中国三峡は 2011 年に 27 億ドルでポルトガル電力 EDP の 21% の株式を取得。両社は 2015 年に南米およびアフリカでの水力発電の展開に向けたジョイントベンチャーを設立。	買収時に 20 億ユーロの負債も買い取り。
ルーマニア	2017/9/13	中国広核集団	提案	チェルナボダ原子力発電所 3 号機および 4 号機の建設について、国営原子力発電事業者ヌクレアエレクトリカと中国広核集団 (CGN) との間で交渉が再開した。重水炉 2 基を建設する計画で、設置容量はそれぞれ 720MW を見込む。CGN は同計画に 2013 年末に関心を表明。両者は同プロジェクトに関し、2015 年 11 月に覚書を締結し、2017 年 8 月にはヌクレアエレクトリカの株主総会において、覚書の内容に従った交渉継続を承認。交渉は、プロジェクト企業の設立 (CGN が 51% を出資予定)、資本構成、プロジェクトに先立っての作業、許可、各燃料供給、解体などを含む。	プロジェクト規模：72 億ユーロ

	2017/8/9	中国華電集団	提案	ルーマニアの国営企業 オルテニアエネルギー複合施設と中国華電集団は、ロビナリ火力発電所に、600MWの石炭火力発電施設を新設する件に関して、交渉を再開。ルーマニア政府は同発電所の改修に関し、2012年に中国華電集団を選考し、2014年10月には両者の合弁会社を設置に合意。	非公開
	2017/7/28	中国華信能源	買収	ルーマニア政府は、中国華信能源（CEFC）によるKMGインターナショナルの買収（株式51%）を承認。KMGインターナショナルはカザフスタンのガス大手カズムナイガスの傘下企業で、ルーマニアのロムペトロルの48.1%を保有。ロムペトロルは、ルーマニア最大製油所であるペトロミディア製油精製所を保有するほか、石油製品の販売、ガソリンスタンドを運営（ルーマニア、ブルガリア、モルドバ、ジョージアなどで展開）、KMGインターナショナル以外では、ルーマニア政府が44.7%を出資。CEFCとカズムナイガスは2016年12月、KMGインターナショナルに対してCEFCが51%、カズムナイガスが49%出資することで合意。	6億 8,000万 ドル
セルビア	2017/11/20	中国機械設備工程（CMEC）	建設	セルビア中部に位置する、コストラツB火力発電所に3号機を新設するプロジェクト（設置容量は350MW）が着工、4年間での完成を見込む。セルビアは中国輸出入銀行との間で、同プロジェクトのローンに関して全体の85%を中国輸出入銀行が融資することで合意。	6億 1,300万 ドル
英国	2016/9/29	中国広核集団（CGN）	建設	中国広核集団（CGN）は、英国ヒンクリーポイントC原子力発電所の第3世代加圧水型炉の建設計画に関して、フランスのエネルギー電力大手EDFおよび英国政府との最終合意に署名。CGNの出資比率は33.5%。発電所は2025年に完成する見通し。また、CGNは、ブラッドウェルB原子力発電所で、CGNとEDFが予定している2基の建設計画でも、英国の事前設計認証である包括的設計審査（GDA）を受けるための正式な手続きを開始する方針を表明。ブラッドウェルBでのCGNの出資比率は66.5%。	180億 ポンド。また、2万6,000人の雇用創出見込み

(注) 動きの「買収」には、資本参加含む。

(出所) 各社プレスリリースよりジェトロ作成

4. 先端技術分野

エネルギー分野同様、欧州の先端技術分野において「一帯一路」構想を謳った具体的なプロジェクトは殆どない。しかし、豊富な資本力を背景に、中国企業が欧州の先端技術企業を買収する動きに対しては「技術を奪うため」ではないか、との警戒感も広がっている。「モノのインターネット (IoT)」や「電気自動車 (EV)」など、欧州企業が「技術」「国際規格形成」「市場形成 (マーケティング)」といった側面で競争力を握る分野に、中国企業は何をもとめるのか。注目される事例の展開を中心にその実像を探る。

(1) モノのインターネット (IoT)

企業と消費者を繋ぐ B2C プラットフォームは欧州においても米国企業が圧倒的な強みをもつが、B2B ビジネスを支える工作機械、特に産業用ロボットなどは欧州企業の得意とするところである。

この中、中国企業との関係で、特に注目されるのが、産業用ロボットの欧州最大手クーカ (KUKA) (本社：ドイツ・アウグスブルク) だ。同社は、溶接から部品装着までこなすロボット・アームなどを生産する「KUKA ロボティクス」、それらのロボットを生産ラインの自動化システムとして統合する「KUKA システムズ」、顧客ニーズに適合したソリューションを提案する「KUKA インダストリーズ」、医療機関やロジスティクス施設などの自動化を推進する「スイスログ」などの事業部門を傘下に置き、ドイツ自動車産業を筆頭に、欧州の主要メーカーの殆どを顧客にもつ。また、ドイツ政府が国家プロジェクトとして推進する「インダストリー4.0」の主導企業のひとつでもある。しかし、同社は資本関係上、ドイツに多くある同族 (ファミリー経営) 企業のひとつで、産業機械メーカーのフォイト (本社：ハイデンハイム・アン・デア・ブレンツ) など複数のドイツ企業が同社の大口株主として名を連ねるという状況にあった。

このため、中国の家庭電機機器量販最大手の美的集団 (ミデア) が 2016 年 5 月に、クーカに対して、株式公開買い付け (TOB) による買収提案²⁰を行ったことは欧州産業界にとっても大きな衝撃となった。しかし、EU では戦略的企業買収を含めて「資本の自由移動」の大原則があり、これを阻む理由はなかった。2016 年 8 月にはミデア側の取得株式は全体の 94.55% に達したが、2016 年 9 月のドイツ政府記者会見で、クーカに続いて、ドイツの電子部品 (照明) メーカーのオスラム (本社：ドイツ・ミュンヘン) の事業会社 (コンシューマ事業部門のレッドバンズ) が中国のコンソーシアムから買収提案を受けていることを問われて、ドイツ経済・エネルギー省 (BMWi) の報道官は「個別企業の運営についてのコメントは差し控える」「無論、経済官庁として、産業界で起こっていることに注意を払っており、これらの企業事案も協議の対象にはなっているが、(記者が指摘するような対外経済法改正などの) 具体的な協議は行われていない」と (この時点では) 政府不介入を前提に答弁している。また、欧州委員会も 2016 年 10 月に同買収を承認。2016 年 12 月には米国の外国投資委員会 (CFIUS ; 財務省傘下)、防衛取引管理局 (DDTC ; 国務省傘下) も同買収を承認するに至った。この結果、ミデアは 2016 年 12 月末に「買収完了」²¹を宣言。同社の方洪波会長兼最高経営責任者 (CEO) は「賃金水準の上昇、高齢化社会の到来は中国だけの問題ではない。しかし、こうした世界の情勢変化がミデアとクーカが生産工程の自動化を推進する好機だ」と語っている。他方、クーカ株式の約 25% (保有全株

