

# 第IV章 欧 州

## 欧州地域(EU)概観

### ■ 行先不透明さを増す EU 経済

2018年のEUの実質GDP成長率は2.0%、そのうちユーロ圏は1.9%だった。需要項目別では、GDPの55.4%を占める民間最終消費支出の成長率への寄与度が、需要項目の中で最大の0.9ポイントだった。ただし前年と比較すると寄与度は0.3ポイント低下、伸び率も0.5ポイント低下し1.6%だった。さらに輸出の伸び率が前年比2.3ポイント低下し3.0%に減速、純輸出の成長率への寄与度は、2017年の0.59ポイントから大きく低下し0.01ポイントとなった。

雇用については、2013年にEU全体の失業率が10.9%となった以降、一貫して改善が続いた結果、2018年末時点で6.6%となり、2000年以降で最低水準を記録した。2019年に入っても改善傾向が続き、2019年6月の失業率（7月31日発表）はEU全体で6.3%まで低下。国別では、チェコが1.9%と最も低く、ドイツが3.1%で続いた。逆に最も高かったのはスペインの14.0%だった（最新データ未発表のギリシャは2019年4月時点で17.6%）。中・東欧ではチェコのみならず、EU平均の失業率を大きく下回る傾向が続いており、6月の失業率はハンガリー3.4%、ポーランド3.8%、ルーマニア3.9%となった。

欧州委員会は2019年7月10日に発表した夏季経済予測において、2019年のEU28カ国の実質GDP成長率を2018

年から0.6ポイント低下の1.4%、ユーロ圏については同0.7ポイント低下の1.2%と予測した。EU28カ国の実質GDP成長率については、既に前回の春季経済予測（2019年5月7日発表）の時点で、EU、ユーロ圏ともに1.9%と予測した秋季経済予測（2018年11月発表）から下方修正しており、夏季経済予測では春季見通しを据え置いた。ただし、ユーロ未導入の中・東欧加盟国については、ハンガリー（前回3.7%→今回4.4%）やルーマニア（3.3%→4.0%）、クロアチア（2.6%→3.1%）など前回予測から大幅に上方修正。他方、ユーロ圏主要国については、特に2018年秋季経済予測から前回大幅に下方修正したドイツ（0.5%）、イタリア（0.1%）、オランダ（1.6%）などの経済成長予測をそのまま据え置いた。欧州委員会は2019年第1四半期について、当初3月29日に予定されていた英国のEU離脱に備えた在庫の積み増しや、2018年下半年以降、落ち込んでいた自動車販売の反動増を受けて予想を上回る経済成長となったと指摘。ただし、保護主義や先行きの不透明感などによる世界的な製造業と貿易の停滞から、この勢いは持続しないと分析した。好調な労働市場に支えられた消費など、内需主導型の経済成長となるが、製造業と外需の低迷が長期化すれば、雇用創出と賃金上昇に悪影響を及ぼす可能性もあるとした。

2020年については、前回春季経済予測においてEU28カ国は1.6%、ユーロ圏は1.5%（ともに秋季経済予測から0.2ポイント下方修正）との予測を示していたが、夏季経済予測においてユーロ圏成長率をさらに0.1ポイント下げ、1.4%とした。さらに、予測のさらなる下振れ懸念要因として、米国と中国の貿易摩擦の激化や、米国の通商政策の不確実性、中東情勢の緊張による石油価格の上昇を挙げた。域内では英国のEU離脱問題に加えて、製造業の低迷の長期化に言及し、労働市場や個人消費、経済成長に悪影響を及ぼし得ると懸念を示した。

### ■ 欧州自動車産業に厳しい見通し

欧州自動車工業会（ACEA）によると、2018年のEU27カ国（マルタを除く）の乗用車の新規登録台数は、前年比0.1%増の1,515万8,874台となった。西欧15カ国では前年比0.6%の減少となり、主要市場の中でも、特に英国（6.8%減）、イタリア（3.1%減）、ドイツ（0.2%減）などの減少が影響した。一方、中・東欧12カ国では8.0%増と順調に伸びた。特にリトアニア（25.4%増）とルーマニア（23.1%増）、クロアチア（18.7%増）、ハンガリー

