

「対米・対中関係をめぐる欧州企業のビジネス動向」

2020年3月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

デュッセルドルフ事務所

欧州ロシア CIS 課

EUにとって、米国と中国はEU域外の二大経済パートナーである。米国はEUにとって世界最大の貿易相手国であり、米国向け輸出はEUの域外輸出総額の実に約2割を占める。また、中国は、EUにとって米国に次ぐ第2の貿易相手国であり、輸入先として世界最大、域外輸入の約2割を占める。また中国にとってEUは世界最大の貿易相手となっている。他方、欧州企業にとって、米国、中国をめぐるビジネス環境は、米国でトランプ政権発足後、特に2018年7月以降深刻化した米中摩擦に端を発する保護主義的な動きも含め、昨今めまぐるしく変化している。

ジェトロは欧州に進出する日系企業を対象に2019年9月10日～10月8日に実施したアンケート（回答：842社）の中で、米中貿易摩擦をはじめとする通商環境の変化が与える「現時点の影響」及び「今後の影響」を聞いた。「わからない」との回答割合が、「現時点の影響」で41.9%、「今後の影響」で49.6%と、いずれも最多の結果となり、欧州では通商環境の変化により自社が受ける影響を十分に把握できていない企業が多い実態が読み取れる。同アンケートでは、「マイナスの影響」と回答した割合は「現時点の影響」で14.2%、「今後の影響」で14.1%、「プラスとマイナスの影響」と回答した割合は「現時点の影響」で8.0%、「今後の影響」で8.2%、「プラスの影響」と回答した割合は「現時点の影響」で3.1%、「今後の影響」で2.5%、「影響なし」と回答した割合が、「現時点の影響」32.9%、「今後の影響」で25.6%となった¹。

米国、中国間での貿易摩擦の解消に向けた協議は継続して行われており、2020年1月15日に両国は第1段階の経済・貿易協定に署名した。これに基づき同年2月14日より、米国側は、1,200億ドル相当の中国原産輸入品に対する15%の追加関税率を7.5%へ半減、中国側は、米国への対抗措置の第4弾として米国原産の輸入品750億ドル相当に対して課していた追加関税について、一物品目の追加関税率を引き下げた。その他米国が発動済みの対中追加関税リストの一物品目の適用除外を段階的に発表するなど措置緩和の動きが見られるものの、未だ相当程度の追加関税は据え置きとなっている。さらに中国を発端として現在世界で感染拡大が続く新型コロナウイルスが与える世界経済及び通商環境への影響は、同ウイルス収束の見通しが立たない現時点で未知数である。こうした国際ビジネスをとりまく不透明な通商環境を踏まえて、本調査では、欧州企業の昨今の対米・対中関係ビジネスの変化、トレンドを把握するため、2019年1月以降の米中摩擦によるドイツ企業を中心とする欧州企業への影響と、欧州企業の戦略的な米国および中国関連ビジネスの最近の動向について、個別企業の事例から探っていく。

¹ ジェトロ「米中摩擦などの通商環境の変化がもたらす企業活動への影響」（2020年2月6日）<https://www.jetro.go.jp/news/releases/2020/cac28594f28ebd63.html>

【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

1. 欧州企業の米国戦略事例	1
(1) EU 米国関係の背景.....	1
(2) 欧州企業の米国戦略事例.....	1
① 環境.....	2
② 自動車、関連サービス.....	3
③ その他分野の買収・提携.....	6
2. 欧州企業の中国戦略事例	9
(1) EU・中国関係の背景.....	9
(2) 欧州企業の中国戦略事例.....	9
① 公共事業.....	10
② 中国・アジア事業の強化.....	12
③ 電気自動車.....	13
④ コネクテッドカー.....	15
⑤ その他自動車.....	17
3. 米 EU 間摩擦による欧州企業への影響	19
(1) 米 EU 間摩擦の背景.....	19
(2) 欧州企業への影響.....	20
① 鉄鋼.....	21
② 航空機・同部品.....	22
③ 工具、光学レンズ等	23
④ 自動車.....	25
⑤ その他.....	25
4. 米中摩擦による欧州企業への影響.....	27
(1) 米中摩擦の背景	27
(2) 欧州企業への影響.....	27
① 製造業.....	28
② 通信業界.....	30
③ 収益への影響	32
④ 大手企業・小規模企業への影響.....	32
5. 対米、対中通商協定に対する欧州企業の反応.....	35

1. 欧州企業の米国戦略事例

(1) EU 米国関係の背景

米国は、EU にとって貿易・投資ともに世界最大の相手国である。米国向け輸出は約 4,000 億ユーロ（2018 年）に上り、EU の域外輸出総額の実に約 2 割を占める。

鉄鋼、アルミニウム製品への追加関税をはじめとする EU 米国間通商摩擦の打開を目指し、欧州委員会のジャン＝クロード・ユンケル前委員長と米国のドナルド・トランプ大統領は 2018 年 7 月 25 日、ホワイトハウスで首脳会談を実施。通商関係を強化する共同声明を発表した。同声明には、自動車を除く工業品に関する関税・非関税障壁・補助金の撤廃に向けた協力のほか、サービス貿易や化学・医薬品・医療機器、大豆などの市場アクセス改善、エネルギー分野での戦略的協力、不公正貿易慣行の排除、WTO 改革に向けた協力などが盛り込まれた。同時に、これらの合意事項の実現のための上級運営委員会が立ち上げられ、両地域の通商関係強化に向けた協議が継続されている。2019 年 4 月には EU 理事会が米国との通商協議を開始する権限を欧州委員会に付託（マנדート）し、非関税障壁撤廃に向けた基準認証の適合性評価についての協議は一定の進展が見られるものの、関税交渉については、未だ正式な交渉開始に至っていない。

本章では、2019 年 1 月以降の欧州企業の、主要な米国市場でのビジネス事例及び米国企業との連携事例の概要をまとめた。

(2) 欧州企業の米国戦略事例

再生可能エネルギー分野では、独電機大手のシーメンスの風力発電設備子会社シーメンスガメサ・リニューアブル・エナジー（SGRE）が米エネルギー大手ドミニオン・エナジーから米国最大の洋上風力発電プロジェクトにおける優先タービンサプライヤーに指名される等の動きが見られる。

自動車分野では、自動運転技術や電動車関連の投資や買収があったほか、移動（モビリティ）サービス分野の受注もあった。

独自動車大手のフォルクスワーゲン（VW）は、2019 年に設立した子会社フォルクスワーゲン・オートノミー（VWAT）が米カリフォルニア州に自動運転の研究開発を行うコンピテンズセンターを開設すると発表した。VW は電動車の分野でも米国事業を強化しており、2022 年から米テネシー州のチャタヌーガ工場でプラットフォーム「MEB」をベースにした次世代の電気自動車の生産を開始する計画。独自動車大手の BMW は、米サウスカロライナ州にあるスパータンバーグ工場に約 1,000 万米ドルを投資して、車載充電機を生産能力を 2 倍に拡大したと発表した。電池関連ではこのほか、独自動車部品大手のフロイデンベルクが、米リチウムイオン電池メーカーの XALT エナジーを買収した。また、独自動車部品大手のコンチネンタルは、米テキサス州のニューブラウンフェルズにレーダーセンサーの新工場を建

設すると発表した。新車への搭載率が上昇している運転支援システムの生産を強化する。

Maas（サービスとしてのモビリティ）分野では、独電機大手のシーメンスが、米国のオハイオ州コロンバス市が提供する、様々な公共・民間の移動（モビリティ）サービスを連携するアプリ「スマート・コロンバス・トラベルアプリ」向けに支払いシステムを開発する。

その他分野での今後の成長に向けた買収・提携案件では、仏高級ブランド大手のLVMH モエヘネシー・ルイ・ヴィトンが、米宝飾品大手ティファニーの買収について合意した。産業分野では、独半導体大手のインフィニオンが、米同業サイプレス・セミコンダクターの買収について契約を締結した。またオランダの医療機器大手フィリップスは、米国のバーモント大学（UVM）ヘルス・ネットワークと10年間の長期戦略提携を発表している。

① 環境

シーメンスガメサ、米国最大の洋上風力発電プロジェクトの優先サプライヤーに指名

独電機大手シーメンスの風力発電設備子会社シーメンスガメサ・リニューアブル・エナジー（SGRE）は2020年1月7日、米エネルギー大手ドミニオン・エナジーから米国最大の洋上風力発電プロジェクトにおける優先タービンサプライヤーに指名されたと発表した²。当該プロジェクトでは、ヴァージニア州沖に総出力2,640メガワット（MW）の洋上風力発電設備を建設する計画。今回の合意には、長期のサービスとメンテナンス業務も含まれている。最終的なユニット数やタービンのモデルは今後決定する予定。すべての設置作業は、2026年末に完了する見通し。

今回のプロジェクトが実現すると、65万世帯に再生可能エネルギーを供給することが可能になり、化石燃料と比べ年370万トンの炭素排出量を削減できる。米国政府は2030年までに25ギガワット（GW）の再生可能エネルギー発電設備を新たに導入し、約1,200万世帯（米国全体の世帯の10%に相当）にクリーンな再生可能エネルギーを供給することを目指している。

ドミニオン・エナジーは現在、ヴァージニア州で、洋上風力発電のパイロットプロジェクト「Coastal Virginia Offshore Wind（CVOW）」を実施している。2,640MWのプロジェクトを計画する海域に隣接する研究エリアにシーメンスガメサの6MWの風力発電タービン2基を投入して12MWの洋上風力発電プラントを建設している。CVOWは2020年に操業を開始する予定。同発電所は連邦政府が管轄する海域に建設する初の洋上風力発電設備となる。

ABB、ナイアガラ滝ボートツアーの電動遊覧船に充電機器などを供給

スイス電機大手のABBは2019年5月3日、ナイアガラの滝でボートツアーを提供している米国の遊覧船運行会社メイド・オブ・ザ・ミストが初めて導入する純粋な電気駆動の遊覧

² <https://www.siemensgamesa.com/newsroom/2020/01/us-dominion-energy-en>

船 2 隻に ABB の技術が搭載されていると発表した³。充電関連機器や駆動装置、制御システム、デジタルシステムなどを提供している。

2 隻の遊覧船にはそれぞれ、バッテリーパック 2 基（総出力 316 キロワット時）が搭載されており、双胴船の船体に均等に電力を供給している。また、2 つの完全に独立した駆動システムの搭載により、不具合が発生しても運行を継続できるシステムとなっている。

充電時間は 7 分と短く、乗客の乗降時に充電することができる。ABB の電力・エネルギー管理システム（PEMS）により電力供給を制御するほか、船内のエネルギー消費を最適化できる。ABB はこのほか、遊覧船に、制御パネルや駆動装置、統合制御システム、船舶の遠隔監視システムおよび保守予測システムなどを供給している。

船舶輸送は世界の温室効果ガス排出量の 2~3% を占めている。国連（UN）の専門機関で船舶による海洋汚染防止などを所管する国際海事機関（IMO）は、世界目標として船舶輸送による年間排出量を 2050 年までに 2008 年比で 50% 削減することを目指している。

電気駆動の遊覧船の導入により、乗客は、従来のディーゼルエンジンの騒音や振動、排気ガスの影響を受けずにナイアガラの滝の観光を楽しむことができる。充電する電力は再生可能エネルギーである水力発電の電力を使用している。

② 自動車、関連サービス

VW の自動運転開発子会社、シリコンバレーに新拠点

独自動車大手のフォルクスワーゲン（VW）は 2020 年 1 月 9 日、2019 年に設立した子会社フォルクスワーゲン・オートノミー（VWAT）が米カリフォルニア州に自動運転の研究開発を行うコンピテンスセンターを開設すると発表した⁴。

VW は自動運転システムの開発で 2020 年代の半ばまでに市場投入できる水準を目指している。子会社 VWAT には、VW グループ内の「レベル 4」以上の自動運転システム開発陣を集約する。

新拠点は、シリコンバレーのベルモントにある米国法人フォルクスワーゲン・グループ・オブ・アメリカのイノベーション・エンジニアリング・センターに置く。年内にもシステム技術やシステムアーキテクチャの専門家 50~100 人が同拠点で業務を開始する予定。

VWAT は現在すでに、ドイツのヴォルフスブルクとミュンヘンにオフィスを持つ。カリフォルニア州の新拠点に加え、中国にも近くコンピテンスセンターを開設する計画。4 カ所のセンターを通して、VW グループの自動運転分野の開発業務を統括・調整していく。

³ <https://new.abb.com/news/de/detail/23069/abb-technologie-bringt-touristen-in-den-ersten-in-den-usa-gebauten-vollelektrischen-schiffen-zu-den-niagarafallen>

⁴ https://www.volkswagenag.com/de/news/2020/01/Volkswagen_Autonomy.html

米国工場で次世代電気自動車を生産

VWは2019年1月14日、米テネシー州のチャタヌーガ工場でプラットフォーム「MEB」をベースにした次世代の電気自動車（EV）を生産すると発表した⁵。これに伴い、約7億ユーロ（8億米ドル）を同工場に投資する。また、工場の拡張に伴い、最大1,000人の直接雇用の創出を予定している。

チャタヌーガ工場では、2022年から「MEB」ベースのEVの生産を開始する予定。最初はSUVモデル（コンセプトカー「ID. CROZZ」）を生産する予定で、マイクロバス（コンセプトカー「ID. BUZZ」）の市場投入も計画している。

さらにVWは、2025年までにEVの販売を年100万台以上とする計画を打ち出した。同計画の実現に向けて、「MEB」ベースの電動車の生産拠点を、欧州、米国、中国に計8カ所設ける。欧州では、エムデン、ハノーバー、ツヴィッカウ、ドレスデン（以上、ドイツ）、ムラダー・ボレスラフ（チェコ）の5工場、米国はチャタヌーガ工場、中国は安亭鎮、仏山市の2工場で生産する。

BMW 米工場、車載充電機の生産能力を倍増

独自自動車大手のBMWは2019年7月24日、米サウスカロライナ州にあるスパータンバーグ工場に約1,000万米ドルを投資して、車載充電機の生産能力を2倍に拡大したと発表した⁶。これにより、同工場では第4世代の充電機の生産を開始する。生産した充電機は、同工場で生産しているプラグインハイブリッド車に搭載する。スパータンバーグ工場では、8月にBMW「X5」モデルのプラグインハイブリッド車の新モデルを、12月には「X3」モデルのプラグインハイブリッド車の生産を開始する予定。

スパータンバーグ工場では2015年から車載充電機を生産しており、ここ4年間で4万5,000個以上を生産した。2015～2018年までBMWブランド初のプラグインハイブリッド車の量産モデルである「X5 xDrive40e」を生産しており、新モデル「X5 xDrive45e」は2019年8月に、「X3 xDrive30e」は12月に生産を開始する予定。

