

MURC Focus

ドイツが抱える対中デリスキングの難しさ

～自動車工業を中心に産業空洞化を促す恐れも

調査部 副主任研究員 土田 陽介

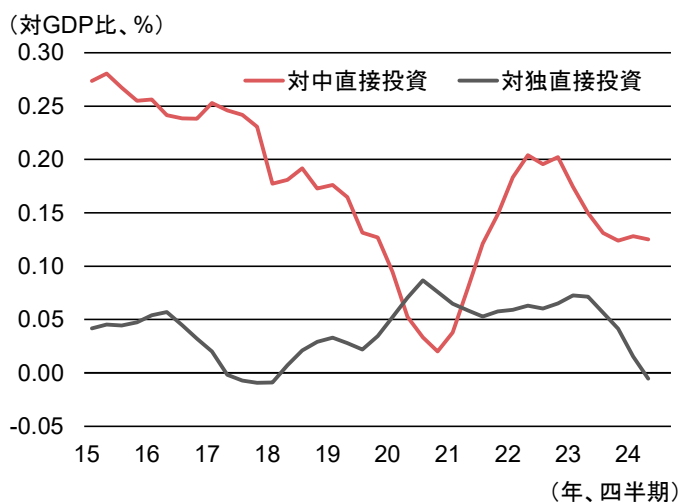
- ドイツのオラフ・ショルツ首相は2023年7月、同国として初となる『対中戦略』を発表し、中国との間でデリスキングを図ることを表明した。しかしながら、今のところその取り組みは進んでいない。
- ドイツの企業、特に自動車メーカーは中国との関係を引き続き重視している。EUのEVシフトに対して不信感を抱いていることも、ドイツの自動車メーカーのデリスキングを阻んでいる。
- 11月に発足する欧州委員会の次期執行部も、基本的に中国との間でのデリスキング路線を進めると考えられる。次期執行部によるデリスキングの旗振りが、かえってドイツの産業空洞化を促す恐れに注視したい。

1. 底堅く推移するドイツの対中投資

ドイツのオラフ・ショルツ首相は2023年7月、同国として初となる『対中戦略』(China-Strategie der Bundesregierung)を発表、中国との間で事実上の「デリスキング」を図ることを表明した。それから一年が経過したが、今のところその取り組みは進んでいない。例えば、ドイツの直近2024年4～6月期の対中直接投資(4四半期後方移動累積)は対名目GDP(国内総生産)比で0.13%と、4期連続で同じ水準だった(図表1)。

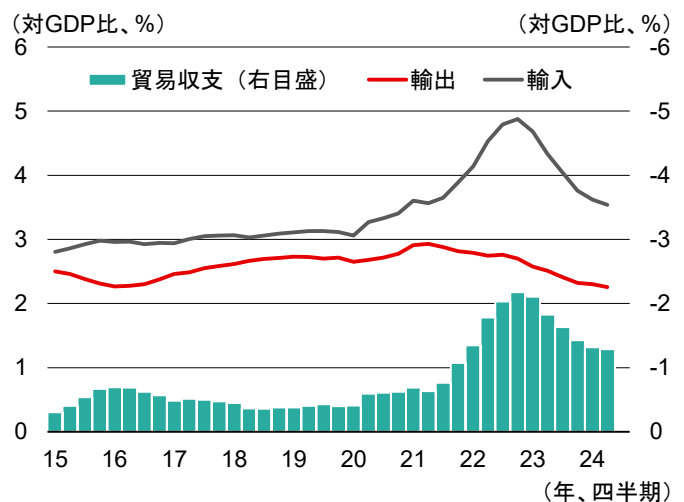
2015年時点で、ドイツの対中直接投資は名目GDPの0.25%を超えていた。そこから比べると、足元の対中直接投資は確かに減少している。一方で、2023年7月に『対中戦略』を発表して以降、ドイツの対中直接投資の水準に変化は窺えないため、対中直接投資の動きからは、ドイツが中国との間でデリスキングを進めていると評価することはできない。なお、中国からドイツへの直接投資(対独直接投資)は、足元にかけて減少している。