表1 EUの需要項目別実質GDP成長率

(単位: %)

	2017年	2018年				2019年 Q1
		Q1	Q2	Q3	Q4	
EU						
実質GDP成長率	2.5	2.0	2.4	2.2	1.9	1.5
民間最終消費支出	2.1	1.6	2.0	1.7	1.3	1.4
政府最終消費支出	1.1	1.1	1.2	1.1	0.8	1.2
国内総固定資本形成	3.1	3.3	3.7	2.9	3.2	3.2
財貨・サービスの輸出	5.3	3.0	3.7	3.6	2.6	2.2
財貨・サービスの輸入	4.3	3.3	3.1	3.0	3.4	3.5
ユーロ圏						
実質GDP成長率	2.4	1.9	2.5	2.2	1.7	1.2
民間最終消費支出	1.7	1.3	1.8	1.4	1.0	1.1
政府最終消費支出	1.2	1.0	1.1	1.1	0.7	1.1
国内総固定資本形成	2.7	3.4	3.4	2.8	3.4	3.7
財貨・サービスの輸出	5.1	3.2	3.9	4.0	3.0	2.0
財貨・サービスの輸入	3.9	3.2	2.9	2.8	3.7	3.4

[注] ①四半期の伸び率は前年同期比、季節調整値。

②民間最終消費支出には対家計非営利団体（NPISH）消費支出も含む。

[出所] EU統計局（ユーロスタット）

(17.5%増)などの伸びが顕著だったが、チェコ(3.7%減)では減少が見られた。ACEAは一部加盟国の新車登録台数伸び悩みの背景の一つとして、2018年9月の新排出基準(WLTP)導入後、年末まで需要が低迷したことを挙げる。さらにACEAは2019年6月27日、2019年の欧州市場での乗用車登録台数について、年初に発表した前年比1%程度の成長とする楽観的な見通しを改め、マイナス1%の減少に下方修正することを発表した。2019年の欧州での乗用車販売台数は1,500万台をわずかに上回るとしている。下方修正の背景についてACEAは、「英国のEU離脱とマクロ経済環境の変化に伴う不確実性」を挙げた。特に英国のEU離脱については「離脱の結果、新たなビジネス障壁、コスト増など影響が生じる場合、EUと英国双方の自動車産業の雇用と成長にとって深刻な脅威になる」と指摘し、今後の動きに注意を呼びかけた。さらに同日、米国自動車大手フォードは欧州での生産拠点閉鎖など大規模な事業再編計画を発表。2020年末までに、欧州の生産拠点を現在の24から18に削減、さらに英国の事業会社の再編やドイツやスペインの組立工場でのシフト数削減にも着手。これらに伴い欧州で約1万2,000人の雇用に影響が出るとしている。また、これに先立つ2月19日、ホンダは英国のスウィンドン工場とトルコの工場での生産を2021年中に終了すると発表。スウィンドン工場は従業員3,500人を抱えている。自動車分野において電気自動車(EV)へのシフトが進む中、欧州でのEVの生産は競争力などの観点で難しいためとしているが、現地メディアはホンダの撤退について、英国のEU離脱の不透明性が企業の重荷になっていると報じた。

欧州自動車産業に厳しい見通しが広がる一方、EUでは、車両から排出される二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)量を、乗用車については2030年までに2021年比で37.5%削減、バンについては同31%削減する規則が2019年5月15日に発効、2020年1月から適用開始となる。同規則案は2017年11月に欧州委員会が提案、新車のCO<sub>2</sub>削減の目標値の設定に関し、欧州委員会が当初提案した30%の削減案を欧州議会が40%削減に引き上げる法案修正を行い、欧州の自動車産業界からは反発の声が相次いでいたが、最終的に乗用車、バンそれぞれ上述の目標値で決着した。