スパータンバーグ工場では、新しいプラグインハイブリッド車の生産に向け、年初から1,000万米ドルを投資して準備を進めており、従業員225人がプラグインハイブリッド車の生産に向けて研修を受けた。

BMWグループのバッテリー生産は現在、ドイツのディンゴルフィンゲン工場、米国のスパータンバーグ工場、BMWと華晨中国自動車（Brilliance）の合弁会社BMWブリリアンス・オートモーティブ（BBA）の3拠点で行われている。このほか、タイでは独自自動車部品メーカーのドレクスルマイヤーと協力し、現地生産のプラグインハイブリッドモデル向けにバッテリーを現地生産している。

⁵ https://www.volkswagenag.com/de/news/2019/01/Location_decision_in_North_America.html

⁶ <https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0299215DE/bmw-group-werk-spartanburg-verdoppelt-kapazitaet-der-batterieproduktion?language=de>

BMW グループのバッテリー研究開発はミュンヘンで実施しており、試験生産設備もミュンヘンにある。

独フロイデンベルク、米リチウムイオン電池メーカーを買収

独自動車部品大手のフロイデンベルクは2019年2月4日、グループ会社のフロイデンベルク・シーリング・テクノロジーズが2019年初めに米リチウムイオン電池メーカーのXALT エナジーを買収したと発表した⁷。2018年3月にXALT エナジーの資本の31.8%を取得しており、出資比率を50.1%に引き上げた。さらに、残りの資本を取得できるオプション権も確保した。

XALT エナジーは米ミシガン州のミッドランドに本社を置く。物流、鉄道、船舶、産業、自動車用の大型リチウムイオン電池を得意とする。ミッドランドにある工場では、電池のセル、パック、モジュール、制御システムやソフトウエアを生産しており、ミシガン州のポンティアックには研究・開発拠点を持つ。

XALT エナジーは、カナダのバスメーカー、ニュー・フライヤーなどを顧客に持つ。また、米国の U.S. アドバンスド・バッテリー・コンソーシアムを通して、欧米資本の自動車大手フィアット・クライスラー・オートモービルズ（FCA）や、米自動車大手のフォード・モーター、ゼネラルモーターズ（GM）と協力している。

独コンチネンタル、米国にレーダーセンサーの新工場建設

独自動車部品大手のコンチネンタルは2020年2月6日、米テキサス州のニューブラウンフェルズにレーダーセンサーの新工場を建設すると発表した⁸。投資は総額約1億ユーロ。2020年半ばまでに鉄入れ式を行い、2021年には生産を開始する計画。新工場の建設は同社の成長戦略の一環であり、新車への搭載率が上昇している運転支援システムの生産を強化する。

レーダーセンサーは、緊急ブレーキや速度調整などの運転支援システムに使用されている。米国特有の機能としては、トレーラーを牽引する乗用車の死角監視システムにレーダーセンサーが投入されている。

コンチネンタルは今後5年間で億ユーロ単位の資金を運転支援や自動運転の分野に投資する計画。ニューブラウンフェルズには、今後3年間で約1億ユーロを新工場に投資する予定。

コンチネンタルは米国ではすでに、ニューブラウンフェルズから約25キロメートルの距離にあるシギーン工場ではレーダーセンサーを生産している。近隣地域に運転システムの開発・生産で従業員450人を抱えている。新工場の建設により、従業員数は約130人増える予

⁷ <https://www.freudenberg.com/de/newsroom/pressemitteilungen/detail/freudenberg-staerkt-kompetenz-in-lithium-ionen-technologie/#>

⁸ <https://www.continental.com/de/presse/pressemitteilungen/fahrerassistenzsysteme-213112>

定。

米国では運転支援システム関連ではこのほか、ミシガン州のオーバーンヒルズ（デトロイト近郊）とカリフォルニア州のサンタ・バーバラに開発拠点があり、レーザーレーダー技術「ライダー（LiDAR）」などを開発している。

シーメンス、米コロンバス市の交通アプリ向けに支払いシステムを開発

独電機大手のシーメンスは 2019 年 8 月 16 日、米国のオハイオ州コロンバス市が提供する、様々な公共・民間の移動（モビリティ）サービスを連携するアプリ「スマート・コロンバス・トラベルアプリ」向けに支払いシステムを開発すると発表した⁹。

「スマート・コロンバス・トラベルアプリ」は、交通事業者や民間企業ではなく、自治体（市）が構築する米国初の MaaS（サービスとしてのモビリティ）用プラットフォームとなる。当該アプリでは、公共の交通機関やタクシー、リフト（Lyft）などの配車サービス、自転車やキックボードなどのシェアリングサービスなどを連携した最適なルートを検索することが可能で、利用者は複数のサービスを使用した後、一括で料金を支払うことができる。

この「オールインワン」アプリ向けの支払いシステムを、交通ソリューションを提供するシーメンス・モビリティとシーメンス子会社のバイトマーク（Bytemark）が共同で開発する。

バイトマークは、交通機関向けに電子チケット・ソリューションを提供している。ニューヨークに本社を置き、カナダとインドにも地域オフィスを持つ。同社の製品は、ニューヨークウォーターウェイ、キャピタルメトロ（テキサス州オースティン）、キングカウンティメトロ（ワシントン州シアトル）など米国の 20 以上の交通機関に導入されている。

③ その他分野の買収・提携

ティファニーが LVMH の傘下に、162 億ドルでの買収で合意

仏高級ブランド大手の LVMH モエヘネシー・ルイ・ヴィトン は 2019 年 11 月 25 日、米宝飾品大手のティファニーを買収することで合意したと発表した¹⁰。買収額は 162 億ドルで、1 株当たりの価格は 135 ドル。これにより LVMH は宝飾品部門と米国事業を強化することができる。ティファニーの株主や関係当局の承認を経て、買収手続きは 2020 年半ばに完了する見通し。

ティファニーは 2019 年 10 月、メンズコレクションを発売した¹¹。複数のメディアソースによれば、ティファニーは、このところ大きな収益源である中国人向け販売が同国の景気減速や米国を訪れる中国人観光客の減少などで苦戦しており、若い購買層へのアピール強化や男性向け商品の投入といった成長戦略を進めている。巨大な資本を持つ LVMH の傘下に入

⁹ <https://press.siemens.com/global/de/pressemitteilung/usa-erste-kommunale-zahlungsloesung-fuer-multimodalen-verkehr>

¹⁰ <https://www.lvmh.com/news-documents/press-releases/lvmh-reaches-agreement-with-tiffany-co/>

¹¹ <http://press.tiffany.com/News/NewsItem.aspx?id=369>

ることで、同戦略を推進する可能性が広がる¹²。

インフィニオン、米サイプレスを買収へ

独半導体大手のインフィニオンは2019年6月3日（ドイツ時間、米カリフォルニア州では6月2日）、米同業サイプレス・セミコンダクター（以下、サイプレス）の買収について契約書を締結した¹³。サイプレスの資本を1株あたり23.85米ドルで取得する。これは、サイプレスの企業価値評価額90億ユーロに相当する。インフィニオンはサイプレスの買収により売上高ベースで世界8位の半導体メーカーとなる。

同取引は規制当局などの承認を経て、2020年初めにも成立する見通し。独経済誌『ヴィルツシャプツボッヘ』（2019年10月17日付）によると、EUの欧州委員会は2019年10月に当該案件を承認している¹⁴。株主の承認もすでに得ている。今後さらに、米国の対米外国投資委員会（CFIUS）を含む他の当局の認可を得る必要があるが、インフィニオンは2016年に米同業のクリーと、クリーの事業部門ウルフスピード（Wolfspeed Power and RF）の買収について合意したものの、CFIUSが2017年初めに同案件に対して安全保障上の懸念を示したことから、インフィニオンがウルフスピードの買収を断念した経緯がある¹⁵。

サイプレスは、マイクロコントローラー、ソフトウェア、コネクティビティ部品などの製品ポートフォリオを持ち、インフィニオンのパワー半導体、センサー、セキュリティソリューションとの補完性が高い。両社の連携により、例えば、電気駆動装置、バッテリー駆動の機器、電力供給などの成長分野で包括的で高度なソリューションを提供することができるようになる。また、インフィニオンのセキュリティに関するノウハウとサイプレスのコネクティビティに関するノウハウを組み合わせ、産業およびコンシューマー・セグメントの新しいIoT（モノのインターネット）用途に参入することができる。

自動車向け半導体においては、運転支援システムや新しい電子アーキテクチャの重要性が高まる中、両社の連携によるポートフォリオの拡大により、マイクロコントローラーやNOR型フラッシュメモリで大きな潜在性があると見込んでいる。

また、サイプレスの米国市場における強いプレゼンス、特に研究開発における強みにより、インフィニオンは北米市場の顧客に加え、世界の他の地域においても競争力を高めることができる。インフィニオンは今後、米シリコンバレーにおける研究開発を強化するほか、戦略上重要である日本市場でのプレゼンス向上や市場シェアの拡大を目指す意向を示してい

¹² <https://www.washingtonpost.com/business/2019/08/15/tiffany-launches-mens-line-hoping-diamonds-are-dudes-best-friend/>

¹³ <https://www.infineon.com/cms/de/about-infineon/press/press-releases/2019/INFXX201906-074.html>

¹⁴ <https://www.wiwo.de/chipindustrie-eu-infineon-darf-halbleiterhersteller-cypress-uebernehmen/25128228.html>

¹⁵ <https://www.infineon.com/cms/de/about-infineon/press/press-releases/2016/INFXX201607-071.html> および

<https://www.infineon.com/cms/de/about-infineon/press/press-releases/2018/INFXX201803-041.html>

る。

インフィニオンはパワー半導体とセキュリティーコントローラーの分野においては現在すでに市場シェアで首位となっているが、自動車向け半導体の分野でも首位に躍進する。

蘭フィリップス、米バーモント大学と戦略提携

オランダの医療機器大手フィリップスは2019年6月4日、米国のバーモント大学(UVM)ヘルス・ネットワークとの10年間の長期戦略提携を発表した¹⁶。例えば、イメージングシステム、超音波、患者モニタリング、臨床情報学など、フィリップスの高度なデジタル技術を活用し、UVMヘルス・ネットワークに、包括的な臨床およびビジネス向けのソリューションやコンサルティングサービスを提供する。これにより、UVMヘルス・ネットワークは、よりシームレスな患者体験の実現に向けた統合的なワークフローを実施することができる。

UVMヘルス・ネットワークは、フィリップスとの提携により、UVMヘルス・ネットワーク全体で一貫した患者体験を構築することができるほか、コスト予測も可能になる。また、ワークフローを合理化し、医療技術の展開の最適化などにより、業務効率を改善することができる。

UVMヘルス・ネットワークの社長兼最高経営責任者(CEO)であるジョン・ブラムステッド博士はフィリップスとの提携について、「ネットワークとして連携し、最も革新的な技術を活用することにより、バーモント州とニューヨーク州北部の患者に最高品質のケアを提供することができる」と述べたほか、「フィリップスとの継続的な協力により、患者の理解が深まり、より良いケアを提供することができる。技術の活用により、医療スタッフは、ベッドサイドやネットワークを通して最高のケアを提供することができる」とコメントした。

UVMヘルス・ネットワークは、バーモント州とニューヨーク州北部で6つの病院を運営するほか、専門医療グループや在宅医療サービス機関を持つ。

¹⁶ <https://www.philips.com/a-w/about/news/archive/standard/news/press/2019/20190604-philips-and-university-of-vermont-health-network-sign-10-year-agreement-to-improve-patient-care.html>

2. 欧州企業の中国戦略事例

(1) EU・中国関係の背景

EU・中国間の貿易関係は急速に拡大しており、現在中国は、EUにとって米国に次ぐ世界第2位の貿易相手国、輸入先として世界最大であり、2018年の中国からの輸入総額は約4,000億ユーロに上る。また中国にとってEUは世界最大の貿易相手となっている。欧州委員会は2019年3月12日、中国の高まる経済力や政治的影響力に配慮し、EU・中国関係を見直す「10項目の行動計画」を策定¹⁷。経済分野では、中国のWTO等国際約束の履行、中国における政府調達市場の開放、EU域内市場を歪曲する国営企業や国家補助の影響排除、第5世代移動体通信規格(5G)ネットワークに関するEU共通のセキュリティ政策、戦略産業・技術分野における外国直接投資に対するリスク意識向上と投資スクリーニング制度の効果的実施等を掲げた。EUと中国間で現在継続されている投資交渉については、中国の投資環境改善を求める産業界の早期締結の要請も強く、2020年中の妥結が目指されている。ただし各紙は投資協定の締結見通しについて、当初目標とされていた9月の締結が、新型コロナウイルス感染拡大の影響で困難になりつつあると報じている。

本章では、2019年1月以降の欧州企業の、主要な中国市場でのビジネス事例及び中国企業との連携事例を示す。

(2) 欧州企業の中国戦略事例

公共事業分野では、仏鉄道車両大手のアルストムが、地下鉄と路面電車用のシステムを受注したほか、独電機大手のシーメンスが北京で、中国国有電力大手の国家電力投資集団(SPIC)と包括的な戦略提携を締結した事例がある。

中国および他のアジア市場における事業拡大を視野に入れた動向としては、独化学大手BASFによる統合生産拠点(フェアブント拠点)の建設プロジェクトや、独自動車部品大手グラマーと中国の第一汽車(FAW)の子会社による内装部品の合弁設立などがあった。

欧州の自動車メーカーでは中国の電気自動車市場への関心の高さがうかがえる。独郵便事業・物流大手のドイツポストDHLは、電動小型商用車を開発・生産する子会社ストリート・スクーターが中国市場に参入すると発表した。独自動車大手のBMWグループと中国自動車大手の長城汽車(GWM)は、江蘇省の張家港市で電気自動車の合弁工場建設の鋳入れ式を行った。また、スイス電機大手のABBは、中国の充電設備メーカー、上海チャージドット新能源科技への過半数出資を決めている。独ベバストは、武漢に開設した新工場で、自動車用ルーフシステムのほか、電動車用の高電圧ヒーターや充電設備も生産する。

電気自動車に加え、コネクテッドカー(つながる車)や自動運転技術への関心も高い。当

¹⁷ <https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>

該分野では、メルセデスベンツと中国の浙江吉利控股集团（Geely）による超小型車ブランド「スマート」の合弁設立や、BMW と中国インターネット大手のテンセント（騰訊控股）の協力などの事例がある。また、欧米自動車大手のフィアット・クライスラー・オートモービルズ（FCA）は、中国での次世代電気自動車（EV）の開発・生産や IoV（車のインターネット）事業を手掛ける合弁会社の設立に向け、台湾の鴻海精密工業と交渉していると発表した。

