

EU 通貨統合と単一市場の現状

—— マクロ経済指標と価格水準の収斂度を中心にして ——

藤 原 洋 二

1. はじめに

1999年1月から、EU加盟国中11カ国（後にギリシャが加わり12カ国）に財・サービスの価格を表す計算単位として単一通貨ユーロが導入された（以下、ユーロを導入した国々を「EU加盟国」全体と区別する意味で「ユーロランド」と表現する）。また、2002年1月からは、ユーロの現金通貨が流通するようになり、それと引き換えにユーロランド各国の通貨は回収され、経済社会から姿を消していった。

1980年代以降、EU加盟国間では人・金・物の自由移動が段階的に進められてきたが、その動きは1991年のマーストリヒト条約締結以降加速度を増し、単一通貨ユーロ導入によって（少なくとも）ユーロランドの内側は、広大な面積と膨大な人口を抱える「アメリカさえも上回る」単一巨大市場が形成されることになっていた。事実、欧州委員会は90年代末の段階で「もはや EU は単一市場として機能している」と謳いあげる報告書を世に問うている⁽¹⁾。

ところで、伝統的な経済学のフレームワークを用いれば、ある経済社会が一つのマーケットであることを確定させるためには、いくつかの条件をクリアしなくてはならない。まず、経済社会内部で地域によるマクロ的な経済指標に

極端な違いが存在していないことである。もしそうでなければ、金融政策（通常一つの経済社会に一つ。ユーロランドにおいても域内全体に対して欧州中央銀行（ECB）が単一の政策で臨むことになっている）が適用できなくなってしまうからである。「域内各国の景気は対称性を強めているので、単一の金融政策で十分対応できる」というしばしば見受けられる議論は現在のところ「希望的観測」にすぎないであろう⁽²⁾。もちろん、例えば日本という一つの経済社会内部においても地方毎に経済指標が異なっている場合も存在する。ただその場合には、個別地域に対して公的な支援を含む包括的な財政政策が発動されることになるし、かりにその地方の経済が長期・構造的に問題を抱えている場合には、労働力の地域移動が発生し、歪みが是正されることになる筈である。しかし、「安定・成長協定」⁽³⁾によって EU 加盟各国は自国に対する財政政策発動に関して強い足かせが課せられており、それが有効に機能する可能性は乏しい（これについては、欧州委員会自体による財政政策展開の可能性と併せて後で詳細に議論する）。また、国境を越えた労働力移動については、一部の知的・専門的職業従事者を除けば、これまでそれが大規模に発生した事実はなく、近い将来においてもそうした可能性は低い。となれば、「ユーロランド各国間で経済指標に大きな違いが存在していない」、つまり「景気の非対称性が解消されている」ということが、頼るべき経済政策が金融政策一本であるユーロランド各国のポジションとして不可欠な条件となるだろう。しかし本稿では「現在のユーロランドはこの条件を満たしていない」ことを明らかにすることを目的の 1 つとしており、しかも「収斂」よりも「拡散」という現在の状態が顕在化したのはユーロが導入された後のことであることも明らかにしてみたい。

単一市場が成立していることを示す第 2 の条件としては、「市場内で『一物一価の法則』が成立していること」が重要である。これは単一市場を構成する経済社会内で「価格の裁定行動が不可能」ということを意味しており、そのためには「著しく合理的な理由」が無い限り、域内各国の価格が収斂しているこ

とが事実として明らかにされなくてはならない。もちろん、税制あるいは地域固有の状況、更には文化的趣向性の違いなどから域内全ての国で同一の財・サービスが同一の価格で表示されるということとはありえないことである。しばしばこの種の議論に用いられる「ビッグマックの価格」などは、食生活という人々の生活の中にあって最もファンダメンタルな事項に係わるものであり、その比較が大きな意味を持つとは思えない⁽⁴⁾。また、各国間で所得水準が現実には異なっている以上、各国別の需給関係がある程度成立することがあるかもしれない（「輸送費」の存在も決して無視し得ない条件である）。しかし、欧州委員会自身は「域内各国間での乗用車の販売価格の違いは最大12%まで」⁽⁵⁾という目標を掲げている。これはユーロランドの国々が先進工業国であり、そうした地域では乗用車は家計における「標準装備」と目されていることを前提にして、「ある程度普遍性のある財については単一価格が実現する」という見方を欧州委員会が採用していることを意味している。となれば、現実の乗用車の価格をユーロランド各国毎に調査することが必要になってくる。更に、「サービス価格の収斂」という観点から、「輸送費」を限りなく無視できる項目である金融サービス市場に関わる収斂度についても検討が必要になる。