## ■依然先行き不透明な英国EU離脱

2017年3月29日に通知された英国のEU離脱は、2019年3月29日を離脱日の期限としてEU・英国間で交渉が進められ、2018年11月14日に離脱協定案の合意に至ったが、同案は英国議会で3度にわたり否決され、いまだ発効の見通しが立っていない。離脱日の期限までにEUと合意した離脱協定案批准の見通しが立たない中、英国

の2度にわたる離脱延期要請を欧州理事会が受け入れる形で、最長2019年10月31日まで離脱日が延期された。英国国内では4度目の採決を図ろうとしたテレザ・メイ首相への辞任圧力が高まり、2019年6月7日に保守党党首の辞任を表明。ボリス・ジョンソン前外相が7月23日に保守党の新党首に選出され、翌24日に首相に就任した。2019年8月時点で、同首相は、10月31日にEUとの合意のない形で離脱する(ノー・ディール)可能性も辞さない強硬姿勢を維持し、離脱協定案の再交渉をEU側に求めている。一方、EU側は合意済みの離脱協定案が最善策であるとして再交渉に応じない姿勢を崩していない(英国のEU離脱については第2部 国・地域別編 IV. 欧州の「英国」も参照)。欧州委員会および英国政府はそれぞれ、合意なき離脱に備えた緊急対策のための法令整備や、企業や市民への準備対応を呼び掛けている。

## ■EU域内・域外への輸出入が増加

ユーロスタット(2019年6月26日時点)によると、2018年のEUの貿易は、輸出が前年比4.7%増となる5兆4,759億1,600万ユーロ、輸入も5.6%増の5兆4,275億7,000万ユーロと堅調に伸びた。EUの域内貿易と域外貿易の構成比は、輸出が域内64.3%、域外35.7%、輸入が域内63.5%、域外36.5%だった。

EUの2018年の域内貿易は、輸出が前年比5.0%増の3兆5,194億5,700万ユーロ、輸入は5.0%増の3兆4,475億3,300万ユーロとなり、前年の伸び率(輸出7.4%増、輸入7.6%増)から後退した。ユーロ圏では、輸出が5.3%増、輸入が5.1%増だった。

EUの2018年の域外貿易は輸出が前年比4.1%増となる1兆9,564億5,900万ユーロ、輸入は6.6%増の1兆9,800億3,700万ユーロだった。前年の伸び率(輸出7.6%増、輸入8.5%増)から減速した。

2018年の域外貿易を品目別にみると、輸出では構成比の41.3%を占める最大品目の機械・輸送機器類が前年比1.9%増の8,088億100万ユーロとなった。雑製品(構成比22.5%)は3.6%増、化学工業品(18.2%)は6.9%増と大きく伸びた。伸び率が最大となったのは鉱物性燃料・潤滑油など(5.9%)で、原油価格の上昇を背景に米国向け原油輸出が3倍に増加する等の結果、15.4%増となった。

輸入では、最大品目の機械・輸送機器(構成比31.3%)は前年比4.0%増の6,199億3,700万ユーロとなったほか、雑製品(25.0%)は3.6%増、鉱物性燃料・潤滑油など(20.8%)は23.5%増となった。

EUの2018年の域外貿易を国別にみると、輸出はEU域外では最大の相手国である米国(構成比20.8%)が前年比8.2%増の4,069億5,900万ユーロとなった。米国向けで

表2 EUの主要品目別輸出入（域内貿易）

（単位：100万ユーロ、％）

	輸出（FOB）				輸入（CIF）			
	2017年		2018年		2017年		2018年	
	金額	金額	構成比	伸び率	金額	金額	構成比	伸び率
機械・輸送機器類	1,247,556	1,297,809	36.9	4.0	1,218,080	1,265,500	36.7	3.9
雑製品	913,538	954,770	27.1	4.5	865,241	905,731	26.3	4.7
化学工業製品	526,686	566,824	16.1	7.6	537,390	573,980	16.6	6.8
食料品および動物	344,081	347,910	9.9	1.1	341,721	346,332	10.0	1.3
鉱物性燃料・潤滑油など	177,318	211,016	6.0	19.0	181,653	213,770	6.2	17.7
原料別半製品	110,443	114,885	3.3	4.0	116,048	120,927	3.5	4.2
合計（その他含む）	3,352,543	3,519,457	100.0	5.0	3,284,066	3,447,533	100.0	5.0