²⁰ <https://www.kuka.com/en-de/press/news/2016/05/midea-offer>

²¹ http://www.midea.com/global/about_midea/News/201701/t20170117_207407.shtml

式) をメディアに売却したフォイトは 2017 年 1 月に株式売却収入が 12 億ユーロに及ぶことを明らかにし、自社のデジタル化に向けた投資を行う方針を発表した。

また、メディアによるクーカ買収と同時期に、中国のコンソーシアムによって進められていたオスラム傘下のレドバンズ買収についても、レドバンズ自身が 2017 年 3 月に義烏 (Yiwu) 国有資産運営中心などの投資ファンドを中心とするコンソーシアムによる買収が完了したことを発表している。

中国企業によるクーカ買収を中国政府はどう見ているのか。2017 年 5 月、中国国務院は「『中国製造 2025』とドイツ『インダストリー4.0』との出会い (When China's 'Made in China 2025 meets Germany's Industry 4.0)」²²と題する論評を発表している。中国製造 2025 は 2015 年 5 月に中国国務院が発表したもので、中国を「製造大国」から「製造強国」へと転換させるための 10 年計画だ。低コスト依存の労働集約志向から脱却し、世界産業をリードする国家へのシフトを目指す。中国国務院はこの論評の中でドイツを当面のパートナーと位置付け、「中国製造 2025」と「インダストリー4.0」の連携・融合を提唱している。この具体例がメディアによるクーカ買収であり、中国企業はドイツの「インダストリー4.0」の成果を吸収するために企業買収を進めているとも述べている。また、中国国務院は同時に産業都市間の交流の重要性も強調している。具体的には 2016 年 4 月に設立された「中国・ドイツ産業都市同盟 (Sino-German Industrial City Alliance)」(この発表時点で 24 都市が加盟。双方の投資誘致機関の支援の下、専門家委員会を設け、都市間で意見交換、課題解決を協議する)の事例を挙げた。この同盟に加盟している杭州市は、高騰する賃金対策としてドイツのロボット技術を導入し、同市に本社を置く正泰集団(太陽光発電システム事業者)では 60%もの人件費削減に成功、「インダストリー4.0」の成果が活かされた好例と評価している。「中国・ドイツ産業都市同盟」の事務局は中国・広東省佛山市に置かれているが、ここにはクーカロボティクスが進出しているほか、クーカを買収したメディアも本社を構えている。国家や都市、地方有力企業と変幻自在な顔を見せる中国に、ドイツ企業はどう対処するのか注目される。

しかし、KUKA と同じ 2016 年 5 月に中国企業の買収提案を受けていたドイツの半導体製造装置メーカーアイクストロン(本社:ドイツ・ヘルツォーゲンラース)の事例は全く違った結果となった。中国投資ファンドの福建芯片投資基金(FGC)がドイツ子会社経由で TOB に名乗りを上げたが、米国のバラク・オバマ大統領(当時)が職権で外国投資家による買収中止を命じたのだ。同大統領が任期中にこの権限を行使したのはこれが 2 回目。買収対象となったアイクストロンは米国国内に事業所を保有しており、同社製品が米国での軍事システムにも使用されていたことから、ノウハウ漏洩のリスクが問題視され、国家安全保障上の懸念があると認められたことが、買収停止判断の理由とされている(2018 年 1 月 16 日付・CFIUS 報告書より)。また、同様にオランダのエレクトロニクス最大手のフィリップスも発光ダイオード(LED)事業子会社ルミレッズを中国系投資ファンドの金沙江創業投資(GSR ベンチャーズ)などに 29 億ドルで売却する意向を固めていたが、ルミレッズが米国国内に事業所を置き、600 件を超える特許を保有していることに CFIUS が懸念を表明。この結果、最終的にフィリップスは 2016 年 12 月に米国系

²² <http://www.scio.gov.cn/m/32618/Document/1550344/1550344.htm>

投資ファンドのアポロ・グローバル・マネージメントに 20 億ドル相当で売却²³することで合意している。背景には、ルミレッズが握る窒化ガリウム (GaN) 半導体技術の漏洩リスクを米国政府 (CFIUS) が警戒したためと指摘されている。

こうした米国との関係もあり、メディアによるクーカ買収を契機に、上記のドイツ政府記者会見での応答に代表される「外国企業によるドイツの戦略企業買収に政府は無策で良いのか」との議論は、安全保障や技術流出などの視点でリスクを指摘する議論が活発化することとなる。このため、ドイツ政府は 2017 年 7 月、「対外経済法施行令」改正案を閣議承認し、外国企業による国内企業の買収に対する規制の強化に乗り出した。国内秩序維持や安全保障の観点から、ドイツ経済・エネルギー省による審査対象となる産業範囲が拡大・明文化された他、審査期間も延長された。

(2) 電気自動車 (EV)

これまで、欧州自動車市場において「技術力」「ブランド力」共に、必ずしも評価が高いと言えない中国企業が、ドイツ系、フランス系、イタリア系、日系、韓国系が伝統的な優位性をもつ従来型の乗用車分野に進出する可能性は低いと見られていた。しかし、電気自動車 (EV) の台頭で、ある種の「ゲーム・チェンジ」が生じ、中国企業にとっては新たな参入機会となりつつある。

中国の電池・電気自動車事業最大手の比亞迪 (BYD) は欧州 EV バス市場への本格参入を目指し、フランス、ハンガリー、モロッコでの生産拠点構築を相次いで始めている。EV ではなく、欧州の EV バス市場攻略を強調している点に特徴がある。