こうした問題意識に基づいて、本稿は以下のような2部構成になっている。まず、第1章ではユーロランド各国間の経済指標の動きを検討する。既に述べたように、また本文の図表群から直感的に理解できるように、各国間での指標のばらつきは明白であり、時間の経過と伴って指標間にはむしろ「拡散」の方向が見て取れることから、ユーロランドの現状が「景気の対称性の解消」とは程遠いことが明らかになる。

次に第2章では、区域内各国における価格の収斂度合いに関して検討を加えてみる。これも現実の資料を見れば一目瞭然なのであるが、価格は決して収斂の度合いを高めていない。問題はそれが「著しく合理的な理由」に基づいたものなのか、ということであり、そのために税制あるいは財・サービス供給を巡

る社会的な慣行などについて分析を行ってみたい。更に大手監査法人のレポートを援用しながら、金融サービス業における収斂度についても検討を行っている。

最後に本稿の基本的スタンスを確認しておく。筆者は単一通貨ユーロ導入に関して懐疑的な論考をこれまで行ってきたが、本稿もその延長線にある。現実導入された後でどのような経済現象が発生してきたのか、そして、単一通貨導入のベンチマークであると通常考えられている「(何らかの形でかの)最適通貨圏」の条件をユーロランドが満たしているのかを検討し、それが満たされていない現状を明らかにすることを通じて、ユーロの今後を遠視しようとするのが本稿の最終目的である。

第 1 章 マクロ経済指標の乖離

(1) 20世紀末までの各国経済の概観

この節では順次 GDP・物価上昇・失業率という 3 つのマクロ経済指標の 1995 年から 20 世紀末までの推移を概観し、次節以後の議論の前提を提供したい。なお、分析の対象とするのは規模の面でユーロランドの経済的な核をなすドイツ・フランス・イタリアと近年の急激な成長により大きな変化を体験しているスペインに限定し、必要に応じて他の国の事情も紹介する。因みに、本稿では直接言及しない指標であるが、「財政赤字」という面で見ると、核をなす 3 カ国は危機的な状態にあるが、スペインではそうした懸念が殆どないという点で際立った対照を見せている。

GDP の推移 (表 1—1)

ユーロランド全体を通じて 90 年代後半には順調な経済成長が実現するとともに、域内各国も踵を接するようにして経済規模の拡大を遂げていった。単一通貨を導入することで為替リスクを消滅させるという大事業を成し遂げたことで分かるように、ユーロランドが本来目的とすべきところは域内市場取引の増

表 1 — 1 1995年から2003年にかけての 4 か国の GDP の推移

	ド イ ツ	フランス	イタリア	スペイン
1995	100	100	100	100
1996	100.8	101.1	100.9	102.3
1997	102.2	103.1	102.4	106.3
1998	104.4	106.6	103.7	110.5
1999	106.3	110.2	106.7	115.9
2000	109.3	114.7	110.1	120.7
2001	110.0	117.2	112.1	123.9
2002	110.2	118.6	112.5	126.4
2003	110.3	119.3	112.9	128.0

出典：OECD

註(1)1995年を100とした指数。

(2)数字は各年度末。但し、1999年は第 3 四半期末で2003年は第 2 四半期末。

大による安定的な経済成長である。しかし、少なくとも現在に至るまで、各国の景気動向は2つの面でアメリカの経済の動向に強く規定されている。まず、アメリカのマクロ経済的動きは各国のそれに直接的なインパクトをもたらしている。この時期アメリカは所謂「IT 革命」と命名されるほど飛躍的な生産性の向上を背景とする経済成長を実現されており、一部からは「景気循環はアメリカから消滅した」と評されるほど息の長い拡大局面を続けていた。域内各国がこの恩恵に浴していたことは想像に難くない。次に、対米ドル為替レートもユーロランドに対する大きな規定要因であるが、この時期のユーロランド各国にあって、対米ドルで減価した通貨を持ったところ（典型的にはスペイン）には成長への追い風が吹いたが、逆に増価した通貨を持ったところ（典型的にはイタリア）にはいくぶん辛い状況となっていた。ただ、スペインの急激な経済成長は、その出発点を1993年のペセタ切り下げにしていることは事実である