〔注〕①各企業のインボイス報告などに基づく。

②輸出がFOB、輸入がCIFのため、輸出入金額が一致しない。

〔出所〕EU統計局（ユーロスタット）

表3 EUの主要品目別輸出入（域外貿易）

（単位：100万ユーロ、％）

	輸出（FOB）				輸入（CIF）			
	2017年		2018年		2017年		2018年	
	金額	金額	構成比	伸び率	金額	金額	構成比	伸び率
機械・輸送機器類	793,824	808,801	41.3	1.9	595,964	619,937	31.3	4.0
雑製品	424,117	439,452	22.5	3.6	477,139	494,385	25.0	3.6
化学工業製品	332,872	355,844	18.2	6.9	196,331	203,613	10.3	3.7
食料品および動物	121,505	121,752	6.2	0.2	112,009	112,731	5.7	0.6
鉱物性燃料・潤滑油など	99,319	114,658	5.9	15.4	334,260	412,713	20.8	23.5
原料別半製品	49,461	51,000	2.6	3.1	78,228	81,908	4.1	4.7
合計（その他含む）	1,879,077	1,956,459	100.0	4.1	1,857,976	1,980,037	100.0	6.6

〔出所〕EU統計局（ユーロスタット）

表4 EUの主要国・地域別輸出入

（単位：100万ユーロ、％）

	輸出（FOB）				輸入（CIF）			
	2017年		2018年		2017年		2018年	
	金額	金額	構成比	伸び率	金額	金額	構成比	伸び率
EU域内	3,352,543	3,519,457	64.3	5.0	3,284,066	3,447,533	63.5	5.0
ユーロ圏内	1,837,163	1,935,174	35.3	5.3	1,822,402	1,916,247	35.3	5.1
EU域外	1,879,077	1,956,459	35.7	4.1	1,857,976	1,980,037	36.5	6.6
合計	5,231,619	5,475,916	100.0	4.7	5,142,042	5,427,570	100.0	5.6
EU域外								
EU加盟候補国								
トルコ	107,223	101,966	5.2	△4.9	85,701	93,965	4.7	9.6
スイス	84,807	77,262	3.9	△8.9	69,783	76,082	3.8	9.0
ロシア	150,239	156,450	8.0	4.1	110,725	109,001	5.5	△1.6
アジア大洋州	86,030	85,192	4.4	△1.0	144,979	168,237	8.5	16.0
中国	539,178	566,534	29.0	5.1	732,541	757,149	38.2	3.4
ASEAN	197,629	209,825	10.7	6.2	375,372	394,619	19.9	5.1
シンガポール	91,711	96,954	5.0	5.7	135,598	140,141	7.1	3.4
タイ	33,196	37,064	1.9	11.7	20,105	21,039	1.1	4.6
マレーシア	15,018	15,146	0.8	0.9	22,315	22,856	1.2	2.4
日本	14,363	14,151	0.7	△1.5	24,925	25,651	1.3	2.9
韓国	60,507	64,583	3.3	6.7	68,874	70,157	3.5	1.9
インド	50,130	49,565	2.5	△1.1	51,734	51,098	2.6	△1.2
オーストラリア	41,703	45,673	2.3	9.5	43,990	45,785	2.3	4.1
北米	34,695	35,971	1.8	3.7	13,013	11,594	0.6	△10.9
米国	414,534	449,002	22.9	8.3	289,319	299,559	15.1	3.5
カナダ	376,201	406,959	20.8	8.2	257,311	268,054	13.5	4.2
湾岸協力会議（GCC）諸国	37,703	41,377	2.1	9.7	31,509	30,998	1.6	△1.6
アラブ首長国連邦	99,500	91,270	4.7	△8.3	43,648	54,141	2.7	24.0
ブラジル	42,581	37,828	1.9	△11.2	9,983	10,995	0.6	10.1
南アフリカ共和国	32,210	33,570	1.7	4.2	31,170	31,750	1.6	1.9
合計（その他含む）	24,447	24,174	1.2	△1.1	22,716	24,072	1.2	6.0
合計（その他含む）	1,879,077	1,956,459	100.0	4.1	1,857,976	1,980,037	100.0	6.6