先ず、BYD は 2016 年 10 月、ハンガリーのコマーロムで 2,000 万ユーロを投資 (2018 年までの 3 年間)、EV バスの組み立て拠点建設 (年産計画: 400 台) を発表²⁴した。2017 年 6 月にはハンガリーのシーヤールトー・ペーテル外務貿易相を招き開所式を実施している。また、将来的にはフォークリフト、小型商用車の組み立てにも対応し、英国、フランスの生産拠点向けにバス車体の供給を行う計画もある。

これに続いて、BYD は 2017 年 3 月、フランス北部のボーベで 1,000 万ユーロを投資して、年産 100 台の EV バスの組み立て拠点 (生産開始予定: 2018 年前半) を立ち上げると発表²⁵した。この発表会には、進出先であるフランス北部のオー・ド・フランス地域圏のグザヴィエ・ベルトラン地域圏議長など地方政界から多数出席があり、同事業所の雇用創出効果は 100 名程度と見られているが、現地側の関心の高さを窺わせた。

この他、BYD は北アフリカのモロッコにも EV バスの生産拠点を建設するものと見られる。モロッコ産業・投資・貿易・デジタル経済省の発表によれば、BYD は 2017 年 12 月にモロッコの

²³ <https://www.lumileds.com/news/269/50/Philips-to-sell-majority-interest-in-Lumileds-to-funds-managed-by-affiliates-of-Apollo-Global-Management>

²⁴ <http://www.byd.com/news/news-363.html>

²⁵ <http://bydeurope.com/news/news.php?action=readnews&page=3&nid=230>

モハメッド6世国王隣席の下、カサブランカの王宮で、モロッコ政府との事業設立に向けた覚書を結んだ。BYD側は王伝福董事長が、モロッコ側はモハメッド・ブーサイド経済・財政相、ムーレイ・ハフィド・エルアラミ産業・投資・貿易・デジタル経済相が調印した。モロッコでのプロジェクトがハンガリー、フランスと異なるのは、EVバスに加えてEV（乗用車）やEV電池などを含めた「エコシステム」の構築をモロッコ（タンジェ近郊）で行うことを表明していることだ。モロッコ側も同投資プロジェクトに伴う雇用創出は2,500人に達すると見込んでいる。

この他、EV関連では、中国の電池メーカー駱駝集団が2017年9月にクロアチアのEVスタートアップ企業のリマッチ・アウトモビリ（本社：クロアチア・スベタネデリャ）に3,000万ユーロを投資²⁶したと発表している。駱駝集団の劉長来総裁は、この戦略提携について「我々は市場に世界水準のEV部品・技術を供給するために（リマッチとの）シナジー効果を発揮できることを期待している。そうすることが自動車の完全EV化を加速するものと考えている」とコメントしている。

先端技術分野・案件リスト

国・地域	時期	中国側の主体	動き	内容	投資額等
ベルギー	2016/5/11	銀怡集団	買収	車両のパワートレイン製造で高い技術を持つベルギーのパンチ・パワートレインは、中国のコングロマリット銀怡集団による買収が完了したと発表。買収から5年でエンジニアを400人に増やす意向。	10億ユーロ
	2016/6/20	JuXing International (联投欧洲科技投資)	設立	ルーヴァン・ラ・ヌーヴに、共同R&Dセンター兼インキュベータ「中国ベルギー・テクノロジーセンター」を設置する計画を発表。8ヘクタールの敷地内にバイオテクノロジー、クリーンエネルギー、オプトエレクトロニクス、通信、企業インキュベータの5施設を設置予定（合計9万㎡）。オフィス・スペース（7万5,000㎡）、カンファレンス用施設（5,000㎡）およびホテル（160床）などを含む一大プラットフォーム建設事業。	中国人研究者300人受け入れ 予算2億ユーロ 雇用創出数： 1,500人（うち60%がベルギー人）

²⁶ <http://www.rimac-automobili.com/en/press/releases/rimac-closes-30m-eur-investment-with-camel-group/>

ドイツ	2016/12/30	美的集団	買収	中国の家電大手の美的集団 (Midea) は、産業用ロボットのクーカに対して2回のTOBを実施し、株式の94.55%を取得。美的集団は2016年12月30日、買収完了を発表。 クーカは本社所在地アウグスブルクに1億ユーロ以上の投資を行うことを発表。本社社屋および工場の近代化・拡張により2025年までに1,600人が就労可能なスペースを確保。	44億ユーロ、その後1億ユーロ以上の投資。
	2017/3/3	IDG資本、義烏国有資産運営中心、木林森股分	買収	ドイツのスラムグループの照明機器メーカーのオレドバンスは、中国企業のコンソーシアムによる、(オスラム社から分離)照明技術(LED)部門の買収が完了したことを発表。	非公開
	2016/12/27	四維図新公司、騰訊控股、GIC(シンガポール政府)	買収	ナビゲーションシステムのヒアの株式10%を、株主のアウディ、BMW、ダイムラーから買収する計画を発表。その後2017年9月に計画を撤回した。	不成立
	2016/5/23	中国福建芯片投資基金	買収	アイクストロンは、中国企業による買収を発表。その後、米オバマ大統領(当時)が外国投資家による買収中止を命じた介入で不成立に。買収ターゲットとなったアイクストロンは米国に事業所を有し、買収停止判断の理由は同社製品が軍用システムに使用され、ノウハウ流出の恐れがあり「国家安全保障上の懸念」によるものと発表。	不成立
	2017/5/24	復星国際	買収	復星国際はフィンテック企業、ナガ・グループの株式取得を発表。	1,250万ユーロ
	2017/8/30	立讯精密	買収	ドイツの自動車部品製造大手ZFフリードリヒスハーフェンは、同社のコントロールシステム部門(米国子会社)を中国の立讯精密に売却すると発表。	10億ユーロ
	2016/10/24	上海電気集団	買収	航空宇宙産業で活動するブローチェ・オートメーションは、中国の上海電気集団による同社の買収完了を発表。	非公開