が、その後の成長を全てこれに帰着させる訳にはいかないだろう。EU 諸国からこの時期スペインには自動車産業を筆頭に大規模な直接投資が行われ、「ガーシェンクロンの仮説」を絵に描いたような発展を遂げていったことも見落とすべきではない。因みに、スペインは現在ドイツ・フランスに次ぐ欧州第 3 位の自動車生産大国となっている。

物価水準の推移（表 1—2）

この指標においても 90 年代後半、4 カ国の足並みは大きく乱れることはなかった。殊にドイツ・フランスは景気の拡大局面にありながら、極めて低いペースとなっており、理想的な状態だったといえるだろう。ただ、スペインはこの時期からインフレの兆候が現れており、これまた「バラッサ—サミュエルソン効果」（キャッチアップ過程にある国においてしばしば見られるインフレの構図）そのものと言えるのかもしれない。

表 1—2 1995 年から 2003 年にかけての 4 カ国の物価水準の推移

	ド イ ツ	フランス	イタリア	スペイン
1995	100	100	100	100
1996	101.4	102.0	104.0	103.6
1997	103.3	103.2	106.1	105.6
1998	104.3	104.0	108.2	107.5
1999	105.3	104.6	110.2	110.5
2000	106.5	106.3	112.8	113.8
2001	108.6	108.1	115.9	117.9
2002	110.1	110.1	118.8	121.5
2003	111.0	110.1	121.7	125.3

出典：OECD

註(1)1995 年を 100 とした指数。対象は消費者物価水準。

(2)数字は各年度末。但し、1999 年は第 3 四半期末で 2003 年は第 2 四半期末。

表 1—3 1995年から2003年にかけての4か国の失業率の推移

	ド イ ツ	フランス	イタリア	スペイン
1996	8.9	12.4	11.7	22.2
1997	9.9	12.3	11.7	20.8
1998	9.4	11.7	11.9	18.8
1999	9.1	10.9	11.4	15.5
2000	7.8	9.3	10.4	11.3
2001	7.8	8.5	9.4	10.6
2002	8.6	8.8	9.0	11.3
2003	9.4	9.3	8.9	11.4

出典：OECD

註(1)単位は%。

(2)数字は各年度末。但し、1999年は第3四半期末で2003年は第2四半期末。

失業率の推移（表 1—3）

いずれの国においても、経済成長を背景に、失業率は低下していった。ことに急激な経済規模の拡大を達成したスペインでは、20%台という驚くべき水準から一挙に11%台に低下させることに成功している。

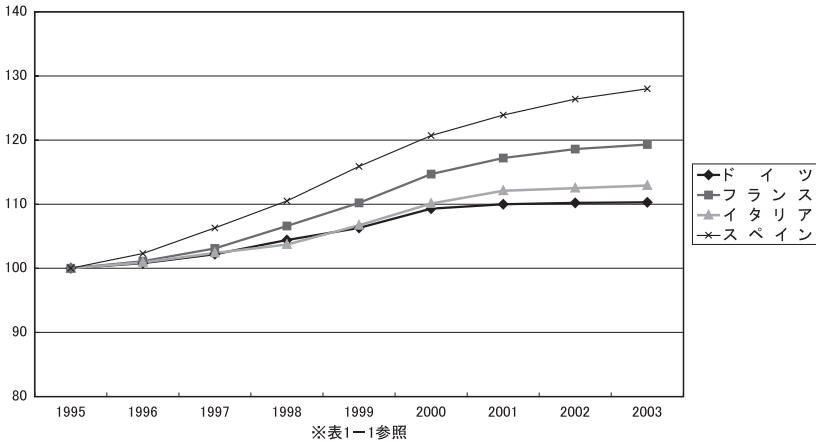
(2)21世紀に入ってから足取り

第1節で見たように、21世紀の声を聞くまでの期間、ユーロランドには蜜月ムードが満ちていた。基本的に順調な経済成長・低インフレ・失業率の低下と3つの経済指標すべてが望ましい方向を向いており、それがいずれの国においても実現していたからである。ホールセールレベルでの単一通貨ユーロの導入（1999年）時点においてはまさにユーロランドの経済は収斂の兆しを明らかにしていたのである。しかしその後事態は大きく変化する。