〔注〕①EU域外貿易は通関ベース、EU域内貿易は各企業のインボイス報告などに基づく。

②EU貿易統計の金額は、輸出がFOB、輸入がCIF。そのため域内貿易で輸出入金額が一致しない。

③EU加盟候補国は、トルコ、セルビア、モンテネグロ、北マケドニア、アルバニア

〔出所〕EU統計局（ユーロスタット）

上位3品目である医薬品、道路走行車両、原動機はそれぞれ18.9%増、0.9%減、11.1%増となり、医薬品と原動機については大きく伸びた。米国に次ぐ輸出先である中国（10.7%）は、6.2%増の2,098億2,500万ユーロとなった。中国向け全体の16.6%を占める最大品目である道路走行車両は13.0%増と大きく伸びたものの、18年は1.4%増、第2位の品目である電気機器（10.1%）も、前年22.0%増から18年は4.2%増にとどまった。スイス（8.0%）は4.1%増と堅調な伸びを見せた。

EUの2018年の域外貿易の輸入では、最大相手国である中国（構成比19.9%）は前年比5.1%増の3,946億1,900万ユーロと堅調に伸びた。主要品目のうち電気機器（12.1%）が10.6%増と特に大きく伸び輸入を牽引したことに加え、通信機器（17.1%）が3.1%増、事務用機器（12.6%）も4.4%増と堅調だった。第2位の米国（13.5%）からは4.2%増だった。米国から

の輸入では、最大品目の原動機（13.3%）は9.8%増と大きく伸びたが、主要品目である医薬品（10.9%）は2.9%の減少となった前年からさらに伸び悩み5.0%減、その他輸送機器（8.9%）や航空機（8.7%）はともに16～17%減と大きく減少した。前年にスイスを抜いてEUの域外輸入相手の第3位に浮上したロシア（8.5%）は、輸入の68.2%を占める鉱物性燃料が17.8%増と大きく寄与し、2019年も16.0%増と順調に伸びた。

## ■ 対内、対外直接投資とも前年を下回る

2018年は米国で行われた税制改正に伴う利益還流を主因として、世界全体の対内直接投資が1割減となった（詳細は第II章 世界と

日本の直接投資（第1節参照）。国連貿易開発機構（UNCTAD）によると、EU加盟国への対内直接投資（EU加盟国間の投資も含む）は、前年比18.5%減となる2,776億4,000万ドル（国際収支ベース、ネット、フロー）だった。上記税制改正に伴い米国企業が在外子会社に留保していた収益を引き揚げたことから、663億4,600万ドルの引き揚げ超過となった低税率国のアイルランドをはじめとして、英国（36.3%減）、ドイツ（30.4%減）など、ユーロ圏を中心に対内直接投資の大幅減が目立った。

2018年末時点のEUの対内直接投資残高は10兆1,137億6,200万ドルで、同年のEU域内GDPの53.9%に相当する。2018年のEU加盟国へのグリーンフィールド投資件数の合計は6,526件、また同年のEU域内企業を対象とするクロスボーダーM&Aの合計は3,105件となり、グリーンフィールド、M&Aともに件数がEU域内で最も多かったのは英国だった。大型M&A案件としては、米国メディア大手コムキャストによる英衛星放送大手スカイの買収（297億ポンド）や、オランダのアクゾ・ノーベル（現ヌーリオン）による、投資ファンドの米国カーライル・グループとシンガポール政府投資公社への特殊化学事業の売却（101億ユーロ）などがあった。