	2017/9/5	騰訊控股	買収	2 垂直離着陸型の電気飛行機・自動車を開発するベンチャー企業リリウム社は騰訊控股から事業資金の出資を受けたと発表。	非公開
	2017/6/13	中国の投資会社	投資	遺伝子治療の研究開発を行う Centogene は、中国資本の 3 社 (DPE Deutsche Private Equity、Careventures、CIC Capital) から投資を受けたことを発表。	2,500 万ユーロ
スペイン	2016/8/3	蘇交科集団 (JSTI)	買収	蘇交科集団は、スペインのインフラ・ソリューションを提案する EPTISA の株式 90% を取得したと発表。	1,600 万ユーロ
フランス	2017/3/23	比亞迪自動車 (BYD)	建設	BYD (比亞迪汽車) はフランスのオー・ド・フランス地域圏に電気バス組立工場を開設する計画に投資することを発表。工場の面積は 3 万 2,000 平方メートル (敷地の総面積は 8 万平方メートル) で、100 人を雇用し、年間 200 台を生産予定。生産は 2018 年前半に開始。	1,000 万ユーロ 100 人の雇用創出
クロアチア	2017/9/18	駱駝集団	投資	クロアチアの電気自動車 (EV) メーカーのリマック・アウトモビリは、中国の EV バッテリーメーカー駱駝集団から投資を受けたと発表。新工場建設、新世代 EV スーパーカーの (2018 年公開予定) 投入に充当。またこの投資のうち、300 万ユーロは同社の姉妹企業で高性能の電動自転車を製造するグレイプ・バイクスに投資。	3,000 万ユーロ
イタリア	2016/6/13	AGIC Invest	買収	中国投資有限責任が出資するプライベート・エクイティ・ファンド AGIC インベストが、イタリアの先端技術・ロボットを手掛けるジマテックの買収を発表。AGIC はジマテックのさらなる国際化、特に中国を中心としたアジアへの進出強化を狙う。ジマテックの特許出願数は 100 を超え、先端技術・ロボット分野ではリーディング企業。AGIC によると過去 3 年の成長率は年間 20%。クラウド・マッファイの潜在的サプライヤーで、AGIC は両社のシナジーに期待。	約 1 億ユーロ

ハンガリー	2017/4/5	比亞迪自動車 (BYD)	建設	ハンガリー・コマーロムで電気バス組立工場の開所式を実施。欧州市場向けに、年間 400 台の電気バスの生産を目指す。また将来的にはフォークリフト、小型商用車も組み立てる。また英国、フランス（建設予定段階）向けにバスの車体を製造する計画もある。	2,000 万ユーロ、300 件の雇用
オランダ	2017/2/6	中信国際電訊集団	買収	オランダのリンクス・テレコミュニケーションは、中信国際電訊集団の子会社、CITIC テレコム・インターナショナル CPC Limited による買収完了を発表。リンクス・テレコミュニケーション を売却したリンクス・テレコミュニケーション・ホールディングは、これに先立つ 2017 年 2 月 6 日、ロシア、ポーランドにおけるデータセンター事業およびクラウド事業強化のため電話事業を分離、中信国際電訊集団への売却を発表。	非公開
モロッコ	2017/12/9	比亞迪自動車 (BYD)	建設	国王モハメッド 6 世が臨席して、タンジール郊外に電気自動車工場の建設に関する合意の調印式を実施。合意には、最終的には電気自動車工場のほかに、バッテリー、電気バス・トラック、電車の工場の建設を含む。海特集団がタンジール郊外に中国企業を受け入れるために設置した産業都市「モハメッド 6 世タンジール・テック」内に建設される予定。工場面積は 50 ヘクタール、2,500 人を雇用予定。投資額や稼働開始の日程は未公表。	2,500 人の雇用が創出
フィンランド	2016 年	騰訊控股	買収	ゲーム開発を行うスーパーセルは、日本のソフトバンクから騰訊控股が同社を買収したと発表。	102 億ドル
英国	2017/11/3	Canyon Bridge	買収	中国政府系投資会社の米国キャニオン・ブリッジは、コンピュータの設計を手掛けるイマジネーション・テクノロジーズを買収したと発表。	5 億 5,000 万ポンド
	2016/12/21	徳利迅達が率いるコンソーシアム	買収	データセンター事業者グローバル・スイッチは、中国の企業・機関投資家のコンソーシアムが資本の 49% を取得したと発表。	24 億ポンド

	2018/2/5	華為技術	投資	通信機器大手の華為技術の孫丕芳会長は、北京を訪問したメイ英国首相と会談した際に向こう5年間で英国に30億ポンドを投資することを発表。同社は2013-2017年に13億ポンドを英国に投資すると2012年発表していたが、同期の投資額は実際には20億ポンド。	30億ポンド
--	----------	------	----	--	--------

(注) 動きの「買収」には、資本参加含む。

(出所) 各社プレスリリースよりジェトロ作成

5.その他

中国企業の欧州での投資展開は、様々で上記以外にも、農林水産・食品や情報・通信など多岐にわたる。企業向け（B2B）事業でのビジネス展開事例が目立つが、消費者向け（B2C）事業を狙った動きも存在する。注目されるのが、上海に本社を置くコングロマリットの復星集団（Fosun）で、欧州での投資展開を加速させている。

同社は、富裕層向け旅行サービス企業・クラブメッド（フランス）や、若年層向け高級アクセサリーブランドのフォリフォリ（ギリシャ）などを傘下に置くが、余剰資金を闇雲に投下している訳ではなく、「健康（Health）」「娯楽（Happiness）」「資産形成（Wealth）」の3分野を重視、欧州における有望事業を模索している。また、ポルトガルの保険事業最大手のフィデリダーデなどを傘下に置き、こうした金融事業者経由で、欧州での買収対象企業の発掘を行っている点も特徴だ。中国企業が弱い「世界市場におけるブランド力」の獲得が戦略的な目標と見られる。

その他分野・案件リスト

国・地域	時期	中国側の主体	動き	内容	数的効果
ブルガリア	2017/9/26	中興通迅	建設	ブルガリア政府は、観光客向けのスマートシティ「セント・ソフィア」プロジェクトへの中国からの支援を発表。中国資本のブルガリア開発ホールディングス（BDHL）が主導し、ソフィア近郊に、ホテル、カジノ、水族館、会議場、ショッピングモール、オフィスなどを含んだ複合施設を3年間で建設。同計画は2014年に発表され、国家の優先投資案件に指定。その後は計画が停滞したが、2017年5月には中興通迅（ZTE）がプロジェクトへの投資を表明。	15億ユーロ、 新規雇用創出： 1,850口
	2017/11/24	中国と中・東欧諸国間の農業協力促進団体 （APACCCEEC）	建設	ブルガリアのトラキア経済特区において、「Eコマース物流ハブ・パピリオン」が開所。同プロジェクトは、「16プラス1協力」の枠内で設立された「中国と中・東欧諸国間の農業協力促進団体（APACCCEEC）」がブルガリア農業・食糧・林業省の協力により実施。飼料など農産品を始めとするコモディティの販売などで連携する。	非公開