GDP の推移（表 1—1・図 1—1）

思わぬ高値を付けてスタートしたユーロであるが、それが「ご祝儀相場」で

図 1—1 4 力国の GDP の推移



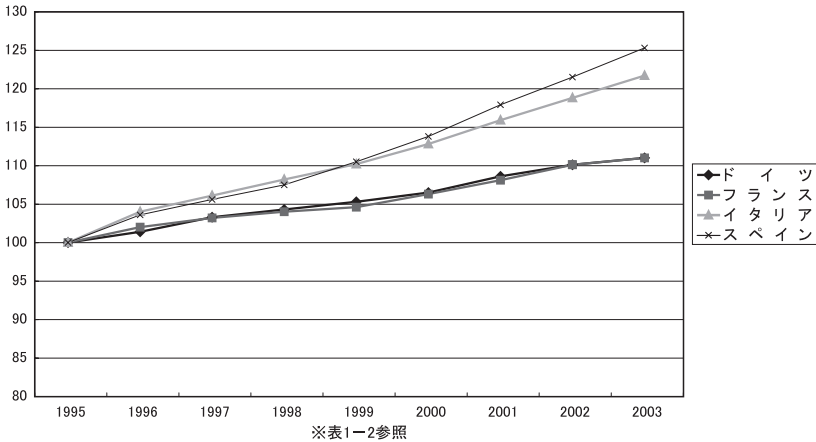
あったことが明らかになるのにはそれほど時間はかからなかった。その後ユーロの為替レートは減価基調となってゆくのであるが、当初はこれが幸いした。2000年から2001年にかけて、いずれの国も高い経済成長を記録している。しかし、アメリカにおける所謂「IT バブルの崩壊」に代表されるような世界経済の規模の縮小と国際政治的なリスクの高まりによる先行き不透明感の増大は、ユーロランドに属する殆どの国々の景気を失速させていった。更に、2002年以降のユーロの対外価値上昇は、各国への外需の減退をもたらし、イタリア・ドイツはほぼゼロ成長となってしまった。その中にあって一人スペインだけがその後も経済成長軌道に乗り続けているが、これはこの時点でこの国が建設業を主体とした内需を成長の柱に据えていたことが奏効したものである。

以上のことから、現時点において、ユーロランド内には経済成長を維持している国と、限りなくゼロ成長に近い国とが並存していることが理解されよう。

物価水準の推移 (表 1—2・図 1—2)

原油価格の高騰があり、それを反映させる形で各国とも物価上昇が続いたが、2002年以降基調に変化が生じている。ドイツがデフレに近い常態に陥って

図1—2 4カ国の物価水準の推移



いるのである。これに関しては「周辺を低賃金国に囲まれているドイツの姿は、東アジアにおける日本のそれを髣髴とさせる」⁽⁶⁾という評価が下されるほど「構造的」な面があり、容易には解消しないものと目されている。また、スペインの物価上昇に歯止めが掛からないのも注目すべき点である。これは先に紹介したバラッサ・サムエルソン効果が継続しているものと解釈することができるが、一方でスペインの雇用関係の「特殊性」を反映したものと看做すこともできる。つまり、この国では他のユーロランドに比べて「インフレベッグ付き賃金決定契約」が依然として色濃く残っており、「インフレがインフレを呼ぶ」という循環を呼ぶ可能性が高い体制になっているのである⁽⁷⁾。

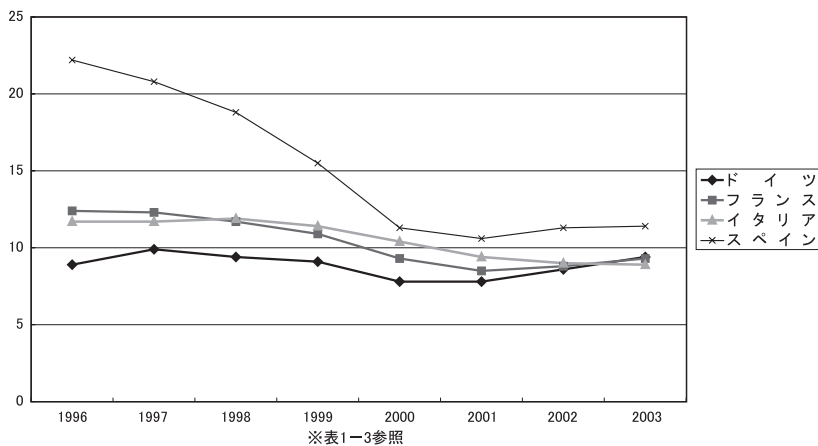
以上のことから、現時点において、ユーロランド内にはインフレ基調の国とデフレ基調の国が並存していることが理解されよう。更にこの認識は、金利水準を議論する際に重要なインプリケーションをもたらすものである。1999年以降、ユーロランドにおいては欧州中央銀行が定める「一本の金利 (= 基準金利)」が全ての金利体系の礎となっているが、これほど物価上昇率が異なれば、各国間の実質金利に大きな差異が生じることになるからである。具体的に