UNCTADによると、EU加盟国の2018年の対外直接投資（EU加盟国間の投資も含む）の合計は、前年比5.4%減となる3,903億8,900万ドル（国際収支ベース、ネット、フロー）だった。2018年末時点の対外直接投資残高は同年のEU域内GDPの61.4%に相当する11兆5,070億6,900万ドルとなった。2018年の対外直接投資ではフランスが前年比約2.5倍の1,024億2,100万ドルとなり、EU域内で最大となった。フランスの対外直接投資は、ユーロ圏向けが5割以上を占め、イタリア向け（270億5,500万ユーロ）、オランダ向け（222億200万ユーロ）などが大きく貢献した。ドイツがフランスに続き770億7,600万ドルだった。また、同年のEU域内企業によるクロスボーダーM&A件数は2,310件で、英国企業によるものがEU全体の24.4%を占め最も多かった。大型案件としては、フランスの石油大手トタルの、サウジアラビア国営石油会社サウジアラムコと共同でのジュベール（サウジアラビア）における石油化学コンプレックス建設（90億ドル）や、英国の映画興行大手シネワールドによる米国リーガル・エンターテインメント買収（58億ドル）などがあった。

表5 EUの対内・対外直接投資<国際収支ベース、ネット、フロー>  
(単位：100万米ドル)

対内直接投資		対外直接投資	
2017年	2018年	2017年	2018年
340 570	277 640	412 873	390 389

〔出所〕国連貿易開発機構（UNCTAD）

## ■対日貿易は輸出入とも増加

2018年の対日貿易は、輸出が前年比6.7%増の645億8,300万ユーロ、輸入が1.9%増の701億5,700万ユーロで、貿易赤字額は前年から27億9,300万ユーロ減となる55億7,400万ユーロだった。

対日輸出を品目別にみると、最大の輸出品目である機械・輸送機器類（構成比39.0%）は前年比8.0%増だった。そのうち、乗用車（13.0%）が3.0%増、自動車用部品（2.5%）が5.5%増、航空機・関連機器（2.5%）が65.1%増と大きく伸びた。日本の輸入車市場シェアの9割以上を欧州の自動車メーカーが占めているが、日本自動車輸入組合（JAIA）の発表によると、2018年度（2018年4月～2019年3月）の外国メーカーの乗用車の新規登録台数は前年度比1.2%増で、そのうち21.8%を占め最大のメルセデスベンツは2.2%減、2017年度にシェア2位だったBMWは0.8%減となりシェア3位（新規登録台数16.6%）に後退した。一方、前年度シェア3位だったフォルクスワーゲンは8.1%増となり、シェア2位（17.0%）の地位を獲得した。シェア5位のアウディは16.4%減となった一方、6位のボルボは13.7%増となり5位に迫った。化学工業製品（22.6%）は、前年の3.8%減から5.1%増に転じたが、これは自動車と並ぶ主力品目である医薬品（13.5%）が前年の6.6%減から6.6%増に転じたためである。雑製品（15.4%）は4.1%増、原料別半製品（6.9%）は5.6%増だった。前年比8.4%増となった飲料・たばこ（3.3%）は、主力製品であるワインが1.6%減と伸び悩んだものの、ウイスキーが31.9%増、スパークリングワインが17.2%増と好調だった。

2018年の対日輸入は、機械・輸送機器類（構成比66.8%）は前年比1.8%増と比較的緩やかな伸びにとどまった。そのうち、乗用車（14.1%）は1.7%増と堅調だった一方、自動車部品（5.9%）は1.3%減となった。これに対し、バイク（2.5%）が6.5%増と好調だった。2017年に43.0%増と大きな伸びを示した鉄道用車両（同1.1%）は、2018年は10.6%減とマイナスに転じた。原料別半製品は、前年比約8割増の大幅な伸びを見せた銀・プラチナ類がけん引し、11.2%増となった。また、飲料・たばこ（0.1%）は、飲料の5割以上を占めるウイスキーが4.5%増と堅調に推移したほか、ジン（飲料の11.0%）が約3倍、ソフトドリンク（9.2%）が20.9%増と大きく伸びた結果、全体で15.0%増となった。