自動車分野ではこのほか、独自自動車大手のフォルクスワーゲン（VW）が新ブランド「ジェッタ」を立ち上げたり、VW のスペイン子会社セアトが中国市場に進出する計画を発表したりするなど、中国市場で新しい顧客層を開拓する取り組みを強化している。

その一方で、仏自動車大手のグループ PSA は、中国における販売不振を理由に、長安汽車との合弁事業を解消する方針を明らかにした。

① 公共事業

仏アルストム、中国で地下鉄と路面電車用のシステム受注

仏鉄道車両大手のアルストムは 2019 年 12 月 30 日、西安の地下鉄 3 号線の 174 両（6 両編成の地下鉄 29 本）に牽引（トラクション）システムを供給する追加契約を獲得したと発表した。また都江堰市の M - TR 線には路面電車（トラム）18 両に車台システムと牽引システムを追加供給する。取引規模は合わせて 3,000 万ユーロとなる¹⁸。

西安の地下鉄 3 号線への追加契約は、西安地下鉄道有限責任公司（Xi' an Metro Company Limited）から受注した。都江堰市の路面電車のプロジェクトは、アルストムにとって同市初の案件であり、中国中車長春軌道客車（CRRC Changchun Railway Vehicles Co., Ltd）からの下請け受注となる。

アルストムは地下鉄車両や路面電車向けに、合弁会社の Shanghai Alstom Transport Electrical Equipment Co., Ltd. (SATEE) と Xi' an Alstom Yongji Electric Equipment Co., Ltd (XAYEECO) を通して VVVF（可変電圧／可変周波数ドライブ）、CVS（静止形コンバーター）、モーターを含む、トラクションシステムの「OptONIX」と「ONIX 850」を供給する。また、路面電車用の車台は、アルストム・グループの路面電車用台車の中核拠点であるフランスのル・クルーゾー拠点で製造する。

トラクションシステム「OptONIX」は中国市場向けに設計・開発した。当該システムはすでにフェーズ 1 において西安の地下鉄 3 号線の 41 両に供給した。また、西安の地下鉄 5 号線にもフェーズ 1 とフェーズ 2 を通して 67 両に供給する¹⁹。

西安は地下鉄網を大幅に拡張している。現在は 4 路線が整備されており、2018 年の年間乗降客数は 7 億 4,600 万人だった。都江堰市は、同市初の市内鉄道網の整備を進めている。路面電車 M - TR 線の全長は約 20 キロメートル（23 駅）となる予定。

¹⁸ <https://www.alstom.com/press-releases-news/2019/12/alstom-provide-component-solutions-xian-metro-line-3-and-dujiangyan>

¹⁹ <https://www.alstom.com/press-releases-news/2019/7/alstom-supply-traction-systems-xian-metro-line-5-china>

西安の合弁会社、トラクションモーターを現地生産

アルストムは過去 20 年間で、中国本土の 6 都市（北京、成都、南京、青島、上海、西安）の 41 プロジェクトにおいて、地下鉄 6,900 両以上に牽引システムを供給した実績がある。また、合弁会社 XAYEECO を西安に設立してからは、牽引モーターの製造ノウハウを同合弁に供与している。XAYEECO はこれまでに、中国の都市交通プロジェクト 18 件にトラクションモーターを約 1 万基供給している²⁰。

合弁会社 SATEE は 1999 年にアルストムと上海電気が設立した²¹。トラクションシステムを製造している。XAYEECO はトラクションシステム用のトラクションモーターを供給している。

XAYEECO は 2006 年に中国中車（CRRC）のグループ会社 CRRC Yongji と共同で設立した。市内の鉄道網や幹線鉄道網向けにトラクションモーターを製造している。アルストムにとっては、欧州域外で最大のトラクションモーター工場となる。

独シーメンス、中国国有電力大手と戦略提携

独電機大手のシーメンスは 2019 年 3 月 26 日、北京で、中国国有電力大手の国家電力投資集団（SPIC）と包括的な戦略提携を締結した。また、今回の戦略提携に先駆けて、シーメンスと SPIC 傘下の中国聯合重型燃気輪機技術（UGTC）は大型ガスタービン製造に関する技術協力について合意した。UGTC は、シーメンスのサポートを受け、大型タービンの独自開発を目指す²²。

シーメンスと SPIC は今回の戦略提携を通して、ハイテク分野のデモンストレーションプロジェクトで協力する。例えば、発電所のデジタル化、水素プロジェクト、分散型エネルギーシステムのスマートエネルギー管理などで協力する。また、中国にサプライヤー・ネットワークを構築する。さらに、プロジェクト開発だけでなく、世界規模でのガス・トゥ・パワー（Gas-to-Power）プロジェクトの共同開発においても協力することで合意した。

シーメンスのジョー・ケーザー社長兼最高経営責任者（CEO）は今回の合意について、「両社は、中国の発電市場で予想される構造的な成長の恩恵を受けることができる」と述べたほか、「今回の合意は、過去数十年にわたる中国企業との技術協力の実績に続くさらに重要なマイルストーンとなる。両社の目的は、本日発表された契約の範囲を超えて長期的なパートナーシップを構築することにある」とコメントした。

UGTC との協力では、シーメンスはこれまでの経験を活かし、UGTC のガスタービンプログラムを設計、エンジニアリング、試験面でサポートする。両社が恩恵を得られる長期的な協力関係を構築していく方針を示している。

²⁰ <https://www.alstom.com/press-releases-news/2019/12/alstom-provide-component-solutions-xian-metro-line-3-and-dujiangyan>

²¹ <https://www.alstom.com/alstom-china>

²² <https://press.siemens.com/global/de/pressemitteilung/siemens-und-spic-vereinbaren-umfassende-kooperation>

シーメンスによると、中国における電力需要は今後さらに拡大する見通し。同時に、中国政府は、石炭から天然ガスへのエネルギーミックスの転換を通して、大気質の改善を目指している。シーメンスはこのような背景から、中国を現在すでに、世界でも最も重要なガスタービン市場として位置づけているが、今後さらにその重要性が増すと見込んでいる。

② 中国・アジア事業の強化

BASF、中国に統合生産拠点を建設

独化学大手のBASFは2019年11月23日、中国の広東省湛江（たんこう）市でフェアブント拠点（統合生産拠点）プロジェクトを公式にスタートし、最初となる工場の建設を開始した²³。最初の工場は2022年に操業を開始する予定で、統合生産拠点全体は2030年までに完成する予定。BASFは100%出資の完全子会社BASF Integrated Site (Guangdong) Co. Ltd (BIG)も新たに設立した。BIGを通して新しい統合生産拠点の運営を統括する。

BASFと広東省は2018年7月に当該プロジェクトについて趣意書を交わしており、2019年1月には、詳細に関する枠組み合意書に署名した。投資額は最大100億米ドル。

最初に着工した工場では、エンジニアリングプラスチックと熱可塑性ポリウレタン（TPU）を生産し、中国の南部市場とアジアにおけるさまざまな成長産業の需要に対応する。

統合生産拠点は、基礎化学品から消費者に近い分野の製品やソリューションまでを連携する統合的なバリューチェーンを構築する²⁴。湛江市の統合生産拠点は、ドイツ・ルードビヒスハーフェン（ラインラント＝プファルツ州）とベルギー・アントワープに次ぐBASFにとって世界で3番目に大きい工場となる。また、中国では2カ所目の統合生産拠点となる。

BASFのマーティン・ブルーダーミュラー社長はプロジェクト開始に際し、「近代的なデジタル技術の活用や最高水準の安全技術の導入により、湛江市の統合生産拠点は持続可能な生産のロールモデルとなり、中国における循環経済の発展に寄与する」とコメントした。

また、BASFのステファン・コートラーデ氏（アジア太平洋地域・機能性材料部門担当社長および大中華圏社長兼会長）は、「湛江市はBASFにとって、中国における現地生産ネットワークを強化するために理想的な拠点だ」と述べたほか、「統合生産拠点は、湛江市に一流の産業クラスターを構築し、中国南部地域と他のアジア諸国の間の経済関係を強化するための強固な基盤となる」と述べた。

BASFは現在、世界6カ所に統合生産拠点を持つ。欧州2カ所（ルードビヒスハーフェン／ドイツ、アントワープ／ベルギー）、北米2カ所（フリーポート／テキサス、ガイスマー／ルイジアナ）、アジア2カ所にあり、アジアでは、2000年に中国の南京に中国石油化工（シノペック）と折半出資で設立した拠点のほか、マレーシアのクアンタンに1997年に設立した拠点（出資比率はBASFが60%、ペトロナス・ケミカルズ・グループ（PCG）が40%）が

²³ <https://www.basf.com/global/de/media/news-releases/2019/11/p-19-403.html>

²⁴ <https://www.basf.com/jp/ja/who-we-are/strategy/verbund.html>

ある²⁵。

独グラマー、中国に内装部品の合弁設立

独自自動車部品大手のグラマーは2019年11月5日、中国の第一汽車（FAW）の子会社である長春一汽富晟集団有限公司（Changchun FAWSN Group）と自動車用内装部品の合弁会社を設立する契約を締結した²⁶。グラマーは今回の合弁設立を通して、世界最大の自動車市場である中国における顧客基盤を拡大するとともに、他のアジア市場における事業拡大を進めていく。

合弁会社 Grammer FAWSN Vehicle Parts へのグラマーの出資比率は50%。新合弁会社では、FAW グループと FAW の国外の提携先が製造する乗用車向けにさまざまな内装部品を生産する。グラマーは、コンソールや内装部品、熱可塑性部品の開発・生産に関するノウハウを合弁会社に投入する。

グラマーは現在、中国に乗用車および商用車向けの部品工場 6 カ所と研究拠点 2 カ所を持つ。同社のグループ売上高のうち中国は全体の約 15%を占めている。

③ 電気自動車

ストリート・スクーター、中国市場に参入

独郵便事業・物流大手のドイツポスト DHL は2019年9月6日、電動小型商用車を開発・生産する子会社ストリート・スクーターが中国市場に参入すると発表した²⁷。アンゲラ・メルケル首相の中国訪問の日程に合わせて、ストリート・スクーターと中国自動車大手の奇瑞汽車（Chery）が合弁会社設立の覚書（MoU）を締結した。ラストワンマイル（最寄りの集配センターから最終的な配達先までの最後の配達区間）用の電動小型商用車の生産・調達・開発の現地化で協力する。

両社は、2021年に年10万台の電動小型商用車の生産を開始する計画。中国市場向けの車両を生産するほか、他の市場への輸出も検討する。将来は中国に研究開発拠点を設け、電動小型商用車の部品や技術、デザインなどの研究を行うことも視野に入れている。

中国の小型商用車市場は2025年に230万台に拡大する見通しで、うち、電動小型商用車は90万台以上になると予想されている。

ストリート・スクーターは2019年3月に、ヤマト運輸と日本市場向けの小型で扱いやすいEVトラックを共同開発すると発表した。中国市場への参入により、国際事業が拡大する。

²⁵ <https://www.basf.com/global/de/media/news-releases/2019/01/p-19-107.html>

²⁶ https://www.grammer.com/presse/artikelansicht.html?tx_news_pi1%5Bnews%5D=1503&cHash=4da6fb781afba5586331ae0812f45cdf

²⁷ <https://www.dpdhl.com/de/presse/pressemitteilungen/2019/markteintritt-von-streetscooter-in-china.html>

BMW と長城汽車、電気自動車の合弁工場を着工

独自自動車大手の BMW グループと中国自動車大手の長城汽車 (GWM) は 2019 年 11 月 29 日、江蘇省の張家港市で電気自動車の合弁工場建設の鋤入れ式を行った²⁸。BMW と GWM は 2018 年夏に電気自動車を開発・生産する新合弁会社スポットライト・オートモーティブを折半出資で設立する合意書に署名した。新合弁会社では、BMW 傘下の小型車ブランド MINI の電気自動車を生産するほか、長城汽車向けの電気自動車も生産する。

BMW と GWM は合弁工場に共同で約 6 億 5,000 万ユーロ (50 億人民元超) を投資する。工期は 2020~2022 年までを計画している。合弁工場の生産能力は年 16 万台で、従業員数は約 3,000 人となる予定。

なお、新合弁会社の設立に伴い、中国で新たに販売組織を設立する計画はなく、各社が独自のチャネルを通じてそれぞれのブランドのモデルを販売していく。

ABB、中国チャージドットに過半数出資

スイス電機大手の ABB は 2019 年 10 月 28 日、中国の充電設備メーカー、上海チャージドット新能源科技 (Shanghai Chargedot New Energy Technology、以下、チャージドット) の資本の 67% を取得すると発表した²⁹。手続きは今後数カ月以内に完了する見通し。ABB は 3 年以内にさらに出資比率を引き上げることができる。

チャージドットは 2009 年の設立で、上海に本社を置く。交流 (AC) および直流 (DC) の充電ステーションやソフトウェアプラットフォームを電気自動車メーカー、充電網の運営会社、不動産開発会社などに供給している。従業員数は約 185 人。上海汽車 (SAIC) の子会社である上海上汽安悦充電科技 (Shanghai SAIC Anyo Charging Technology) もチャージドットに出資している。

ABB はチャージドットへの出資により、中国の主要な電気自動車メーカーとの関係を強化する。また、中国市場のニーズに適した充電設備 (ハードウェアおよびソフトウェア) を ABB のポートフォリオに加えることができる。

ABB によると、産業用ロボットやロボット・ソフトウェアを提供する ABB ロボティクスは、中国の電気自動車メーカーに組み立てライン用のロボットやソフトウェアを供給している。

独ベバスト、中国に新工場開設

スライドルーフやパノラマルーフなど自動車用ルーフシステムなどを生産する独ベバストは 2019 年 9 月 7 日、中国の武漢に建設した新工場の開所式を行った³⁰。新工場では、ル

²⁸ <https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0303244DE/bmw-group-baut-mit-great-wall-motor-zukuenftig-mini-e-fahrzeuge-in-china>

²⁹ <https://new.abb.com/news/detail/40818/abb-to-strengthen-e-mobility-portfolio-with-acquisition-of-chinese-ev-charging-provider-chargedot>

³⁰ <https://www.webasto-group.com/de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/bundeskanzlerin-angela-merkel-eroeffnet-neuen-webasto-standort-im-chinesischen-wuhan/>

ーフシステムのほか、電動車用の高電圧ヒーターや充電設備も生産する。ベバスト・グループにとっては、世界最大の工場となる。開所式には、中国を訪問中のアンゲラ・メルケル首相も出席した。