例えば、ドイツの実質金利は異常に高く、逆にスペインにおいてはそれがマイナスとなっているのである。これが「単一金融政策」の遂行に暗い影を落とすものであることは言うまでもない（本稿第 2 章参照）。

失業率の推移（表 1—3・図 1—3）

2001年をボトムにして、各国とも景気減速を受ける形で失業率が上昇している。殊にドイツは深刻で、ここ数年間での経済成長の果実を無にするような数字となっている。なお、失業率については2つの点で注意を喚起しておく必要があると考える。まず、この期間中ほぼ一貫して失業率を下げているスペイン・イタリアにおいては、雇用増大のかなりの部分がパートタイム形態のものでありことを指摘しておきたい⁽⁸⁾。両国とも「同一労働・同一賃金」を制度的に謳っているが、実際にはフルタイムの従業員よりもかなり低賃金であり、雇用が不安定なことは言うまでもない。次に、現在検討しているのは国別の失業率であるが、一国内においても地域によって数字が大きく異なっていることである。典型的な数字を挙げれば、スペイン（アンダルシア州26%，カタロニア州10%）、ドイツ（旧西ドイツ地域7%，旧東ドイツ地域17%）といったとこ

図 1—3 4 カ国の失業率の推移



るである。更に注意が必要なのは、こうした失業率の偏差が景気循環的なものではなく、長期に亘る構造的なものであることである。本来こうした問題は国民経済単位であれば、労働力の移動で解消される筈であるが、そうした兆候は殆ど見られない。例えばスペインでは2つの州でこれだけの労働需給の違いがあるにもかかわらず賃金水準は同じであり、手厚い失業手当の存在もあいまって「労働者の4人に3人は、居住地域の移動を伴う就労を望んでいない」⁽⁹⁾というのが現状である。話がわき道にそれるようだが、一国内であってこうした状況にある以上、「超国家」としてのユーロランドで「人の自由移動」という概念を持ち出すことにどれだけの意味があるのであろうか。

以上のことから、GDP 及び物価水準とは異なり、失業率という指標においては「収斂傾向」を見出すことができる。しかし、スペインの失業率低下はともかく、他の国々での上昇（＝悪化）による収斂では、そこに建設的な意味を見出すことは難しいだろう。

拡散の始まりと経済政策のデッドロック化

以上3つの指標についてみてきたが、一部を除いてここ数年むしろ拡散傾向になっていることが明らかになってきた。今、「それはいつから始まったのか」という意識でグラフを眺めなおしてみると、「統合の深化」の最初のピークは1999年近傍であったことを読み取ることができる。言うまでもなくこの年はユーロが導入された年であるが、この年以降に拡散が始まったのはおそらく偶然ではないだろう。というのも、それ以前は各国ともユーロランド参加のために「物価」・「金利」・「財政赤字」・「対外収支」などについて極めてストイックな運営を行ってきたはずであり、それがくしくも収斂への足並みを揃えさせる要因となっていたのであろう。もちろんこの間、ユーロランドを取り巻く外部環境は概ね良好であったことも事実であるが、当事者間の努力が大きな成果を招いたことは間違いのないことであろう。しかしその後はどうだろう。ユーロ安の恩恵を受けていられた時期を除き、各国経済はむしろ拡散の度合いを高

めている。外部環境はもちろん良好ではない。しかしそういう時期こそが「連合」の内実と質が問われるのではないだろうか。

次に、こうした状態が経済政策実施に際してどのようなインプリケーションを与えるのかという問題を考えてみよう。因みに、経済政策の方向性としては「引き締めタイプ」と「押し上げタイプ」双方が存在するが、ユーロランドの現況を見る限り、検討すべきは「押し上げタイプ」であることは明らかだろう。

現在ユーロランド及び構成各国が保持している経済政策の主たるものは、「欧州委員会による財政政策」、「各国独自の財政政策」、「欧州中央銀行による金融政策」の3つであるが、そのうちの財政政策についてまず考えてみる。