図表1. ドイツの対中直接投資



(注)4四半期後方移動累積
(出所)ドイツ連銀、ドイツ連邦統計局

図表2. ドイツの対中貿易収支



(注)4四半期後方移動累積
(出所)ドイツ連銀、ドイツ連邦統計局

2. 貿易赤字は縮小も高止まり

他方で、ドイツの対中貿易赤字も、削減がそれほど進んでいない(前頁図表 2)。それまで名目 GDP の 1% に満たなかったドイツの対中貿易赤字(4 四半期後方移動累積)は、2022 年 1~3 月に 1.3% と急拡大し、同年 10~12 月期には 2.2% を超えた。この赤字の拡大は、主に輸入の急増によるものだった。その後、輸入の減少で対中貿易赤字も削減されたが、依然として GDP の 1% を超えており、高止まりしている。

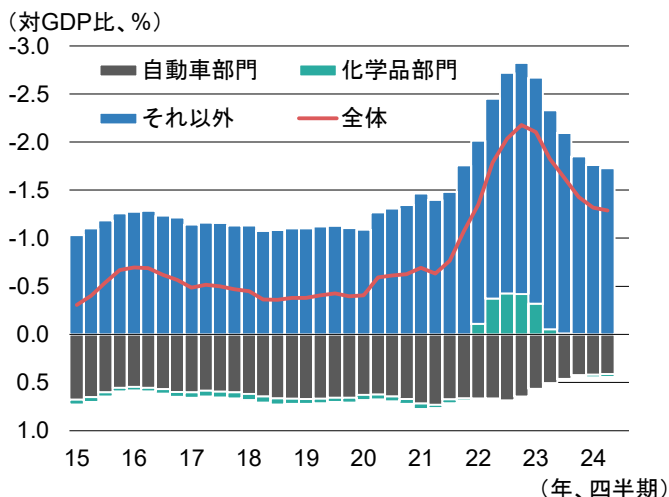
対中貿易収支の財別内訳(図表 3)を確認すると、2022 年の対中貿易赤字の拡大は、化学品部門の貿易赤字に起因することが分かる。ドイツの化学品は、2022 年 2 月にロシアがウクライナへと侵攻し、天然ガスを中心とするエネルギー価格が急騰した影響で、競争力を失った。反面で、中国は国内需要が低迷しており、化学品の輸出を強化していたため、ドイツの化学品部門の貿易収支は赤字に転じたのだと考えられる。

2023 年に入ると、ガス価格の安定で化学品部門の貿易赤字が解消したため、対中貿易赤字も縮小する。一方、自動車部門の貿易黒字が減少したために、対中貿易赤字は 2022 年以前よりも高水準のままである。自動車部門の貿易黒字が減少している最大の理由は、ドイツ車の競争力低下と中国車の競争力向上にあるとみられる。実際に完成車の輸出入動向を見ると、中国への輸出が減る一方、中国からの輸入が増えている(図表 4)。

一般的に、ドイツの産業競争力は人件費高と原材料高を受けて悪化しており、自動車工業においてもそれは同様である。反面で、中国の自動車工業は、電気自動車(EV)を中心に競争力を高めている。その結果、ドイツの自動車部門の対中貿易黒字は縮小していると考えられる。

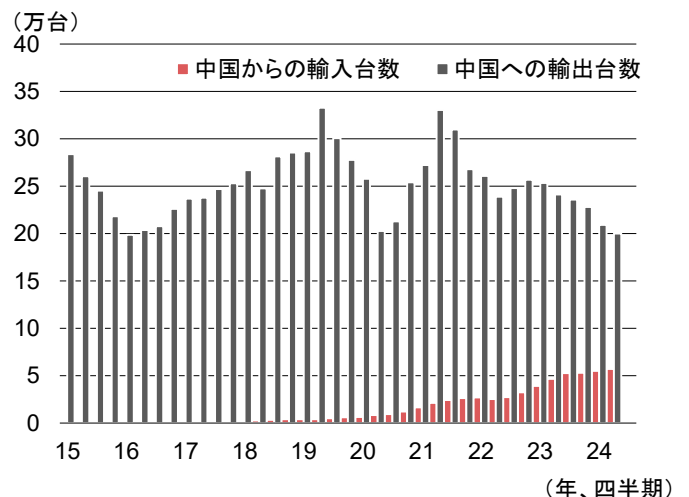
同時に、ドイツと中国の間には、密接な供給網(サプライチェーン)が形成されていることにも注目すべきである。例えばドイツの完成車メーカーは、主に中国のメーカーから車載用バッテリーを調達し、EV を生産している。こうした流れもまた、ドイツの自動車工業の対中貿易黒字の縮小につながっているとみられる。