ベバストは2014年から武漢で生産してきたが、既存工場の生産能力が上限に達し、今後さらに需要が増える見通しであることから、約5,000万ユーロを投資して新工場を建設した。中国の工場では、ルーフシステムだけでなく、電動車用の製品も生産する最初の工場となる。

新工場の面積は4万1,000平方メートル。生産能力はルーフシステムが年約200万基、電気ヒーターは年120万台以上、充電設備は年60万基以上となっている。

ベバストは、中国市場で2001年から事業展開しており、現在は売上が約13億ユーロと、ベバスト・グループにとって最大の市場となっている。中国では現在、10拠点で約3,500人の従業員を抱えている。2019年末には嘉興市で11カ所目の工場が操業を開始する予定。同工場では、ルーフシステムに加え、中国市場向けのバッテリーシステムを開発・試験・生産する計画。

④ コネクテッドカー

メルセデスベンツと吉利、スマートの合弁を中国に設立

ダイムラーは2020年1月8日、メルセデスベンツと中国の浙江吉利控股集团(Geely)が合弁会社スマート・オートモービルを設立したと発表した³¹。すでに当局の事業認可も取得した。新合弁会社は、超小型車ブランド「スマート」のグローバル事業を展開していく。スマートをプレミアムクラスの純粋な電気駆動のコネクテッドカー(つながる車)として特徴づけていく方針を示している。

合弁会社の資本金は総額54億元。折半出資で、メルセデスベンツと吉利がそれぞれ27億元を出資した。なお、メルセデスベンツの資本の大部分は、スマートのブランド(商標)権をあてる。本社は杭州湾沿いの寧波市に置き、販売統括拠点を中国とドイツに持つ。

新世代のスマートは、世界にあるメルセデスベンツのデザイン・ネットワークが設計し、吉利の世界的なエンジニアリング・ネットワークを通して開発する。当該モデルは中国で生産し、世界市場で2022年から販売を開始する計画。合弁会社では生産モデルのカテゴリーをBセグメントにも拡大する方針を示している。

スマートの新モデルを2022年から発売するまでは、フランスのハンバッハ工場で引き続き2人乗りEVモデルの「スマートEQフォーツァー」を、スロベニアにあるルノーのノボメス

³¹ <https://media.daimler.com/marsMediaSite/de/instance/ko/Mercedes-Benz-und-Geely-Holding-haben-ihr-globales-Joint-Venture-smart-Automobile-Co-Ltd-fuer-die-Marke-smart-formell-gegruendet.xhtml?oid=45340879&ls=L2RlL2luc3RhbmNIL2tvLnhodG1sP29pZD00ODM2MjU4JnJlbElkPTYwODI5JmZyb21PaWQ9NDgzNjI1OCZib3JkZXJzPXRydWUmcVzdWx0SW5mb1R5cGVJZD00MDYyNiZ2aWV3VHlwZT10aHVtYnMmc29ydERlZmluaXRpb249UFVCTEITSEVEX0FULTImYWp heFJlcXVlc3RzTWFKZT0xJnRodW1iU2NhbgVJbmluRlE0wJnJvd0NvdW50c0luZGV4PTU!&rs=41>

ト工場で4人乗りEVモデル「スマートEQフォーフォー」を生産する³²。

ハンバツハ工場では将来、メルセデスベンツの電気自動車を生産する。ダイムラーは2018年5月、メルセデスベンツが新ブランド「EQ」から販売するコンパクトカーをハンバツハ工場で生産する計画を発表していた。

合弁会社の監査役会には、各社がそれぞれ同数を送り込む。吉利からは、李書福董事長を含む3名が就任する。ダイムラーからは、フーベルトゥス・トロスカ取締役（中国事業担当）、ブリッタ・ゼーガー取締役（乗用車部門メルセデス・ベンツ・カーズの販売担当）、マークス・シェーファー取締役（ダイムラーグループの開発担当取締役およびメルセデス・ベンツ・カーズの開発責任者）が監査役に就任する。

BMW、中国にデータセンター構築・テンセントと協力

自動車大手のBMWと中国インターネット大手のテンセント（騰訊控股）は北京で2019年7月19日、データセンター「BMWグループ・チャイナ・ハイパフォーマンス・D3プラットフォーム」の構築での協力に関する合意書に署名した³³。同プラットフォームは、「レベル3」および「レベル4」の自動運転技術の開発の基盤となるもので、2019年末までに事業を開始する予定。

D3プラットフォームは、Data-Driven Development Plattform（データ主導型開発プラットフォーム）を略したもので、中国の交通事情や顧客ニーズに合わせた自動運転技術の開発に使用する。テンセントは、自動車関連のITアーキテクチャやツール、プラットフォームなどを提供する。

BMWは2021年に「レベル3」の自動運転機能を装備したモデルの量産を開始する計画。当該プラットフォームは主に、レベル3のセキュリティ評価やレベル4の初期段階の開発に活用する計画。2021年以降は、レベル3の自動運転技術の改良やレベル4の研究に使用する。

BMWはドイツでは、ウンターシュライスハイム（ミュンヘン近郊）にあるBMWグループ自動運転キャンパスの近くに「BMWグループ・ハイパフォーマンス・D3プラットフォーム」を開設している³⁴。

³² Daimler und Geely Holding gründen ein globales Joint Venture zur Weiterentwicklung von smart
https://media.daimler.com/marsMediaSite/de/instance/ko.xhtml?oid=42917172&ls=L3NIYXJjaHJlc3VsdC9zZWYyY2hyZXN1bHQueGh0bWw_c2VhcmNoU3RyaW5nPUdlZWx5JnNlYXJjaElkPTAmc2VhcmNoVHlwZT1kZXRhZWxlc2Zib3JkZXJzPXRydWUmcVzdWx0SW5mb1R5cGVJZD00MDYyNiZ2aWV3VHlwZT1saXN0JnNvcnREZWZpbml0aW9uPVBVQkxJU0hFRF9BVC0yJnRodWliU2NhbGVJbmlRleD0wJnJvd0NvdW50c0luZGV4PTU!&rs=2

³³ <https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0298944DE/partnerschaft-der-bmw-group-fuer-die-mobilitaet-der-zukunft-zusammenarbeit-mit-tencent-beim-aufbau-der-bmw-group-china-high-performance-d3-plattform>

³⁴ <https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0293764DE/die-neue-bmw-group-high-performance-d3-plattform-data-driven-development-fuer-das-autonome-fahren?language=de>

FCA が鴻海と合弁設立に向け交渉、中国 EV 市場に本格参入へ

欧米自動車大手のフィアット・クライスラー・オートモービルズ (FCA) は 2020 年 1 月 17 日、中国での次世代電気自動車 (EV) の開発・生産や IoV (車のインターネット) 事業を手掛ける合弁会社の設立に向け、台湾の鴻海精密工業と交渉していると発表した。なお、「最終的な合意に至る保証はない」としたうえで、2~3 カ月以内に拘束力のある合意を目指す方針を示している³⁵。

ロイター通信 (2020 年 1 月 16 日付) によれば FCA はこれまでスマートフォンの受託生産を中核事業としてきた鴻海と組み、中国の EV 市場への本格参入を目指す。

ブルームバーグ通信 (2020 年 1 月 17 日) によると、鴻海側は 16 日に合弁会社の設立計画を発表していた。鴻海が証券取引所に提出した文書によると、同社とその子会社が合弁会社の株式の 50% を握り、残り 50% を FCA が保有する³⁶。

FCA によると、合弁会社では次世代 EV のほか、インターネットによる通信機能を備えたコネクテッドカーの開発・生産も手掛ける計画。スマホやサーバなどの製造で蓄積した鴻海の技術を活かし、「つながるクルマ」の生産を目指す。

FCA は 2019 年 12 月に仏グループ PSA との経営統合で合意。プラットフォームの共通化や販売の合理化などを通じてコスト競争力を高め、EV や自動運転など次世代技術の開発を効率的に進める方針を示していた³⁷。FCA-PSA 連合は販売台数で世界 4 位の自動車メーカーに浮上するが、両社は中国を含むアジア市場で大きく出遅れている。統合完了後は鴻海との合弁事業を軸に、中国 EV 市場でシェア拡大を図るものとみられる³⁸。

⑤ その他自動車

VW、中国で新ブランド「ジェッタ」の販売好調

独自自動車大手のフォルクスワーゲン (VW) は 2019 年 12 月 5 日、中国で立ち上げた新ブランド「ジェッタ (JETTA)」の出荷台数が 9 月の市場投入から 3 カ月で約 3 万台となっており、好調なスタートを切ったと発表した³⁹。新ブランド「ジェッタ」では特に中国の若い年齢層をターゲットとしている。

VW はジェッタから現在、SUV 「VS5」とセダン「VA3」を販売している。近く 2 番目の SUV も市場投入する予定。VW によると、ジェッタの出荷台数のうち SUV が約 80% を占めている。ジェッタの車両はすべて、VW と第一汽車 (FAW) との合弁会社である一汽大衆 (FAW VW) の

³⁵ https://www.fcagroup.com/en-US/media_center/fca_press_release/FiatDocuments/2020/january/FCA_Confirms_Discussions_with_Foxconn.pdf

³⁶ <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2020-01-17/foxconn-s-jv-with-fiat-may-prove-elon-musk-wrong-about-carmaking>

³⁷ <https://media.groupe-psa.com/en/groupe-psa-and-fca-agree-merge>

³⁸ <https://uk.reuters.com/article/us-fiat-chrysler-hon-hai-china/fiat-chrysler-and-foxconn-plan-push-into-chinese-electric-car-market-idUKKBN1ZF2LL>

³⁹ <https://www.volkswagenag.com/de/news/2019/12/jetta-brand-successfully-launched-in-chinese-market.html>

成都工場で生産している。

VWは中国市場で、既存のVWブランドを上級の量産車（Top of Volume）と位置付ける一方、「ジェッタ」ではこれまで対応できていなかったエントリーセグメント、特に若い世代に注力する。VWによると、エントリーセグメントは中国の乗用車市場の約3分の1を占めており、現在は中国ブランドが多い。また、エントリーセグメントの顧客層のうち、人生で初めて自動車を購入する人が約80%を占めている。

中国では、初めて自動車を購入する人の平均年齢が20歳と、欧州や米国に比べて若い特徴がある。また、エントリーセグメントで初めて自動車を購入する人は、8,000～1万5,000ユーロの車両を購入している。

VWにとって中国は世界販売の約50%を占める最大市場。VWブランドの中国市場の出荷台数は2017年から2年連続で300万台を超えている。同社では2019年も300万台を超えると見込んでいる。

VW傘下の西セアト、2～3年以内に中国市場に進出

独自動車大手のフォルクスワーゲン（VW）は2019年5月27日、VWのスペイン子会社セアトが今後2～3年以内に中国市場に参入する計画を発表した⁴⁰。セアトの中国進出により、同国市場で新しい顧客層を開拓する意向。また、中国の自動車メーカー、安徽江淮汽車（JAC）と協力し、安徽省合肥市でスマートシティにおけるモビリティ（移動）に関する研究開発を実施すると発表した。

VWの中国法人フォルクスワーゲン・グループ・チャイナ（VGC）は2018年7月に、安徽江淮汽車（JAC）、セアトと共同で、中国に新しい研究開発センターを設立する趣意書に署名していた。同センターは現在、建設中で、2021年に開設する予定。また、VWと安徽江淮汽車（JAC）との合弁会社 JAC フォルクスワーゲンにセアトも資本参加すると発表していた。

合肥市におけるスマートシティ・プロジェクトでは、フォルクスワーゲン・グループ・チャイナ（VGC）およびVGC傘下のモビリティ会社であるモビリティ・アジア、JACが戦略的枠組み協定に署名した。

人口800万人の大都市である合肥市で、スマートシティにおけるモビリティ需要の調査や新しいモビリティ・サービスの開発などを実施する。特に、自動運転に重点を置いており、ロボットタクシーや自動運転車両のフリートマネジメントなどで協力する。これに加え、ライドヘイリングやカーシェアリングなどのプロジェクトも実施する予定。

⁴⁰ https://www.volkswagenag.com/de/news/2019/05/Smart_City_Project.html

3. 米 EU 間摩擦による欧州企業への影響

(1) 米 EU 間摩擦の背景

欧州委員会は 2019 年 6 月 17 日、欧州企業の報告に基づく EU 域外の貿易投資の問題点をまとめた 2018 年版「貿易投資障壁報告書」を発表した⁴¹。同報告書では、日本や米国も含む EU 域外 23 カ国の 45 件の施策を貿易と投資に対する障壁として新たに特定し、これらの措置により EU28 カ国からの最大 514 億ユーロ相当の商品の輸出に影響が生じたと試算した。この中で、特に米国については、1962 年通商拡大法 232 条に基づく EU 産の鉄鋼とアルミニウム製品への追加関税を含む 4 件の施策を新たに障壁として特定。2018 年内に解消した 1 件を除いた残りの 3 件の障壁によって影響を受けた輸出の総額を 68 億ユーロと試算した。欧州委は、中国と米国、インド、アルジェリアの合計 18 件の新たな障壁の影響が特に大きく、鉄鋼とアルミニウム、ICT 製品を中心に、総額 418 億ユーロの輸出に影響を与えたと分析した。米中摩擦に端を発する米国の鉄鋼に対する追加関税賦課による間接的な影響としては、米国へ輸出されていた製品が EU 市場へ流入し、EU で鉄鋼製品の供給が過剰になっていることが挙げられる。

米国の鉄鋼に対する追加関税賦課への対抗措置として、EU は 2018 年 6 月より米国産品への追加関税、7 月より全世界向け鉄鋼セーフガード措置を発動した。欧州委員会のジャン＝クロード・ユンケル前委員長と米国のドナルド・トランプ大統領との間では、2018 年 7 月 25 日に行われた首脳会談の成果として、通商関係強化について合意する共同声明が発出された。この中で、米国による鉄鋼・アルミニウムの追加関税問題と、これに対する EU の対抗措置の問題の解消に向けて取り組む姿勢も示されたものの、2020 年 2 月 28 日現在、問題は未解決である。なお EU・米国間の共同声明に基づき、EU 理事会が 2019 年 4 月に米国との通商協議を開始する権限を欧州委員会に付託したが、両地域間の関税分野に関する協議は未だ開始に至っていない。