チェコ	2017/4/28	中国華信能源 (CEFC)	買収	<p>中国華信能源 (CEFC) は、同チームが本拠地とするエデン・アレナの株式を 100%取得したと発表した。</p> <p>CEFC は 2015 年、経営難に陥っていたサッカーチーム SK スラビア・プラハの株式 80%を買収、2016 年 11 月 22 日に残りの 20%を取得し、単独オーナーに。</p> <p>今後は投資を行い、サッカー競技場としての利用のほか、多機能スポーツ競技場および文化・社会施設に発展させる構想。</p>	投資額については両当事者の合意により約 10 億チェコクローネ程度との概数だけが公表されている。
スイス	2017/4/5	中国化工集団	買収	<p>欧州委員会は、中国国営化学大手の中国化工集団 (ケムチャイナ) によるスイスのシンジェンタ (農薬・種苗) の買収計画を条件 (ケムチャイナの欧州殺虫剤・植物成長調整剤の大部分の譲渡) 付きで承認。</p>	430 億ドル
ドイツ	2017/9/9	復星国際	買収	<p>復星国際はハウク & アウフホイザー・プライベートバンク (H&A) の買収完了公表。復星国際はこの買収によりドイツを中心とする欧州市場での総合金融サービス提供の目標に近づいたと発表。</p>	取得シェア 99.91%、投資額は約 2 億 1,000 万ユーロ
	2016/2/6	成都天翔環境股份	買収	<p>ドイツのゼネコン大手ビルフィンガーは中国の成都天翔環境に水道技術部門を売却したこと発表。</p>	非公開
フランス	2017/2/11	復星集団	買収	<p>中国の復星集団は、フランスのパレフ (不動産) を買収したと発表。株式及び議決権の 50.01%を 1 株 75 ユーロで取得。同年 10 月には出資比率を 71.37%に引き上げ。</p>	非公開
	2017/6/2	中国投資会社 FFC	買収	<p>クリスタルガラス製品のフランスのバカラは、中国の投資会社フォーチュン・ファウンテン・キャピタル (FFC) が、バカラの主要株主である米国投資会社スターウッドおよびLカッタートンから、バカラの 88.8%株式を買収したと発表。</p>	買収額は 1 株 222.7 ユーロ、総額で 1 億 6,400 万ユーロ。

	2016/11/11	山東如意集団	買収	中国の山東如意グループはフランスの SMCP (アパレル) の買収が完了したと発表。SMCP は「サンドロ」「マージュ」「クロロディ・ピエルロ」などのブランドを展開。SMCP の年商は 6 億 7,500 万ユーロで、評価額は 13 億ユーロ。SMCP の所有者だった米国投資ファンドの KKR も少数資本を維持。	非公開
イタリア	2017/8/21	深セン廣田裝飾集団	買収	日本企業 LIXIL グループ (内装・外装建材、水回り設備など) が、伊ペルマステリーザを深セン廣田裝飾集団に売却すると発表。	4 億 6,700 万ユーロ
	2016/8/5	中欧体育投資管理公司	買収	イタリアのフィニンベストは、経営難のプロサッカーチーム「AC ミラン」の売却で、中国の投資家グループ中欧体育投資管理公司与基本合意を結んだと発表。 投資家グループには、中国政府が出資する海峡キャピタルや中国の国営企業・民間企業が参加。	AC ミランの 99.3% 株式を 7 億 4,000 万ユーロで売却。
ハンガリー	2017/1/13	中国天楹股份	買収	マジヤール・テレコムは、傘下のハンガリー通信・IT サービスプロバイダーであるインビテルを中国中東欧投資合作基金に売却することを承認。インビテルの評価額は 2 億 200 万ユーロ。インビテルはテレビ、インターネット、電話のサービスを提供するインビテル・テレコミュニケーションズと、データセンター運営やクラウドサービスの提供を行なうインビテック・ソリューションズからなる。	非公開
ポルトガル	2018/1/23	復星国際	買収	復星国際が孫会社にあたるルス・サウジを通じて、2017 年 7 月にブリティッシュ・ホスピタルの株式 90.41% を、2018 年 1 月に国内 5 つの私立病院を有するキャピタル・クリアチボ・ヘルスケア・インベストメンツ II (CCHC 2) の株式 70% 買収を発表。	非公開

スロバキア	2017/9/25	中国華信能源 (CEFC)	買収	<p>チェコ、スロバキア两国を中心に投資銀行業務を展開する J&T ファイナンス・グループ (JTFG) は中国華信能源 (CEFC) と共同でワインの生産・販売を行う J&T ワイン・ホールディングの設立合意を発表。共同出資額は 2 億ユーロ。</p> <p>2014 年には、J&T のトカチュ副社長は、CEFC とマイノリティ・シェアを相互に保有し戦略的協力関係を構築することで合意。その後、2015 年 5 月に CEFC は、J&T の株式 5% を取得、2015 年 9 月には、J&T のロシア子会社 J&T バンク AO の株式 50% を取得。同年 9 月、CEFC は、J&T の株式シェアを 9.9% まで増大。CEFC は 2016 年 9 月、J&T の株式 50% (約 8 億ユーロ) の取得のためスロバキア国立銀行に許可を申請。2017 年 9 月 15 日、ECB が CEFC のシェア拡大 (50%) を許可。</p> <p>CEFC ヨーロッパは 2018 年 1 月 3 日、ECB のほか、スロバキア、クロアチア、ロシア、バルバドスの各中央銀行からシェア取得の許可を得ており、残るチェコ国立銀行に対しても 2017 年 12 月 31 日までにすべての書類を提出したと発表。</p>	2015 年に 5%、その後増加し 9.9%、その後 50% 以上を予定しているが 2018 年 1 月 4 日にチェコ・カルテル庁が却下し、不成立
英国	2016 年末	携程旅行網	買収	上海に本社がある大手オンライン旅行会社シートリップは、英国のフライト検索サービス・スカイキャナー買収が完了したと発表。	14 億ポンド
	2016/11/30	大連万達グループ	買収	大連万達グループ傘下の米国の映画館チェーン大手 AMC シアターズは、英国映画館チェーン大手オデオン& UCI シネマ・ホールディングスの買収完了を発表。オデオン& UCI は欧州で最大の映画館チェーンで、244 館を展開。	12 億ドル