## ■日本からの対EU投資

財務省によると、2018年の日本の対EU直接投資額は、前年比23.5%減となる4兆9,380億円だった。製造業が1兆5,132億円、非製造業が3兆4,248億円で、業種では通

表6 EUの対日主要品目別輸出入<通関ベース>

(単位：100万ユーロ、%)

	輸出 (FOB)				輸入 (CIF)			
	2017年		2018年		2017年		2018年	
	金額	金額	構成比	伸び率	金額	金額	構成比	伸び率
機械・輸送機器類	23,316	25,177	39.0	8.0	46,001	46,831	66.8	1.8
化学工業製品	13,904	14,607	22.6	5.1	6,863	7,291	10.4	6.2
雑製品	9,524	9,915	15.4	4.1	7,893	8,295	11.8	5.1
原料別半製品	4,195	4,428	6.9	5.6	4,709	5,235	7.5	11.2
食料品・動物	3,957	4,068	6.3	2.8	217	218	0.3	0.4
飲料・たばこ	1,961	2,126	3.3	8.4	66	76	0.1	15.0
合計(その他含む)	60,507	64,583	100.0	6.7	68,874	70,157	100.0	1.9

[出所] EU統計局 (ユーロスタット)

信業が5兆567億円と群を抜いた一方、サービス業での2兆6,872億円の引き揚げ超過が合計額を押し下げた。同年の日本のEUからの直接投資受入額は24.3%減となる2,192億円だった。主要分野では輸送機械器具への投資が3,344億円、電気機械器具への投資が3,298億円だったが、卸売・小売業で4,182億円の引き揚げ超過、化学・医薬で657億円の引き揚げ超過などが足かせとなった。2018年末時点のEUからの直接投資受入残高は日本の投資受入額全体の43.0%に相当する9兆6,771億円で、地域別では最大である。

### ■ 日EU経済連携協定が発効

日本EU経済連携協定(EPA)が2019年2月1日に発効した。財務省貿易統計(8月22日時点)に基づく日EU・EPA発効後の5カ月間(2019年2月~6月、6月は速報)の日本のEUからの輸入の伸びを前年同期比と比較すると、魚のフィレ(即時撤廃)が75.6%増、豚肉(従価税部分が10年目に撤廃)が12.9%増、チーズ(関税割当が適用)が13.2%増、ワイン(即時撤廃)が14.7%増、

バッグ(11年目撤廃)が7.9%増など、EUの主力品目の輸入が順調に伸びている。EUの日本からの輸入についても、ユーロスタット(8月22日時点)によれば、輸入の14.2%を占める乗用車(8年目撤廃)が同EPA発効後の5カ月間で前年同期比20%増の伸びを見せるなど、好調だ。

日EU・EPAは、これまで日本が締結したEPAと比較しても、より多くの品目で高い水準の関税撤廃を実現している。また、2018年12月に発効した「環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定(CPTPP)」の締約国とは、多くが二国間FTAや日ASEAN包括的経済連携協定など、日本との間で以前から何らかの特恵関税の枠組みが存在するのに対し、EUはこれまで自由貿易協定を結んだことがない地域であり、この点においてCPTPPと比較しても経済的効果がより期待できる。さらに、特恵関税の適用を受けるための手続き(原産地証明制度)に関しても、自己申告制度を採用したことにより、第三者証明を原則とするこれまでのEPAと比較して、特定原産地証明書の発給にかかる費用・時間的コストがなくなった点は大きなメリットであり、手続き面でも利用のハードルが下がったと言える。

ただし日EU・EPAは、EU側、日本側共にこれまでに締結したFTA・EPAで未経験のルールを含み、安定的な運用が引き続きの課題となっている。EU側では実際の運用を行うのは28カ国の税関担当者となるため、特恵税率の適用にかかる詳細な手続きの統一的な運用が、引き続きの課題だ。