EU による欧州航空機大手エアバスへの補助金を巡っては、米国が 2019 年 10 月、WTO がエアバスへの補助金について不当だとして、EU からの輸入品に年間 75 億ドル相当の追加関税を課すことを承認したことを受け、EU からの輸入品に追加関税を課す報復措置を発動した。エアバス機の製造を支援するフランス、ドイツ、スペイン、英国から輸入する民間航空機に 10%、その他の工業品とワイン、チーズ、スコッチウイスキー、オリーブなどの農産品に 25%を上乗せするという内容で、対象となる EU 製品は約 160 品目に上る。さらに米国通商代表部 (USTR) は 2020 年 2 月 14 日、フランスやドイツ、スペイン、英国製の大型民間航空機に課している追加関税率を、3 月 18 日より現行の 10%から 15%に引き上げると発表。今回据え置くとした大型航空機以外の対象品目への追加関税率についても、

⁴¹ http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2019/june/tradoc_157929.pdf

今後、EU 側が米国の追加関税や米航空機大手ボーイングへの補助金措置に関連して報復関税を課した場合は、ただちに見直しを行うとして、EU 側を牽制している。

EU のエアバス補助金に対する米国の追加関税措置に対しては、欧州委員会は 2019 年 4 月 17 日、対抗措置として米国に対する追加関税措置の対象候補となる暫定品目リストを公表し、対抗措置も辞さない姿勢を示しているが、同時に「報復合戦は望まない」として、米国との対話による解決を目指す姿勢を維持している。EU 側では 2020 年 2 月 28 日現在、具体的な措置は発動されていないものの、米国側での EU への圧力を強める動きを踏まえ、今後 EU と米国の貿易摩擦が激化する可能性がある。

欧州産業界を代表するビジネスヨーロッパは 2019 年 07 月 16 日、ウルズラ・フォン・デア・ライエン委員長率いる現欧州委員会発足に先立ち、発足から 100 日間に実施を期待する政策に関する意見書を公表。通商政策について、鉄鋼・アルミニウムの追加関税や航空機補助金などをめぐる対米通商摩擦の解消とそのために対米通商交渉への適切な対応を求めている。

このほか EU・米国間摩擦で懸念されている自動車・自動車部品への追加関税に関しては、米国政府が 2018 年 5 月、安全保障を理由に関税の引き上げや輸入制限を発動する権限を大統領に付与する「通商拡大法 232 条」に基づき、自動車や自動車部品に最大 25% の追加関税を課す方向で検討を開始した。ただ、EU や日本との関係悪化により国内産業に悪影響が及ぶとの懸念が広がる中、2019 年 5 月には関税発動についての判断を最大 180 日延期すると発表。判断期限は 11 月 14 日だったが、トランプ大統領はその後も態度を保留している。

ドイツの自動車大手 3 社は、米国が欧州車に高関税を課す可能性を示唆する中、2018 年 12 月に米ワシントンのホワイトハウスで、ドナルド・トランプ大統領など米国政府代表との会談を行った。メディア報道によると、米国による欧州製自動車への関税を回避するため、米国拠点への投資や雇用創出などの計画について説明したとされる⁴²。

(2) 欧州企業への影響

独日刊紙『ヴェルト』(2019 年 10 月 7 日付) が米商務省の非公開文書をもとに報じたところによると、EU のエアバス補助金に対する米国の報復関税措置は、特にドイツに大きな影響を及ぼす可能性があり、EU 加盟国で最大の年間約 24 億ドルの報復関税がドイツ製品に課される可能性がある。また、独工具製品への追加関税では特に、小規模・中堅企業への影響が懸念されている。

⁴² <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/volkswagen-kuendigt-nach-treffen-mit-donald-trump-investitionen-an-15924738.html> および
<https://www.handelsblatt.com/politik/international/treffen-in-washington-kampf-gegen-strafzoelle-die-heikle-us-reise-der-deutschen-autobosse/23708808.html?ticket=ST-68283-BsSONifGMdwrwRNq2YOL-ap6> および
<https://www.automobilwoche.de/article/20181205/AGENTURMELDUNGEN/312059995/nach-treffen-mit-donald-trump-deutsche-autochefs-hoffen-auf-zollverzicht-der-usa>

このほか、『ヴェルト』(2019年10月22日付)は、仏高級ブランドのルイ・ヴィトンによる米国の新工場の開設も、米国と欧州の貿易関係の緊張が高まっている中、欧州製品への関税引き上げのリスクを回避する狙いがあるとの見方を示している⁴³。

① 鉄鋼

EUセーフガード措置の制度設計に批判強める欧州鉄鋼産業

欧州鉄鋼連盟(EUROFER)は2019年7月18日、2019～2020年の鉄鋼市況および欧州経済の見通しを明らかにした⁴⁴。同連盟は、2019年の鉄鋼市況は最も楽観的に考えても停滞が続き、回復は見込めないとの見通しを示した。アクセル・エガート連盟会長は、EUの鉄鋼セーフガード措置について、2019～2020年にかけて段階的に引き上げられる予定となっている輸入割当枠は停滞する鉄鋼市場に全く即しないとして、欧州委員会に対し同措置を現状に即応させることを求めた。

欧州製造業の川上に位置する鉄鋼産業を代表する同連盟の立場から見ると、EUの製造業界はまだ最悪期には直面していないものの、今後、米国とその主要パートナー国間の通商摩擦の過熱や、英国のEUからの合意なき離脱が世界貿易に打撃を与え、企業の景況感や投資判断に悪影響を及ぼす可能性があるという。そうした中、同連盟は、EUの鉄鋼セーフガード措置の輸入割当枠が段階的に引き上げられることで、ゆがめられた輸入のリスクが拡大するために、EUの鉄鋼産業は大変な苦境に陥る恐れがあると指摘する。

EUの2019年第1四半期(1～3月)の鉄鋼消費は4,260万トンで、前年同期比で2.5%減少した。この需要低迷の中、EU域内の製鉄所から域内市場への鉄鋼供給が同4%減少した一方、EU域外(第三国)からの鉄鋼輸入は1%程度の減少にとどまり、EU市場の約4分の1を占める1,000万トンに上ったという。さらに同連盟は、こうした鉄鋼市場全体の需給の傾向だけでは分からない個々の鉄鋼製品レベルで進行する輸入における歪曲(わいきょく)の進行を指摘する。トルコや中国の原産品を中心に、現在の制度運用における輸入割当枠を意識した在庫積み増しや集中輸入が発生、低迷する欧州鉄鋼市場をゆがめる事態が一部製品〔自動車向け金属メッキ鋼板、鉄筋、線材(ワイヤーロッド)〕で発生しているという。EUのセーフガード措置について、市場の実情を反映できていないとして制度設計上の欠陥を指摘した。

他方、同連盟は鉄鋼ユーザー産業の消費について、2019年は1.1%増、2020年は1.4%増の緩やかな成長を予測しているが、米国が主要経済国・地域(EU、カナダ、メキシコ、中国)からの輸入に追加関税を賦課するようになって以降、世界の通商基盤は著しく損なわ

⁴³ <https://www.welt.de/icon/mode/article202290032/Louis-Vuitton-schmueckt-sich-mit-Donald-Trump-und-erntet-Kritik.html>

⁴⁴

<http://www.eurofer.be/Issues%26Positions/Economic%20Development%20%26%20Steel%20Market/REPORT%20-%20Economic%20and%20Steel%20Market%20Outlook%20-%20Quarter%203,%202019.pdf>

れたと指摘。これらの国々での欧州企業のビジネス展開も難しく、投資意欲の減退につながるの見方を示した。

ドイツの粗鋼生産、09年以来の最低水準に

独鉄鋼工業会 (VW Stahl) によると、2019年のドイツにおける粗鋼生産は3,970万トンとなり、前年に比べ6.5%減少した⁴⁵。これは世界的な経済・金融危機の影響を受けた2009年以降で最も低い水準となる。製造業の主要産業における景気悪化が主因。また、米国が保護貿易政策により同国への鉄鋼・アルミニウム輸入品に対する関税を引き上げたため、欧州市場への鉄鋼輸入が増え供給過剰となっていることが影響した。

② 航空機・同部品

航空機部品への追加関税、ドイツのエアバス部品会社に影響

EUのエアバス補助金に対する米国の報復関税措置は、エアバスに部品を供給しているドイツのエアバス・ヘリコプターズ (Airbus Helicopters) とプレミアム・エアロテック (Premium Aerotec) に影響を及ぼす。2019年10月18日の報復措置の発動を前にした10月初め、エアバスの広報担当者であるステファン・シャフラスが独バイエルン州の公共放送局、バイエルン放送 (BR) にその影響について語った⁴⁶。

同氏によると、エアバス・ヘリコプターズは、ヘリコプターに加え、貨物機や旅客機のドアも製造している。同氏は、ドアは航空機を構成する大きな部品ではないものの、追加関税の影響を受ける可能性があるとし、影響の規模については今後様子を見る必要があると説明している。

プレミアム・エアロテックに関しては、同社の部品がエアバスのさまざまな機種に搭載されているため、追加関税の影響は避けられないと説明する。プレミアム・エアロテックの工場では、エアバス「A380」の部品を生産しているが、「A380」は2021年までの生産停止が決定しており、工場の稼働率は低下している。プレミアム・エアロテックは2019年9月にエアバスから大型受注を獲得したものの、工場は依然としてフル稼働に至っていない状況にある。このため、今回の追加関税はプレミアム・エアロテックにとって打撃となる。

エアバス補助金の対EU報復関税、ドイツに最大の影響も＝独紙

独日刊紙『ヴェルト』(2019年10月7日付)が米商務省の非公開文書をもとに報じたところによると、エアバス補助金の対EU報復関税措置により、ドイツ製品にはEU加盟国で最大の年間約24億ドルの報復関税が課される可能性がある⁴⁷。

⁴⁵ <https://www.stahl-online.de/index.php/medieninformation/rohstahlproduktion-in-deutschland-jahresbilanz-2019/>

⁴⁶ <https://www.br.de/nachrichten/bayern/us-strafoelle-auf-airbus-flieger-treffen-auch-schwaebische-firmen,Rdpsvyp>

⁴⁷ https://www.welt.de/print/welt_kompakt/print_wirtschaft/article201496300/US-Zoelle-treffen-vor-

フランスのブルノ・ルメール経済・財務相は同紙に対し、「緊張が再び緩和することを望む」と述べるとともに、中国が航空機産業を強化しているまさにこの時期に、関税は最終的に欧州、米国の双方に損害を与える、と指摘。また、米国の欧州への制裁は、政治的および経済的な間違いであり、欧州のパートナーと結束して立ち向かう準備は出来ている、との姿勢を示している。

また、ドイツ機械工業連盟 (VDMA) のウルリヒ・アッカーマン貿易部長は 2019 年 10 月 3 日付の VDMA のプレスリリースの中で、米国の報復関税について、「大西洋を横断する空気をさらに曇らせている」と批判。さらに、EU も米政府によるボーイングへの補助金が不当だと主張し、WTO に報復関税を容認するよう求めていることから、「現在のやり取りはピンポンゲームを思い出させる」と述べ、建設的な解決を求める姿勢を示した⁴⁸。

なお、『ヴェルト』紙によると、米格付け機関のフィッチは、当初計画されていた航空機部品に対する関税が適用されないため、エアバスのサプライチェーンは影響を受けない、と分析している。ヘリコプターも関税措置のリストから削除されている。業界関係者は米国のこのような措置について、欧州側の報復を恐れているためと分析している。米航空機大手ボーイングの「737MAX」が 2 度の墜落事故を受けて運行停止となっている中、ボーイング機への報復関税は大きな痛手となる。

③ 工具、光学レンズ等

独工具メーカー、米国事業の先行きに懸念

独日刊紙『南ドイツ新聞』(2019 年 10 月 15 日付) は、エアバス補助金の対 EU 報復関税措置により、ドイツ製品では、光学レンズ、コーヒー焙煎機 (ロースター)、工具などが影響を受けると分析する⁴⁹。ただし、光学レンズ業界を代表する独光学機器大手カールツァイスの広報担当者は追加関税について、「これまでの所、『劇的な影響』はないと予想している」との見解を示している。

ドイツの工具業界では、エアバス補助金の対 EU 報復関税措置による小規模・中堅企業への影響について懸念の声が上がっている。対象となる工業品の中にドイツ製工具も含まれているため、既存の関税 (最大 12.5%) にさらに追加関税として 25% が上乗せされる。同措置の発動を前にした 2019 年 10 月 14 日、ドイツの工具工業会 (FWI) は声明を発表した。ドイツの工具の輸出のうち、米国は全体の 8.5% を占める重要な輸出先だ。米国市場においてドイツの工具の品質は高いと評価されているが追加関税により販売が阻害されると予想され、「ドイツ経済が弱まっている中で、今回の措置は一定の企業に強い打撃となる」とミヒャエル・クラインボンガルツ会長は述べる。エアバスは EU 複数国の合弁であるにも関わらず、追加関税の対象となっているのは、ドイツで生産されている斧、ペンチ、ドライ

allem-Deutschland.html

⁴⁸ <https://www.vdma.org/v2viewer/-/v2article/render/42328241>

⁴⁹ <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/usa-zoelle-eu-deutsche-firmen-1.4638472>

バーなどの工具に限られ、他の EU 加盟国は対象外となっていることにも言及し、「実質的にドイツ工具メーカーの米国市場での成功を阻むものだ」と同会長は指摘している。

ドイツの国営国際放送『ドイチェ・ヴェレ (DW)』によると、独工具メーカーのハゼット (Hazet) はすでに、米国顧客への価格を堅持するため、同国での価格を 25%引き下げの方針を表明している。ただ、FWI のクラインボンガルツ会長によると、業界内では 25%の追加関税を完全に販売価格に転嫁できないとの考えでは一致している⁵⁰。

独工具メーカーのクニペックス (Knipex) のラルフ・プッチュ社長は独地方紙『ヴェストドイチェ・アルゲマイネ・ツァイトゥング (WZ)』(2019 年 10 月 15 日付) に対し、「当社にとって米国は国外市場のナンバーワン (最大の国外市場) だ」と述べ、影響の大きさへの懸念を示した⁵¹。また、「米国市場の重要度から、追加関税が長期化すれば、生産を対象外の国へと移管せざるを得なくなるだろう。雇用が一度国外に移れば、戻る可能性は低い」との見解を示した。

独工具工業会、米国通商代表に追加関税の撤廃を要請

ドイツの工具工業会 (FWI) はさらに 2020 年 1 月 13 日、米国通商代表 (USTR) に宛ててドイツ製工具に対する追加関税の撤廃を求める書簡を送付した⁵²。同措置の対象には、斧、ペンチ、ドライバーなどのドイツ製工具も含まれており、25%の追加関税を上乗せしている。