(注) 動きの「買収」には、資本参加含む。

(出所) 各社プレスリリースよりジェトロ作成

第3章 まとめ

1. 欧州は中国「一帯一路」構想をどう見ているのか

今回の有識者への取材の結果、明らかとなった中国「一帯一路」構想についての欧州側の主な見方は、以下通り。

- 中国側の豊富な資金力（余剰資金）
- 中国国内で抱える過剰供給力の解決（輸出市場の開拓のためのロジスティクス網整備）
- 中国西部地域の開発（沿海部に較べて開発が遅れている内陸部・西部の社会資本整備を進め、その延長線上に「一帯一路」構想を位置付ける）
- 中国の国際社会における発言力強化（欧州側の支持者確保）
- 現在の習近平政権の歴史的業績としてのアピール
- 米国でのトランプ政権誕生や英国のEU離脱（ブレグジット）などの地政学的変動（これを機会に欧州における中国の地位向上）
- ビジネスにおけるダイバーシティ確保（不透明なビジネス環境におけるリスク分散のための取引相手の多様化）

基本的には欧州側のメリットよりも、中国側の権益拡大が主要目的との見方が多い。また、世界市場の先行き不透明性や政治力学変動のリスクも乗り越えようとするしたたかさも窺われる。

他方、ブダペスト・コルビヌス大学タマシュ・マツラ博士は、ジェトロの取材に対して、次のようなコメントを寄せている。「歴史を振り返ると、最大市場国が長期的な世界のルール・国際標準を決めることは明かだ。先進国が現在の影響力の維持を望むならば、この観点で（最大市場国との）協力関係を構築する道も模索すべきだろう」と。

世界最大の自動車市場となった中国は、欧州最大手のフォルクスワーゲン（VW）にとっても最大の市場であり、中国市場（香港含む）での同社の販売台数（2017年：418万台）が、ドイツを含む西欧市場での販売台数（2017年：358万台）を上回る状況になっている。今後の市場拡大が期待されるEVやIoTの国際標準を決めるのは誰なのか、気になるところだ。

2. 新しい中国との経済関係を模索するEU

このように欧州では様々な側面をもつ、中国（企業）の投資・プロジェクト展開だが、EU側もその中国に対して様々な顔を使い分け始めている。

【アンチ・ダンピング】

先ず、中国との経済関係で大きな要素である商品貿易については、アンチ・ダンピング（AD）法制を見直し、これまでの個々商品の単品の「内外価格差」だけを基準とするADルールから、相手国のサプライチェーン全体を評価対象に加え、そこに市場歪曲（Market distortion；市場経済国では認められないような国家の介入・関与によって、相手国企業が不当に有利なビジネス

条件を取得し、EU 域内産業に被害をもたらす状況)の要素があれば、AD 措置の対象とするルール変更を行っている。

欧州委員会は2017年12月20日、これまでのアンチ・ダンピング (AD) 規則を改正し、国家補助などを通じた市場歪曲の実態を考慮する AD 認定基準を採用²⁷した、新たな AD 規則を発効させた。また、これに併せて公表した初めての「カンントリー・レポート²⁸ (国家による市場歪曲の実態を分析した欧州委としての国別・作業報告書)」では中国を取り上げ、同国が国家として市場歪曲を誘発しているとの認識を示した。今回、発効した改正「AD 規則」は EU として1年以上掛けて協議してきたものだ。鉄鋼をはじめとする欧州産業界には、中国の「過剰供給力」に対する警戒感が根強い。欧州側には、中国政府が、経営効率の悪い国営企業に対して、それらの延命を図るために補助金給付など様々な形態で、国家補助 (支援) を行うことで、市場実勢を考慮しない「過剰供給力」に繋がっており、(中国) 国外市場への低価格輸出を引き起こすとの認識がある。特に2016年12月に世界貿易機関 (WTO) 加盟から15年を経過した中国については「非市場経済国」として扱うことが難しくなったこともあり、国際法上の要請にも従いつつ、効果的な AD 措置の検討を急いできた経緯がある。

欧州委員会のジャン＝クロード・ユンケル委員長は「我々はオープン且つ公正な、ルールに基づく貿易を守る第一線に身を置く」と述べたが、保護主義的な意図はないことも強調した。また、欧州委のセシリア・マルムストロム委員 (通商担当) は「EU は産業・企業に開かれた存在だが、同時に不公正な輸入などとの競争、特に国家介入によって市場経済が著しく歪曲されている国との競争から EU 域内産業を守ることも我々の責務だ」と語った。

また、欧州委員会は、新たな AD 規則の導入に伴い、EU 域外国による市場歪曲の実態を調査・分析した作業報告書である「カンントリー・レポート」 (詳細は添付報告書 (要約) 参照⇒別添の付属レポートにリンク設定) を発行している。これまでの単純な内外価格差の比較だけではなく、各国のビジネス環境、特に市場経済や企業経営への国家の関与の程度を重視する姿勢の現れと考えられる。欧州委員会は初回となる「カンントリー・レポート」で中国を対象国として取り上げた理由として「中国からの輸入に対する AD 上の懸念が根強い」と説明している。

この「カンントリー・レポート」では経済構造に始まり、国営企業経営の実態、会計システムや政府調達状況、外国資本の参入規制の実情、そして、「土地」「エネルギー」「資本 (設備)」「原材料」「人員」などの生産プロセスで投入される各要素について、欧州委としての調査・分析の結果をまとめる。また、「鉄鋼」「アルミニウム」「化学」「セラミック」の4分野が重点調査産業として報告されている。なお、「化学」分野についての分析では「中国企業は一带一路構想を活用して生産過剰に陥った化学品の輸出拡大を狙っている」などの記述もあり、EU として、踏み込んだ情勢分析を行っている。

このように、WTO 加盟から15周年を契機に「非市場経済国」として扱わないことを求める中国の要請には応えつつも、新たな AD ルールによって、中国の不透明な産業構造 (サプライチェ

²⁷ <http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=1774>

²⁸ http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2017/december/tradoc_156474.pdf

ーン) を明らかにして、市場歪曲のような商慣行には厳しい態度で臨む、EU の姿勢は新しい中国との通商関係を模索する上での、ひとつの知恵と見ることもできる。

中国「一帯一路」構想の結果、これまで以上に中国→欧州のロジスティクスが効率化し、商品流入が加速した場合でも、そのサプライチェーンの何処かに不当な市場歪曲があれば、排除する。「新たな時代」に対峙する EU の決意が窺えるようだ。