図表3. 対中貿易収支の財別内訳



(注)4 四半期後方移動累積
(出所)ドイツ連銀、ドイツ連邦統計局

図表4. ドイツと中国の完成車輸出入動向



(注)4 四半期後方移動累積
(出所)中国海関総署

3. ドイツの自動車メーカーは中国との関係を重視

シュルツ首相はデリスキングを推進すると表明したが、一方でドイツの企業、特に自動車メーカーは中国との関係を引き続き重視している。中国の首都北京で2024年4月25日から5月4日の日程で開催された第18回北京国際自動車展覧会(北京モーターショー)では、ドイツの主要完成車メーカー3社(BMW、メルセデス・ベンツ、フォルクスワーゲン)が対中戦略を発表、今後も中国との関係を重視する姿勢を鮮明にした。

ドイツの自動車メーカーにとって、中国市場は最大の収益源である。同時にドイツの自動車メーカーは、中国企業との間で密接な供給網を構築している。そのため、ドイツの自動車メーカーが中国との間でデリスキングを進めることは困難であると同時に、合理性に乏しい。さらに、ドイツの自動車メーカーがEUのEVシフトに対して不信感を抱いていることも、ドイツの自動車メーカーのデリスキングを阻んでいると推察される。

そもそもドイツの自動車メーカーは、EUの執行部局である欧州委員会が進めてきたEVシフトの動きに対して慎重な態度を堅持してきた。走行時に温室効果ガスを排出しないゼロエミッション車(ZEV)のカテゴリに合成燃料(e-fuel)を用いた内燃機関(ICE)車が含まれるようになったことにも、ドイツの自動車メーカーの意向が強く反映されている。とはいえ、欧州委員会はEVの早急な普及を引き続き目指している。

一方、中国も新エネルギー車(NEV)という概念の下で自動車の電動化を推進しているが、新車供給からハイブリッド車やICE車を排除してはいない。そのためドイツの自動車メーカーにとっては、EUの規制を受けるドイツに経営資源をとどめるよりも、それを中国に移管したほうが経営の自由度を維持できる可能性が高い。つまりドイツの自動車メーカーの中国重視の姿勢は、欧州委員会に対する不信感と表裏一体の関係にあると考えられる。

4. デリスキングの強制が産業空洞化を促す恐れ

中国との間でのデリスキングを主導しているのは、欧州委員会のウルズラ・フォンデアライエン委員長とフランスのエマニュエル・マクロン大統領である。一方で、ドイツの企業、とりわけ自動車メーカーは、中国との関係の見直しに慎重である。その両者に板挟みとなる中で2023年7月にシュルツ首相が公表した対中戦略に、どの程度の実効力が伴っているかはそもそもとして疑わしい。

フォンデアライエン委員長が再任されたこともあり、11月に発足する欧州委員会の次期執行部も、基本的に中国との間でのデリスキング路線を進めると考えられる。この動きが現実寄りに修正されるならまだしも、むしろ強化されるようなことになれば、ドイツの自動車メーカーは中国に経営資源を移管する動きを加速させることになりかねない。欧州委員会によるデリスキングの旗振りが、かえってドイツの産業空洞化を促す恐れには注視したい。

－ ご利用に際して －

- 本資料は、執筆時点で信頼できるとされる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一的な見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客さまの決定、行為、およびその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客さまご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所:三菱 UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当社までご連絡ください。