FWI は USTR に宛てた文書の中で、追加関税の撤廃を求めており、ドイツの工具業界は、WTO が米側の主張を認めたエアバスへの違法な補助金の恩恵を受けていない、と主張している。また、追加関税の結果として米国の工具顧客が値上げの影響を受けると指摘している⁵³。

ドイツの工具メーカーはこのような状態の中、状況がエスカレートしないよう、ドイツ政府や EU の欧州委員会の交渉能力に期待を寄せている。また、追加関税の実施期間が長期化しないことに望みをかけている。

独日刊紙『南ドイツ新聞』(2019 年 10 月 15 日付) によると、独工作機械メーカーのヴィーハ (Wiha) は国外販売が売上高の 70%を占めており、米国市場は同社にとって国外市場のトップ 3 に入る。ヴィーハは 1978 年から米国で事業を展開しているものの、同社のヴィルヘルム・ハーン社長は約 20%の値上げは顧客に受け入れられず、米国や他の欧州の競合企業の製品に顧客を奪われてしまうとの懸念を示す。ドイツ企業であってもポーランドやチェコなどドイツ国外で生産している場合は、追加関税の対象とならない⁵⁴。

また同紙は、米国市場に参入して間もないドイツの中小工具メーカーの事例を挙げ、安定

⁵⁰ <https://www.dw.com/de/mittelstaendler-zwischen-den-fronten/a-50869911>

⁵¹ https://www.wz.de/nrw/wuppertal/usa-ist-wichtigster-markt-fuer-exporte-der-wuppertaler-werkzeugmacher_aid-46498067

⁵² <http://www.werkzeug.org/2020/01/13/us-strafoelle-fwi-stellungnahme-an-den-united-states-trade-representative/>

⁵³ FWI の米国通商代表宛ての書簡 :

<https://werkzeugnachrichten.de/wp-content/uploads/2020/01/FWI-letter.pdf>

⁵⁴ 脚注 49 参照

した事業基盤をまだ確保できていないため、追加関税を安易に価格に転嫁できないとし、追加関税が2〜3カ月後も撤廃されなければ深刻な問題になる、とのコメントを紹介している。

④ 自動車

独自動車大手3社、米国政府と会談

フォルクスワーゲン（VW）、ダイムラー、BMWの独自動車大手3社の首脳が2018年12月4日、米ワシントンのホワイトハウスで、ドナルド・トランプ大統領など米国政府代表との会談を行った。複数のドイツメディアの報道によると、今回の会談では、米国の貿易赤字解消が議題となったとされている⁵⁵。3社の経営陣は、米国による欧州製自動車への関税を回避するため、米国拠点への投資や雇用創出などの計画について説明したと報じられている。

VWのヘルベルト・ディース社長は会談後、メディアの取材に対し、「自動車関税を回避するための大きな一歩を前方に踏み出した」とコメント。ダイムラーのツェツェ社長も、「ダイムラーの提示したコンセプトに前向きな反応を示した」と述べ、期待感を示している。

3社はそれぞれ、米国拠点への投資計画や米国事業の重要性などについて政府代表に説明したと見られている。

VWは電気自動車を量産するための新しい米工場の建設や、米自動車大手フォードとのピックアップや小型商用車での生産提携、さらに、米マイクロソフトとシアトルでのソフトウェア開発で協力する計画について説明したもよう。BMWは米国事業に2021年までに6億ドルを投資し、1,000人の雇用を創出する方針。米国に駆動部品の工場を建設する可能性も検討している。また、BMWは米国で生産する車両の約70%を輸出しており、米国の貿易収支に寄与している点を強調したもよう。ダイムラーは、米国工場でのトラック生産について説明したほか、米国拠点への投資計画などに言及したと見られている。

なお、3社とも今回の会談について、欧州連合（EU）と米国間の貿易交渉の代理として協議したわけではないと説明している。ドイツ政府や欧州連合（EU）とは、今回の会談について緊密に協議しており、軋轢は生じていないと強調している。

⑤ その他

ルイ・ヴィトン、米国に新工場開設

仏高級ブランドのルイ・ヴィトンは2019年10月17日、米国のテキサス州で新工場の開所式を行った。開所式には、ルイ・ヴィトンを傘下に持つ仏LVMHモエヘネシー・ルイ・ヴ

⁵⁵ <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/volkswagen-kuendigt-nach-treffen-mit-donald-trump-investitionen-an-15924738.html> および
<https://www.handelsblatt.com/politik/international/treffen-in-washington-kampf-gegen-strafzoelle-die-heikle-us-reise-der-deutschen-autobosse/23708808.html?ticket=ST-68283-BsSONifGMdwrwRNq2YOL-ap6> および
<https://www.automobilwoche.de/article/20181205/AGENTURMELDUNGEN/312059995/nach-treffen-mit-donald-trump-deutsche-autochefs-hoffen-auf-zollverzicht-der-usa>

イトンのベルナール・アルノー最高経営責任者（CEO）やルイ・ヴィトンのマイケル・バーク CEO のほか、ドナルド・トランプ大統領等も出席した。

新工場はダラスから約 80 キロメートルの距離にあるキーンにある。同工場では従業員数で最大 1,000 人の雇用を予定している。

ルイ・ヴィトンは 30 年前から米国で生産しており、カリフォルニア州に 2 工場を持つ。

業界では、新工場の開設は、米国と欧州の貿易関係の緊張が高まっている中、欧州製品への関税引き上げのリスクを回避する狙いがあるとの見方があると報じられている⁵⁶。

⁵⁶ <https://www.welt.de/icon/mode/article202290032/Louis-Vuitton-schmueckt-sich-mit-Donald-Trump-und-erntet-Kritik.html>

4. 米中摩擦による欧州企業への影響

(1) 米中摩擦の背景

2020年2月28日現在まで続く米中間の貿易摩擦の発端は、2018年7月に米国が1974年通商法第301条に基づき中国からの輸入のうち818品目に追加関税を課す措置だった。これに対し中国も報復関税で応酬、その後、第2弾、第3弾と米国、中国ともに追加関税を賦課し合う事態が続いていた。2019年5月には、米国側がこれまでに最大規模となる第4弾の追加関税リストを公表。携帯電話、ノートパソコン、玩具などを対象に含む第4弾が発動されれば、中国からのほぼすべての輸入品が追加関税措置の対象となる展開であった。その一部（リスト4A）は2019年9月1日から発動されたものの、12月13日に米国と中国間で第1段階の経済・貿易協定の合意に至ったことにより、残り（リスト4B）については発動が見送られた。2020年に入り、発動済みのリスト4Aについての追加関税率の引き下げや、それ以前に発動済みであった第1弾～第3弾の対象品目の一部を適用除外とするなど、政府間で両国間摩擦の解決に向けた取り組みに進捗が見られるものの、未だ全面的解決の目途は立っていない。

さらに、各種報道によると、米政府は2019年8月から中国の通信機器大手、華為技術（ファーウェイ）や中興通迅（ZTE）など中国5社の製品の政府調達を禁じ、11月には国内の通信会社に対してファーウェイとZTEの製品を使わないよう求める方針を正式決定した。米国は各国に日本や欧州などに対しても次世代通信規格「5G」の通信網構築で両社の製品を使わないよう要請しており、これを受け欧州各国政府、通信大手や部品メーカーも対応を迫られている。しかし、ドイツ、フランス、英国等の主要国をはじめとする欧州では、米中に後れを取っている5Gの導入促進を優先し、国としてファーウェイを完全に排除しない判断が相次いでいる。ファーウェイは2020年2月27日、中国外で初となる通信機器の工場をフランスに新設すると発表した。

本章では、2019年1月以降、米中貿易摩擦により欧州企業が受けている悪影響、あるいは逆に拡大しているビジネスの傾向を個別企業の事例から見ていく。

(2) 欧州企業への影響

在北京の中国EU商會が会員企業を対象にしたアンケート調査の結果からは、大手企業と小規模企業で影響や対策に相違がみられた。大手の欧州企業は、サプライチェーンの見直しやグローバルな企業ネットワークの活用などにより、米・中間の貿易を回避し、二国間の関税の影響を逃れている。これに対し、グローバルなネットワークを持たない欧州の小規模企業の対策は限られており、影響を受けやすい状況に置かれている。

また、在北京ドイツ在外商業会議所（AHK）が2019年11月12日に発表した年次景観調査によると、「米中の貿易摩擦に直接的、間接的に影響を受けている」と回答した企業は、全体の83%に達しており、在中ドイツ企業の大部分が米中貿易摩擦の影響下にある状況が浮

かび上がった。

米中摩擦の直接的な影響を受けている個別企業の事例としては、オランダの医療機器大手フィリップスが米中貿易摩擦の影響を回避するため、中国で生産していた口用マスクを米国でも生産するほか、中国市場向けの医療機器の現地生産を強化するなどの対応を取っている（2019年7月22日付『ビジネスタイムズ』紙）⁵⁷。

アディダス、ナイキ、プーマなどのフットウェアメーカーでは、近年、中国における賃金上昇などを背景に、中国から生産を移管する動きがあったが、中国におけるスポーツウェアブームと貿易摩擦への懸念から、一部に中国で同国の消費者をターゲットに絞った生産を強化する動きが見られる（2019年5月20日付『ブルームバーグ通信』）⁵⁸。

間接的な影響としては、米・中の貿易摩擦などによる消費者心理の悪化により、経済成長が鈍化し、収益が悪化している事例が見られた。例えば、独化学大手のBASFでは、世界の自動車産業の生産鈍化が2019年通期の業績に大きく影響した。

① 製造業

蘭フィリップス、現地生産の強化で米中貿易摩擦の影響回避

オランダの医療機器大手フィリップスは、米中貿易摩擦の影響を回避するため、米国から中国へ、また、中国から米国への生産移管を実施する。2019年1月29日付のロイター通信によると、同社のフランス・ファン・ホーテン社長は同日、報道陣に対し、「これは些細な事（ピーナッツ）ではない」と述べ、「我々のサプライチェーンにとって深刻な変化だ」と強調した。また、生産移管は2019年上半期に実施する方針も示した⁵⁹。

ロイター通信によると、ファン・ホーテン社長はさらに、貿易摩擦の影響は、関税にとどまらず、中国における消費者の信頼感にも打撃となり、消費者向けヘルスケア製品の需要を鈍化させる、とも言及した。⁶⁰ 2020年1月28日に発表されたフィリップスの2019年業績報告によれば、同社の2019年の売上高は前年比3%増で、2018年の5%増から落ち込んだ。ただし、売上高の約2割を占める画像診断装置は西安 International Medical Groupからの循環器や腫瘍に関する医療・研究目的の受注など、中国での販売が前年比二桁増となったことから世界全体で10%増となったといい、中国市場におけるBtoBビジネスの業績は依然好調だった。

⁵⁷ <https://www.businesstimes.com.sg/government-economy/philips-rejigs-plants-in-china-to-counter-fallout-from-trade-war>

⁵⁸ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-05-20/nike-adidas-call-tariffs-catastrophic-in-open-letter-to-trump>

⁵⁹ <https://de.reuters.com/article/us-philips-results/philips-shifting-hundreds-of-millions-of-production-due-to-trade-war-idUSKCN1PN0HS>

⁶⁰ <https://de.reuters.com/article/us-philips-results/philips-shifting-hundreds-of-millions-of-production-due-to-trade-war-idUSKCN1PN0HS>

フィリップスはハイテク歯ブラシから医療用画像システムまで幅広いヘルスケア製品を製造している。

米中間で生産移管、中国では医療機器に商機

シンガポールの英字新聞『ビジネスタイムズ』紙（2019年7月22日付）によると、フィリップスは、米中貿易摩擦の影響を回避するための対策として、米中間で生産を相互移管するとともに現地のサプライチェーンを強化している⁶¹。

例えば、（口用）マスクは全て、中国で生産していたが、米国でも間もなく生産を開始する計画。また、超音波医療機器も中国市場での需要に対応するとともに、関税を回避するため、中国での生産を増やす意向。『ビジネスタイムズ』紙によると、フィリップスは成長市場の中国で、最新の診断機器への政府投資や民間医療業界からの受注に商機を見込んでいる。

同紙によると、新たな関税措置が発動されると、フィリップスにとっては2,000万ユーロの負担が新たに発生する。このため、同社のフランス・ファン・ホーテン社長は世界的な事業基盤の見直しを迫られている。

アディダス、ナイキ、プーマなど、トランプ大統領に追加関税の見直し要請

アディダス、ナイキ、プーマの欧米大手を含む170社超のフットウエアメーカーが共同で2019年5月20日（米国時間）、米国のドナルド・トランプ大統領に宛てて追加関税の見直しを求める書簡を送付した。25%の追加関税は顧客や企業（シューズメーカー）、米国経済にとって「破滅的」であると主張しており、新たに計画している追加関税の製品リストからシューズを削除するよう求めている。

シューズ業界はさらに、関税の引き上げにより製品が値上がりし、米国市民の負担が増えると指摘している。また、トランプ大統領は米国企業に対し、中国での生産から撤退するよう求めているが、原料調達の計画見直しには何年もかかり、生産を他国に移すことは容易ではない、と説明している。

トランプ大統領は追加関税により、中国からの輸入品約3,000億ドル分に関税を上乗せする意向を示している。シューズ業界は現在すでに、年30億ドルの関税を支払っていることから、追加関税を回避したい強い意向がある⁶²。

中国市場に注力

ブルームバーグ通信によると、いくつかのシューズメーカーは、貿易摩擦への懸念から、

⁶¹ <https://www.businesstimes.com.sg/government-economy/philips-rejigs-plants-in-china-to-counter-fallout-from-trade-war>

⁶² <https://fdra.org/wp-content/uploads/2019/05/2019-Footwear-Tariff-Letter-1.pdf>

中国におけるスポーツウェアブームを好機と捉え、中国生産事業を強化している⁶³。

例えば、ドイツの大手スポーツウェアメーカーのプーマのビヨン・グルデン最高経営責任者（CEO）は2019年4月26日、中国で同国の消費者向けの生産を継続する一方で、他方でベトナムやバングラデシュに生産を移管したと説明している。同CEOはさらに、「正直なところ、中国と米国の貿易戦争はちょっとした贈り物だ」と述べ、「我々は中国で中国市場をターゲットに絞った製品を製造できるため、関税やその他のコストを節約できる」とコメントしている。

なお、プーマは2020年2月18日に発表した2019年経営報告書の中で、米中間の関税引き上げへの対応から米国での生産を2019年第4四半期に強化したと言及。他方、中南米を含めた米州全体では、米州の生産比率は2018年の3%から2019年は2%に僅かに減少し、中国の生産比率は24%から25%に1ポイント上昇した。