【循環型経済】

また、欧州委員会は 2018 年 1 月 16 日、「欧州プラスチック戦略²⁹」と題する政策文書を公表し、2030 年までに全てのプラスチック包装のリサイクルの徹底を目指す方針を明らかにしている。2015 年 12 月に「循環型経済・政策パッケージ」を発表し、具体的な数値目標値に基づく廃棄物の再資源化などを推進してきたが、今回の「欧州プラスチック戦略」は、特にプラスチック分野に特化して循環型経済の実現を目指す取り組みと位置付けられる。また、EU 域内のリサイクル施設の改修・大型化を推進、廃棄物分別方式や都市ごみ収集の形態の標準化に EU 全体として取り組む方針だ。

欧州委員会は資源を有効活用し、さらに資源の利用・消費に伴う廃棄物をリサイクルなど持続可能な形で循環させて経済成長を目指す「循環型経済（サーキュラー・エコノミー³⁰）」の取り組みを進めている。プラスチック分野における循環型経済への移行にも積極的で、プラスチック製品のデザインの改良、再資源化されたプラスチック利用の奨励などの取り組みを進めているところだが、今回の「欧州プラスチック戦略」ではプラスチック廃棄物のリサイクル徹底などに向けた具体的な政策が盛り込まれた。この戦略を通じて EU は「プラスチック廃棄物削減」の他、「リサイクル事業の収益化」も進めるとし、プラスチック分野の再資源化率の改善を重視、リサイクルされたプラスチックに対する需要喚起にも配慮する。また、EU 域内のリサイクル施設の改修・大型化を推進、廃棄物の分別方式や都市ごみ収集の形態の標準化に EU 全体として取り組む。欧州委員会では、廃棄物処理方式の標準化に伴うコスト削減効果は 1 トン当たり数百ユーロに達すると試算している。

従って、この戦略が実現すれば、現在の中国企業のように低コストで、一方的に EU 域外から輸出する、というビジネス・モデルが通用しなくなる。何らかの形態で、EU の求めるリサイクル・システムを、自社のサプライチェーンに組み込む必要に迫られる。また、EU は同戦略の国際展開も検討しており、EU 域内での取り組みと並行して、EU 域外国でも同様の取り組みを普及させ、プラスチック廃棄物処理に関わる国際標準の確立を目指すとしている。

この他、「循環型経済」をめぐる政策展開として、EU は 2017 年 10 月 11 日、「EV シフト」が鮮明になってきた欧州で EV 電池の開発、量産、リサイクルのサプライチェーンを展開するイニシアティブ「欧州バッテリー・アライアンス」を明らかにしている。これに関連して、欧州委員会のマレシュ・シェフチョビチ副委員長（エネルギー同盟担当）は「EU 域内に欧州企業の電池生産拠点が存在しないことは EU の産業基盤の弱体化に繋がるおそれがある」と強い懸念を

²⁹ <http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/pdf/plastics-strategy.pdf>

³⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52014DC0398R%2801%29>

表明している。同副委員長によれば、(EU域外で生産された電池の)輸送コストやリードタイムなどのサプライチェーンの安定の面での課題に加えて、「品質管理」などの面での問題もあるとし、ここでもリサイクルについて言及し、欧州が得意とする「循環型経済」のコンセプトを(EV用)電池にも持ち込むことで、競争優位性を回復しようとする狙いがあると考えられる。

現在、EUにおけるEV用電池の供給に名乗りを上げている企業は、韓国のLG化学(ポーランド・ヴロツワフに投資)、サムスンSDI(ハンガリー・ギョドに投資)、SKイノベーションや中国の比亞迪(BYD)など圧倒的に東アジア企業の存在感が目立つ。こうした状況の中、欧州投資銀行(EIB)は2018年2月12日、スウェーデン・ストックホルムに本社を置くノースボルト(Northvolt AB)に対する最大5,250万ユーロ相当の融資を承認したと発表。ノースボルトは2016年に創業したばかりのベンチャー企業だが、「世界で最も環境負荷を抑えた電池」の供給を社是とし、特に「リサイクル」に重点を置いたサプライチェーンの構築を戦略的に打ち出している。EIBのアンプロワーズ・ファヨージュ副社長は「電池生産については現在の欧州の劣位は明らかだ。この先端的で戦略的な事業分野での劣後を改めることは、EUとしての支援に値する」と述べている。

このように、EUは「商品単品」の競争から離れ、商品を取り巻く「サプライチェーン全体」に付加価値や競争優位性を見出す動きを強めている。「循環型経済(リサイクル推進)」などの新しいコンセプトを導入し、欧州企業に有利なビジネス環境の構築に余念がない。

3. EU域外企業による買収に対する審査強化に動くEU加盟国

上記「第2章、4.先端技術分野」でも言及しているが、中国のメディアによるドイツのクーカ買収や、中国企業によるドイツ企業買収に対する米国での不許可判断の動きを契機に、ドイツ政府は外国企業による国内企業の買収に対する規制の強化に乗り出している。これまで、戦略的買収を含めた投資の自由を保障してきたEUにおいて大きな方針転換と考えられる。

欧州委員会のジャン=クロード・ユンケル委員長も、2017年9月13日の一般教書演説の中で、EU域外国からの投資案件の適正を精査する「対外直接投資の欧州スクリーニング枠組み」に関する提案を行っている。この提案は、EUとしての市場開放とEU域内の安全保障・公序良俗の維持を両立するため、EU域内の戦略分野(インフラ、エネルギー、先端技術など)への域外の国営企業による投資の実態を把握することが重要との認識に基づいている。「外国投資家がEU域外国政府の支配の下にあるか」など、EU域外からの投資について、EU加盟国共通の基準で妥当性を判断することになる。ただし、提案された枠組みは、一部加盟国(※)の既存の投資スクリーニング制度とそれらの差異を考慮すると共に、スクリーニング制度自体を義務付けるものではなく、投資の妥当性の判断主体は飽くまでEU加盟国にある、と考えられている(※オーストリア、デンマーク、ドイツ、フィンランド、フランス、ラトビア、リトアニア、イタリア、ポーランド、ポルトガル、スペイン、英国の12カ国)。詳細は「[中国経済における市場歪曲の実態と分析 欧州委員会スタッフ作業文書](#)」参照。

なお、EUは2013年末から「EU中国投資協定」の交渉を進めているが、妥結には至っておらず、交渉長期化も懸念されている。欧州議会は2017年5月、EU加盟国の戦略的分野における中国からの投資に対する警戒が2016年頃から強まり、一部計画は先送りされ、中国側の投資家が撤退した事例が発生していることを指摘した。中国による「不当競争」の懸念は現行の規制では解決できないと判断され、投資に関するEUの規制の在り方を問い直す論議が活発になり、

オーストラリア、カナダ、米国、日本などの審査メカニズムが EU の参考になると受け止められている。

4. 結び

欧州委員会のジャン=クロード・ユンケル委員長は 2017 年 9 月 13 日の一般教書演説で、「我々はナイーブな自由貿易論者ではない。欧州はその戦略的な利益を守ることも重要だ」と語り、保護主義ではないものの、通商相手国との対等な競争環境を確保することを重視する姿勢を打ち出した。

「ダンピング認定」「投資審査」「循環型経済」など、中国を含む EU 域外国との戦略的な経済関係を構築するため、新たな法制度の整備に積極的だ。欧州における中国「一带一路」構想の展開や中国企業主導の投資・プロジェクトについては表面的には歓迎・強調姿勢だが、対等な競争環境を確保とのバランスを考慮した、周到な体制も整えている。

以上

資料：EU加盟28カ国における域外企業の欧州企業買収に対する審査強化策の実態

EUの機能に関する条約（the Treaty on the Functioning of the European Union；TFEU）の第63条第1項では、加盟国間および加盟国と域外の第3国との間の資本の移動（外国直接投資（FDI）含む）を規制することを禁じている。ただし、加盟国は次の2点の場合を理由に規制することができる。

- ① 公共政策もしくは公共の安全を脅かす場合（TFEU第65条第1項b）、
- ② 環境保護や、都市や国の計画、消費者保護、などの公共の利益を害する場合（EU司法裁判所による判断）

	FDI 審査手続き (注1)	FDI 審査		対象分野(産業)
		個別 (注2)	自動的 (注3)	
ベルギー	なし	N/A	N/A	海運分野
ブルガリア	×	-	-	
チェコ	なし	N/A	N/A	銀行、保険、防衛分野
デンマーク*	○	-	○	電力、ガスのエネルギー分野
ドイツ*	○	○	-	対象産業の企業の議決権にあたる資本を25%以上取得する場合、対象産業：軍事・セキュリティ、重要なインフラ（情報・通信技術、金融機関、医療関連システム、クラウド・コンピューティングサービス、など）
エストニア	×	-	-	
アイルランド	なし	N/A	N/A	
ギリシャ	なし	N/A	N/A	
スペイン*	○	○	○	非防衛産業では個別審査、防衛産業では自動的に検討。
フランス*	○	-	○	以下の業種において経済担当相の事前認可取得が必要：①賭博、②民間警備、③国防、④通信傍受・聴機器、⑤IT製品・システムのセキュリティ評価サービス、⑥国防、公共安全、公共秩序に関わる国益を保障するために不可欠となるサービス供与、製品、素材（電力、ガス水資源、電子通信ネットワーク、など）、⑦ハイテク分野（AI、宇宙、データストレージ、半導体など）
クロアチア	×	-	-	海運輸送、鉄道、など
イタリア*	○	○	-	2017年10月、戦略的部門（国防、エネルギー、輸送、通信）に関して、政府が介入できる措置の適用範囲を、最先端技術分野（データストレージ・処理、AI、航空技術など）に拡大。さらに、イタリアの上場企業の株式を10%以上取得する外国企業は、最終的に買収する意思などと言った情報を当局に示すことを義務づけ。

キプロス	なし	N/A	N/A	エネルギー、テレビ・ラジオなど
ラトビア*	○	○	-	FDI 審査手続きに関する法的枠組みはないものの、エネルギー、運輸で個別審査あり。
リトアニア*	○	-	○	
ルクセンブルク	×	-	-	
ハンガリー	×	-	-	防衛産業など
マルタ	×	-	-	
オランダ	○	N/A	N/A	運輸、エネルギー、防衛・セキュリティ、など。法的枠組みはない。 2017年2月に、オランダ政府は、通信産業（データセンターなど）の買収を規制するためのコンサルテーションを開始。
オーストリア*	○	-	○	防衛機器、通信、エネルギー、水供給、病院、鉄道、道路、大学（2011年11月）
ポーランド*	○	-	○	戦略産業（エネルギー、ガス、化学、通信産業）（2015年7月）
ポルトガル*	○	○	-	
ルーマニア	○	N/A	N/A	但し、2015年時点で具体的な対応なし
スロベニア	×	-	○	
スロバキア	○	○	-	2016年時点で法的枠組みなし
フィンランド*	○	○	○	非防衛産業では個別精査、防衛産業では自動的に検討。
スウェーデン	×	-	-	
英国*	○	○	-	2017年10月、グリーンペーパーで、軍民両用部門および軍用部門、並びに、先端技術部門において、審査対象となるFDIの基準（下限）を現行の7,000万ポンドから100万ポンドへと大幅に引き下げる、など既存の審査制度の対象範囲を拡大することを提案した。今後、白書を発表予定。

（出所）欧州議会報告書（2017年5月）

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/603941/EPRS_BRI\(2017\)603941_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/603941/EPRS_BRI(2017)603941_EN.pdf) を基に作成

加盟国当局や、経済協力開発機構（OECD）の報告書「Investment Policies Related to National Security 2016」などで FDI 審査手続きについて確認できた場合は（○）、審査手続きがないと考えられる場合は（×）、確認できない場合には、「なし」。また、該当する審査（個別もしくは自動）を行わない場合は（-）、詳細不明な場合は（N/A）と表示。

*2017年9月の「投資スクリーニング」枠組みが提案された際に、投資スクリーニングがあるとされた加盟12カ国。

（注1）非公式な審査も含む。

（注2）案件ごとに審査

（注3）ライセンスや許可取得などの義務付け

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約1分）にご協力ください。

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20170119>

「欧州における『一带一路』構想と中国の投資・プロジェクトの実像」

作成者 日本貿易振興機構（ジェトロ）海外調査部 欧州ロシア CIS 課

〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32

Tel.03-3582-5569