② 通信業界

BT傘下の英携帯電話最大手EEが英初の5Gサービス開始、ファーウェイ製スマホは不採用

英BTグループ傘下の英携帯電話最大手EEは2019年5月22日、英国初となる次世代移動通信システム「5G」の商用サービスを同月30日から開始すると発表した。まずロンドンなど6都市から始め、段階的に対象エリアを拡大する。EEは5月16日、中国通信機器大手の華為技術（ファーウェイ）のスマートフォンを扱う計画を発表したが、5月22日に発表された採用機種にファーウェイ機は含まれなかった。AFP通信（2019年5月22日付）によると、米国の禁輸措置を受けて米グーグルが基本ソフト（OS）「アンドロイド」の供給を制限する可能性を示唆したことから、採用を見送った⁶⁴。

一方、通信インフラに関しては、ファーウェイ製品をネットワークから排除する作業を進めているものの、当面は部分的に同社製品を使用すると説明している。ロイター通信（2019年5月22日付）によると、BTグループのハワード・ワトソン技術・サービス・運営担当最高責任者は「ファーウェイ製品が排除される前から5Gの整備は始まっており、ラジオ電波アクセスネットワークでファーウェイ製品を使っており、コア技術についてもファーウェイ製品のアップデート版を使っているが今後見直していく」と述べた⁶⁵。

ドイツテレコム、5G網構築の調達を見合わせ

独電気通信大手ドイツテレコムの広報担当者は2019年12月4日、中国の通信機器メーカー、華為技術（ファーウェイ）を巡るドイツの政治的な姿勢が不明確な状況を踏まえ、次世代移動通信システムである第5世代（5G）通信網の設備調達に関する新規契約を当面見合

⁶³ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-05-20/nike-adidas-call-tariffs-catastrophic-in-open-letter-to-trump>

⁶⁴ <https://twitter.com/AFP/status/1131184183940997120>

⁶⁵ <https://uk.reuters.com/article/us-bt-5g/ee-keeps-huawei-in-first-british-5g-network-but-halts-handsets-idUKKCN1SS0SQ>

わせる方針をメディアに明らかにしたと複数のメディアが報じた。また、同社では安全上の理由から常に複数のメーカーと取引しているが、(5G 通信網の構築で) 後れをとらないために、ドイツにおける 5G 網の構築についての政治姿勢が出来るだけ早く明確になることを望んでいる、と言及したとも報じられている⁶⁶。

米国は安全保障上の懸念があるとして、5G 通信網からファーウェイ製品を排除するよう同盟国に求めている。これを受け、ドイツでは、5G 網の構築においてファーウェイを排除すべきかどうかについて議論が行われている。

独経済誌『マネージャーマガジン』(2019 年 5 月 21 日付)によると、ドイツテレコムの子会社ティモテウス・ヘットゲス社長は 2019 年 2 月に「現時点ではファーウェイと協力しない理由はない」とコメントしていた。しかし、同社はその後、ファーウェイ製品の採用に慎重姿勢を強めており、ドイツテレコムの子会社は、「当社は現在すでに、ネットワーク機器の採用においてマルチベンダー戦略、すなわち、複数のメーカーから調達する体制をとっている」と説明し、具体的には、エリクソン、ノキア、シスコ、ファーウェイの順でメーカー名を挙げた。また、「我々は現在、当社の調達戦略を見直している」ともコメントした⁶⁷。

華為技術への禁輸措置、独インフィニオンへの影響は限定的

米国政府は 2019 年 5 月、政府の許可なく技術や部品を輸出できない中国企業のリストに、中国の通信機器メーカー、華為技術(ファーウェイ)を追加した。2019 年 5 月 22 日付の独日刊紙『南ドイツ新聞』によると、同措置の影響は、独半導体メーカーのインフィニオンにも及んでいる⁶⁸。インフィニオンは華為技術に半導体チップを供給しているが、今回の措置を受けて、米国工場で生産している半導体チップは中国に輸出できなくなる。

『南ドイツ新聞』紙によると、インフィニオンは本社をミュンヘンに置くものの、半導体チップの原料となるウェハは、ドレスデン、レーゲンスブルク(以上、ドイツ)、フィラッハ(オーストリア)、マラッカ(マレーシア)、および、米国で生産している⁶⁹。

2020 年 2 月 20 日のインフィニオンの年次総会資料によると、インフィニオンの売上高のうち、中国は全体の 27%を占めている。また、ブルームバーグ通信(2019 年 5 月 20 日付)によると、華為技術との取引はインフィニオンの売上高の 1.3%(年約 1 億ユーロ)にとどまる⁷⁰。

⁶⁶ <https://www.handelsblatt.com/technik/it-internet/nach-kritik-an-huawei-deutsche-telekom-setzt-abschluss-von-vertraegen-fuer-5g-technik-aus/25300738.html>

<https://www.reuters.com/article/us-deutsche-telekom-germany-exclusive/exclusive-deutsche-telekom-freezes-5g-deals-pending-huawei-ban-decision-idUSKBN1Y81MI>

⁶⁷ <https://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/huawei-wie-trumps-bann-infineon-und-deutsche-telekom-trifft-a-1268350.html>

⁶⁸ <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/infineon-huawei-usa-bann-chips-1.4456468>

⁶⁹ 同上

⁷⁰ <https://www.bnnbloomberg.ca/european-chipmakers-drop-as-huawei-ban-cripples-supply-chain-1.1261251>

③ 収益への影響

独 BASF、通期予想を下方修正・米中貿易摩擦が影響

独化学大手の BASF は 2020 年 2 月 28 日、2019 年通期の業績結果を発表、売上高は前年比 2%減の 593 億ユーロ、金利税引前利益 (EBIT) (特別項目計上前) は 28%減の 45 億ユーロだったとした⁷¹。ただし、2019 年第 4 四半期については、販売は微減したものの、EBIT は 23%の大幅増となったとする。背景として、米中貿易摩擦の影響で世界の主要市場の成長が鈍化し、工業及び化学生産の成長は予想を大きく下回り、特に自動車産業を中心とする主要ユーザー産業の需要が著しく低下したと説明した。

2019 年上半期の世界の自動車生産は前年同期に比べ約 6%減少した。特に、世界最大の自動車市場である中国は 2 倍の約 13%の減少となった。これに加え、悪天候と貿易摩擦の影響により、北米の農業セクターで農薬の需要が減退した。

2020 年の見通しについて BASF は、米国の貿易摩擦はこれ以上緩和しないだろうと予測、自動車産業の製造は引き続き減少すると予測する。

独シリトロニック、19 年は大幅な減収減益

独シリコンウエハーメーカーのシリトロニックは 2020 年 1 月 29 日、2019 年通期決算 (暫定値) が大幅な減収減益となると発表した⁷²。米国と中国の貿易摩擦などのマイナス要素の影響により多くの地域で消費者心理が悪化しており、経済成長が鈍化している。このような背景から、多くの顧客が 2019 年初めに生産を大幅に縮小し、ウエハー需要が 2 桁のパーセント台で後退した。

同社の 2019 年通期の売上高は 12 億 7,000 万ユーロとなり、前年に比べ約 13%の減少となった。

利益は前年比約 4 割減の 4 億 900 万ユーロとなった。生産ラインの稼働率の低下や、ドイツにおけるエネルギーコストの大幅な上昇が利益を押し下げた。

2020 年については、米・中貿易摩擦や中東の緊張状態などの地政学的、経済的な展開がマイナス要素になりうるとの見解を示している。また、新型コロナウイルスの影響は、2020 年 1 月 29 日時点では予測困難としている。

④ 大手企業・小規模企業への影響

大手企業は米・中間の貿易を回避、小規模企業は負担増加＝中国 EU 商会

在北京・中国 EU 商会は 2019 年 12 月 9 日、9 月 12～20 日に実施した会員企業を対象にしたアンケート調査の結果 (回答数：174 社) を発表した⁷³。2018 年 9 月に実施した調査に続

⁷¹ <https://www.basf.com/global/de/media/news-releases/2020/02/p-20-141.html>

⁷² <https://www.siltronic.com/de/presse/presseinformationen/siltronic-im-geschaeftsjahr-2019-bei-umsatz-und-ergebnis-im-rahmen-der-erwartungen.html>

⁷³ https://european-chamber.com.cn/en/press-releases/3092/futility_of_applying_bilateral_tariffs_in_a_global_economy_increasingly_apparent_as_large

くもので、継続中の米中貿易摩擦の影響についてさらに理解を深める目的があった。また、今回の報告は、2019年1月に実施した在中欧州企業景気動向調査年次報告書（Annual European Business in China Business Confidence Survey2019）におけるアンケート調査（回答：585社）の結果とも比較・分析している。

大手企業は米・中間の貿易を回避

これによると、多くの欧州企業は、米・中間の貿易摩擦が長期化すると判断し、サプライチェーンの再編成やグローバルな企業ネットワークの活用などの戦略により、米・中間の貿易に課される関税引き上げに対する影響を効果的に回避している。米国または中国向け製品の出荷地および到着地を変更して二国間の関税を回避している。中国EU商会では、このような二国間の関税への対応は、原産地に関係なく全ての輸入品に課される関税とは異なり、大手企業にとって、費用はかかるものの、比較的容易に回避できることを証明している、と指摘している。貿易摩擦前のサプライチェーンは最良のレベルで効率的に構築されているため、変更にはコストがかかるものの、何も対応せずに25%の関税を被るよりもはるかにコスト負担は少なくなるという。

小規模企業は負担増加

これに対し、グローバルなネットワークを持たない欧州の小規模企業は状況が異なる。中国EU商会によると、極めて高品質の製品を中国で生産し、米国に輸出している場合は、顧客にとって代替製品がないことから、堅調な需要を確保することができ、関税の引き上げを価格に転嫁することができる。その一方で、世界的に競争の激しい製品を米国に輸出する場合は、価格の引き上げが容易ではなく、関税コストを甘受するか、値上げにより市場を失うリスクがある。また、グローバルなネットワークを持たない小規模の在中欧州製造企業にとって、サプライヤーの変更が可能な柔軟性のある製品の場合、関税の回避が可能だが、米国のサプライヤーからしか調達できない製品がある場合は、関税引き上げの影響を大きく受けることになる。

中国内のサプライチェーン強化も

中国EU商会はこのほか、関税の影響を回避するため、中国から（主に東南アジアやインドへと）生産移管する企業がある一方、他方では、将来の不確実性へのリスクヘッジとして、中国への投資を増やし同国内でのサプライチェーンを強化している企業もある、と指摘する。

中国EU商会のイェルク・ヴトケ会長は、米中貿易摩擦への欧州企業の対応について、「中国における欧州企業は比較的短期間に関税引き上げの影響を回避したが、このことはグロ

一バル市場における二国間関税の無益さを強調している」との見解を示している。また、「中国はタイムリーで広範囲な改革を確かに必要としており、適切な量の戦略的圧力は物事を正しい方向へと動かすことに役に立つが、関税圧力の繰り返しは戦略的ではないことが証明された」とも指摘している。

BMW、メキシコ工場を開設

独自動車大手のBMWグループは2019年6月6日、メキシコ中部のサン・ルイス・ポトシ州に建設した新工場の開所式を行った。新工場ではBMW「3シリーズ」を生産する。新工場への投資は10億米ドル超。開設当初の立ち上げ期間を終えると、生産能力は年17万5,000台となる。現在、同工場には従業員2,500人が勤務している⁷⁴。

メキシコへの工場進出の背景として、同国が北米自由貿易協定(NAFTA⁷⁵)圏にあり、さらに欧州連合(EU)や南米南部共同市場(メルコスール)加盟国と貿易協定を結んでいることが大きな利点としている。

BMWのオリバー・ツィプセ生産担当取締役(当時、現BMW社長)は同日、メキシコ工場の開設に際し、「ここ(サン・ルイス・ポトシ工場)からBMWの『3シリーズ・セダン』を世界の顧客に出荷する」と述べた。

ドイツの公的国外放送ドイチェ・ヴェレ(DW)(2019年6月7日付)によると、ツィプセ取締役(当時)はメキシコ工場の開設に際し、「現行の貿易摩擦はメキシコにおける計画を変更する理由にならない、BMWは投資計画を堅持する」と強調した。⁷⁶

なお、ツィプセ取締役は「我々は米国に大規模な投資をしている」とも言及した。BMWは2017年6月に、米国事業の強化に向け2018~2021年にさらに6億米ドルを投資すると発表している⁷⁷。

在中ドイツ企業、83%が米中貿易摩擦の影響＝AHK調査

北京のドイツ在外商業会議所(AHK)が2019年11月12日に発表した年次景況感調査によると、在中ドイツ企業の多くが米中貿易摩擦に伴う中国の景気低迷の影響を受けていることが分かった⁷⁸。「米中の貿易摩擦に直接的、間接的に影響を受けている」と回答した企業は、アンケートに協力した在中ドイツ企業の83%に達した。また、「2019年の売上高目標を達成または上回る」と回答した企業は全体の27%にとどまった。

⁷⁴ <https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0296743DE/bmw-group-eroeffnet-werk-in-san-luis-potosi-mexiko?language=de>

⁷⁵ 再交渉を経て2018年10月1日、「米国・メキシコ・カナダ協定(USMCA)」が新たに合意。USMCAはその後内容の修正を経て2020年1月29日に米国が批准済。

⁷⁶ <https://www.dw.com/de/bmw-eroeffnet-neues-werk-in-mexiko/a-49097360>

⁷⁷ <https://www.press.bmwgroup.com/deutschland/article/detail/T0272104DE/erfolgsgeschichte-bmw-group-werk-spartanburg-usa:-in-25-jahren-zum-groessten-produktionsstandort>

⁷⁸ <https://china.ahk.de/de/news/news-details/geschaeftsklima-umfrage-getruebte-erwartungen-deutscher-unternehmen-in-china-abschluss-eines-umfassenden-eu-china-investitionsabkommens-erforderlich>

業界別の中国における2020年の見通しについては、自動車と機械／産業設備で「悪化する」の割合が「改善する」の割合を上回った一方、ヘルスケア製品とIT／通信では、「改善する」と回答した企業が50%を超えた。

具体的には、2020年の各業界の中国事業に対する見通しについて、自動車は、「悪化する」69%、「変わらない」15%、「改善する」16%、機械／産業設備では、「悪化する」39%、「変わらない」30%、「改善する」31%の結果となった。これに対し、ヘルスケア製品では、「悪化する」6%、「変わらない」29%、「改善する」66%、IT／通信では、「悪化する」18%、「変わらない」24%、「改善する」59%となっており、業界によって大きなバラツキがあった。

AHK（北京）のイェンス・ヒルデブランド理事は、中国におけるドイツ企業のビジネス環境について、「2020年はおそらく、貿易摩擦と世界および中国の経済成長の鈍化による不確実性によって特徴づけられるだろう」との見解を示している。

今回の景況感調査は2019年7月29日～9月12日に実施、中国で事業展開するドイツ企業計526社がアンケート調査に協力した。また、今回のアンケート調査は、大手会計事務所KPMGのドイツ法人（KPMG ドイツチェラント）の協力を得て実施した。

5. 対米、対中通商協定に対する欧州企業の反応

本項では、EU 米国間貿易協定（交渉開始前）、EU 中国間投資協定（交渉中）、に対する欧州企業の反応を示す。

ドイツ商工会議所（DIHK）の貿易部長であるフォルカー・トライアー氏は、欧州と米国の間の貿易紛争のさらなる拡大に警鐘を鳴らしており、「相互に有害な関税の引き上げを回避する友好的な合意」が必要であると主張している。

また、DIHKのエリック・シュヴァイツァー会長は、米中政府が2020年1月15日に署名した包括的な貿易協定の第1段階（フェーズ1）について、ドイツ経済にとって不利になる可能性を指摘している。

EU 中国間の今後の関係構築に向けては、ドイツ機械工業連盟（VDMA）が2020年1月31日に、ドイツや欧州の機関に向けたポジションペーパーを発表し、中国に対する貿易政策を見直し、必要に応じて状況に適応すべきであると要請した。VDMAでは、2013年から交渉しているEU・中国投資協定の迅速な締結を要求している。VDMAによると、ドイツのアンゲラ・メルケル首相は2020年9月にライプチヒで開催する予定のEU・中国サミットにおいて当該協定を締結することを提案している。

ドイツ商工会議所（DIHK）は2018年に、ドイツ企業が中国との協力を通して成長していくためのポイントをまとめた「行動計画・中国2019プラス（Aktionsplan China 2019+）」（2018年11月27日）を発表している。中国はドイツ経済にとって最も重要な貿易パートナーであるとし、国内企業を優遇する中国政府の政策の問題点などを指摘しながらも、7つの行動分野について、現状を分析するとともに対策を提唱している。

ドイツ商工会議所、欧米間の貿易摩擦の拡大に警鐘

ドイツ商工会議所（DIHK）が2020年1月23日発表したプレスリリースによると、DIHKの貿易部長であるフォルカー・トライアー氏は、欧州と米国間の貿易紛争のさらなる拡大に警鐘を鳴らしている⁷⁹。

同氏は、DIHKが実施した最新の景況感調査を引用し、在外ドイツ企業の4社に1社以上が貿易障壁を最大のビジネスリスクと見なしていると説明した。

また、「米国の自動車関税の引き上げは、経済に損害を与える米国の一連の関税措置をエスカレーションさせ、大西洋間の貿易関係を強化する機会を大幅に減退させる」との懸念を示し、むしろ必要なのは、「相互に有害な関税の引き上げを回避する友好的な合意」であると強調した。

これまでの貿易紛争の展開については、「すでに弱体化している世界経済と、輸出に大きく依存しているドイツ経済にとって極めて否定的なシグナルであると評価している」とコメント。これまで保留となっていた自動車関税が付加された場合、「世界貿易、特にドイツの輸出に大きな影響を与えるだろう」との見解を示した。

トライアー氏はさらに、「欧州連合（EU）が結束し、決然と欧州の経済的利益を保護することが重要だ」と警告する。「これまでのところドイツ・米国間の貿易は比較的順調に発展してきたが、在米ドイツ企業のビジネスに対する期待感は、現在のエスカレーションがなくても著しく悪化している」とコメントした。

独商工会議所会長、米中フェーズ1合意に懸念

ドイツ商工会議所（DIHK）のエリック・シュヴァイツァー会長は、2020年2月13日付のDIHKのプレスリリースの中で、米中政府が2020年1月15日に署名した包括的な貿易協定の第1段階（フェーズ1）について、「ドイツの輸出業者は極めて複雑な心境で協定の発効を受け止めている」と述べ、両国の「フェーズ・ワン・ディール」がドイツ経済にとって不利になる可能性を指摘した⁸⁰。

シュヴァイツァー会長は米中両国の今回の合意について、「関税をめぐる争いの世界的なエスカレーションが差し当たり回避されたことは前向きな要素だが、懲罰的な関税の大部分は依然として残っていることは負担だ」とコメント。また、世界貿易の本当の緊張緩和への道のりはまだ遠く、国際的なサプライチェーンに直接関与しているドイツ企業にとって、さらなる貿易摩擦の段階的な縮小（デスカレーション）は極めて重要な意味を持つ、と言及した。

また、今回の合意では、中国が米国の工業製品の輸入を大幅に増やすとしており、ドイツ産業が犠牲になる恐れがある、と指摘した。また、今回の合意が世界貿易のルールに沿って

⁷⁹ <https://www.dihk.de/de/aktuelles-und-presse/presseinformationen/us-strafoelle-auf-autos-wuerden-deutschen-export-erheblich-treffen-17528>

⁸⁰ <https://www.dihk.de/de/aktuelles-und-presse/presseinformationen/wirtschaft-sieht-phase-eins-deal-zwiespaeltig--17166>

いるかも不明だ、との見解を示した。

シュヴァイツァー会長はさらに、両国の協定は、「管理貿易 (Managed Trade)」であり、自由貿易の原則と矛盾する、と指摘。「このようなモデルは今後の貿易協定の模範となってはならない。だからこそ、世界貿易機関 (WTO) の機能回復が極めて重要だ」とコメントした。

ドイツ機械工業連盟、中国に対する貿易政策の見直しを要請

ドイツ機械工業連盟 (VDMA) は 2020 年 1 月 31 日、ドイツや欧州の機関に向けたポジションペーパーを発表し、中国に対する貿易政策を見直し、必要に応じて状況に適応すべきであると要請した⁸¹。中国企業に対する政府補助金による市場競争の不公平の改善や、公共入札における国外企業の平等なアクセスの確保などを求めており、ポジションペーパーでは、改善の必要がある 7 分野として、◇補助金◇公共入札◇EU 合弁規制◇国外投資◇「一带一路」◇輸出金融◇輸出規制——を挙げている。

VDMA のウルリッヒ・アッカーマン貿易担当部長は、「中国は多くの分野においてすでに、開発途上国ではなくなった。このため、中国にもドイツや欧州連合 (EU) と同じ国際的な貿易ルールを適用しなければならない」と指摘する。

VDMA では、2013 年から交渉している EU・中国投資協定の迅速な締結を要求している。VDMA によると、ドイツのアンゲラ・メルケル首相は 2020 年 9 月にライプチヒで開催する予定の EU・中国サミットにおいて当該協定を締結することを提案している。

世界貿易機関 (WTO) の加盟国は現在、補助金を報告する義務があるが、実際には、一部が報告されているのみの状況にある。VDMA は、中国における国営・民間企業への補助金は国内における生産コストに歪みを生じさせ、輸出に対する補助金は国際的な競争に影響を及ぼしている、と指摘する。このような状況を改善するため、当該ルールを厳格化し、報告されていない補助金は自動的に市場を歪めていると判断し、対抗措置を取ることができるようにすべきだとしている。

公共調達に関しては、EU では、EU 加盟国と非 EU 加盟国の企業を区別していないが、中国では公共調達における国外企業のアクセスが制限されている。また、中国企業が、労働、人権、持続可能性における基準を満たしているかも不透明であると指摘。さらに、政府補助金の厳格な規定が中国企業には適用されておらず、市場競争を歪めている、と批判している。

ドイツ商工会議所、「行動計画・中国 2019 プラス」発表

ドイツ商工会議所 (DIHK) は、ドイツ企業が中国との協力を通して成長していくためのポイントをまとめた「行動計画・中国 2019 プラス (Aktionsplan China 2019+)」(2018 年 11 月 27 日)⁸²を発表した。中国はドイツ経済にとって最も重要な貿易パートナーであるとし、国

⁸¹ <https://www.vdma.org/v2viewer/-/v2article/render/46465906>

⁸² <https://www.dihk.de/resource/blob/16620/c6a3bc0ef9c70936a47be47726535f37/dihk-aktionsplan->

内企業を優遇する中国政府の政策の問題点などを指摘しながらも、7つの行動分野について、現状を分析とするとともに対策を提唱している。

具体的には、「貿易政策」、「ドイツにおける中国企業の投資 - 中国製造 2025 (Made in China 2025)」、「イノベーション」、「新しいシルクロード (一帯一路)」、「第 3 国における協力」、「コミュニケーション」、「プラットフォームや交流フォーラムを通じた取り組み」について、現在の課題やチャンス、今後の成長や改善に向けた対策をまとめている。例えば、中国における問題点を指摘する一方、貿易を通して中国に改善を求め、影響力を及ぼしていく「貿易を通じた転換」などを提唱している。今回の発表で提唱した対策については、DIHK や地方商工会議所 (IHK)、在外ドイツ商工会議所 (AHK) を通して積極的に取り組んでいくとの意欲を示している。

DIHK のエリック・シュヴァイツァー会長は今回のレポート発表に際し、「米国と中国の経済摩擦が悪化する中で、ドイツにおいてはどちらかを選択しなければならないようなジレンマが強まっている」と指摘したうえで、世界的に事業を展開するドイツ企業や国際的なネットワークを必要とする国内経済にとっては、「両方を選択する戦略」に未来がある、と強調した⁸³。

独仏伊の産業連盟が経済会議、欧州の競争力強化に向けた対策を要請

ドイツ産業連盟 (BDI)、フランスの経営者団体 MEDEF、イタリア産業総連盟 (コンフィンドゥストリア) の 3 経済団体は 2019 年 12 月 4~5 日ローマにおいて第 1 回三国間経済フォーラムを開催し、共同宣言を発表した⁸⁴。3 経済団体は、独仏伊の政府に対し、企業の競争力を再び取り戻し、経済システムをより活発にするための構造的な対策を実施するよう要請した。また、EU に対しては、EU の主権と競争力の強化により、世界的な経済勢力圏となること、および、EU 市民の安心感と共通の繁栄への参加を可能にする安定した成長と雇用を求めている。

具体的には、共同宣言の中で、(1) 成長と競争力強化のための投資、(2) 環境に適合した経済への資金拠出、(3) 欧州がデジタル経済で主導権を握るためのイニシアチブ、(4) EU 域内市場の有効活用と欧州企業の競争力を強化するための産業政策、(5) 開かれた公正な国際貿易・投資を支持する EU の強い姿勢および貿易・投資紛争における EU の利益に対する一貫した姿勢——の 5 点を挙げている。

china-data.pdf

⁸³ <https://www.dihk.de/de/themen-und-positionen/internationales/laender-und-maerkte/asien-pazifik-9046>

⁸⁴ 共同宣言 (ドイツ語)

https://bdi.eu/media/themenfelder/industriepolitik/publikationen/20191205_Stellungnahme_BDI-Confindustria-MEDEF_Rome_Triateral.pdf

■開かれた公正な貿易・投資を要請

上述の(5)に関しては、世界的な保護主義の広がりにより、貿易と投資はますます制限されているとし、自由貿易からの撤退は我々の経済力だけにとどまらず、さらに大きな影響を及ぼし、包摂的で持続可能な発展のチャンスを脅かすと警告。欧州委員会の取り組みについて、下記の5点に言及・要請している。

- ・ EUの主要貿易相手国、特に中国と米国の一方的かつ競争に反する措置に対抗するための、貿易政策の実施強化。EUは、欧州の商品、サービス、公共調達市場へのアクセスを確保し、相手国に平等な競争ルールを尊重するよう求める必要がある。具体的には、欧州市場における産業補助金や国営企業に対するより効果的で厳格な要件の枠組み開発や、EUの競争規則の近代化が挙げられる。
国外投資家に対するインセンティブと欧州企業価値を確保するための貿易防衛手段のバランスを取る一方で、貿易相手国に欧州基準の採用を促すため、国外からの直接投資に対する審査を最大限に活用する。
- ・ 欧州企業に国外市場へのアクセスを確保するための措置として、EU規制の近代化、ユーロの国際的役割の強化、国外規制との公正な競争環境の構築。
- ・ 新しい二国間協定による自由貿易の促進、および、相手国による当該協定の実施と遵守の確保。
- ・ 欧州委員会による2020年からの「Chief Trade Enforcement Officer（首席通商執行官）」の役職の新設を歓迎。
- ・ 欧州委員会は、企業にとって引き続き高い優先事項である多国間貿易システムを支援するために必要なあらゆる措置を講じるべきである。EUは、世界貿易機関（WTO）の改革において最前線に立たなければならない。2020年6月にカザフスタンで開催される第12回WTO閣僚会議に先立ち、コンセンサスを作成し、WTOに必要な全体的な改革を推し進めていくべきである。

仏経団連会長、「経済冷戦」に懸念・多国間主義を支持

フランス企業運動（MEDEF）のジェフロワ・ルードベジュー会長は2019年7月5日、フランスのエクス＝アン＝プロヴァンスで開催されたG7ビジネス・サミット（B7サミット、2019年7月4～5日）に出席した際、米ニュース専門放送局CNBCの取材に対し、「現在のいわゆる『経済冷戦』は我々にとって非常に心配だ」との懸念を示した⁸⁵。

今回のB7サミットは、MEDEFが議長を務めた。G7加盟国（ドイツ、カナダ、米国、フランス、イタリア、日本、英国）のビジネスリーダーと国際専門家が参加しており、4つの柱、すなわち「開かれた公正な国際貿易・投資」「環境と調和した移行と生物多様性」「デジタル変革とサイバーセキュリティ」「新しいグローバル・ガバナンスと仕事の未来」がテー

⁸⁵ <https://www.cnbc.com/2019/07/05/trade-war-worrying-says-medef-president.html>

マとされた⁸⁶。

ルードベージュ会長は CNBC に対し、「自由貿易は莫大な富を生みだした」と言及し、「より多くの多国間主義を支持する」との姿勢を示した。

同会議に出席したビジネスフランス（フランス貿易投資庁）のパスカル・カニー会長は 5 日、CNBC に対し、トランプ大統領の欧州の貿易を標的にしたやり方は「明らかに懸念だ」と述べるとともに、米国の撤退（自国第一主義）により、欧州主要国への国外直接投資を大幅に削減する雰囲気生まれたと言及した。また、世界は中国の国家資本主義と米国の「きわめて攻撃的な」貿易における新たな姿勢との中間の道を見つける必要がある、と述べた。

⁸⁶ <https://www.elysee.fr/g7/2019/01/01/business-7-b7.en>
<https://www.keidanren.or.jp/policy/2019/055.html>

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/ora2/20190047>

「対米・対中関係をめぐる欧州企業のビジネス動向」

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