今記したように、財政政策には欧州委員会によるものと各国政府によるものがあるが、具体的に手法としては「財政資金の投入あるいは減税」という積極的なスタイルと「財政の自動調節作用」を利用した中立的なスタイルが存在している。まず、積極型であるが、これには財源が豊富であることが大前提である。しかし、現在の欧州委員会は独自の財源をもっておらず、各国から徴収したファンドが存在するだけである。しかもこの用途は概ね固定されており、タイムリーに動かせる資金は殆ど存在せず、特定国家の景気活性化に役立つ形になっていない。また、欧州委員会は徴税権を持っていないので「減税」というオプションも採用不可能であると同時に、本来累進税率構造を前提にした「自動調節作用」が機能することもない。では各国政府はどうかといえば、これにも先に記した「安定・成長協定」が重石になっている。例えば現在景気の最も深刻なドイツは既にこの協定の定める領域を超えた財政赤字を抱えており、これ以上の財政支出（あるいは減税）は本来不可能なのである。ところがドイツは財政赤字の対 GDP 比率が昨年来 3 %を超えているにもかかわらず、2003年 9月の段階で大幅な減税を計画し、景気の浮揚を図っている。フランスも同じ不況にあえぐ中、同様の「協定破り」を進めようとしている。ユーロラ

ンドの盟主として自他共に認める2国が、発足後数年を経ずしてあからさまな行動に出ようとしているのはどのような合理性に基づくものなのであろうか。

「協定」は「ユーロの信任」を確立させるための必要不可欠な担保だったのでないだろうか。甚だ不可思議なところである。

次に欧州中央銀行による単一金融政策であるが、これも物価水準のところでは述べた実質金利水準の大きな違いという事実を見れば、現在発動することは極めて難しいものであろう。通常のマクロ経済学の観点に立てば、ドイツに今必要なことは金利の引き下げであろう。これは実質金利の極めて高いこの国にとっては有効な処方箋かもしれないが、同一の名目金利がスペインという実質金利がマイナスになっている国に適用されることは、唯でさえインフレ基調にある経済に油を注ぐようなものである。スペインはこれまでインフレを為替相場の下落という手法で切り抜けてきたが、ユーロランドの一員となった今では対域内・対外ともにそれは「禁じ手」となっており、インフレをこれ以上受け入れる余地はない。

以上のことを総合的に見ると、現状ではユーロランドには財政的な手法で景気の悪化（景気循環的なものであれ、構造的なものであれ）に対応する措置は極めて乏しいということになる。「財政赤字を普段から積み上げなくしておけばよい」というのも正論ではあるが、現実的ではない。不況に直面しつつある国では税収が不足するのは自明の理だからである。先に記した「財政赤字比率の優等生」国スペインでは、財政政策を展開させる必要が全くないことがそのところの事情を物語っている。また、金融政策については発動させることは可能であるが、経済的パフォーマンスが統合されていない現状では、ユーロランドにそれこそ「非対称的ショック」を与えるだけである。これはすべて「ユーロランドの経済は統合が進んでいて、景気変動は対照化している」という「理想論」と「現実」との間に齟齬をきたしていることの反映である。

第 2 章 市場統合と価格の収斂度

(1) EU 域内各国での価格水準

表 2—1 は EU 域内各国及び域外ではあるものの域内各国と強い経済的な結びつきのあるスイス・ノルウェーのそれぞれ首都における各種の価格水準を示している。まず「賃金」であるがこれはワーカークラスの数値である。このクラスを選択したのは何もランダムな結果ではない。欧州委員会自身が「これまでのところ、国境を超えて移動したのは、単純労働力ではなく専門職であった」⁽¹⁰⁾と述べており、その意味でこのクラスの賃金が市場による裁定を最も受けにくいという理由に基づくものである（ポルトガルの数値が掲載されていないが、これは使用した資料で示された同国の数値が明らかに誤記と思われるものであることによる）。全ての都市の中で最高の賃金が支払われているのはオスロ、域内ではコペンハーゲン、最低はアテネということになり、域内だけで比較しても 3 倍近い格差があることになる。

ただ、賃金水準は労働力の質を反映するのと同時に、各国の物価水準によって異なることは論を俟たない。そこで物価との比較ということになるが、既に述べたように一口に「西欧」といっても生活様式はさまざまであり、単純な比較はできない。そこで乗用車というかなり普遍的な財の価格をここでは利用することにする。因みに、EU15カ国の人口は約 3 億 8,000 万人で自動車保有台数は 2 億 1,185 万台（1.7 人で 1 台）、日本は人口約 1 億 2 千万人で 7,341 万台（1.6 人で 1 台）、アメリカが人口 2 億 8,000 万人で 2 億 2,345 万台（1.2 人で 1 台）となっており⁽¹¹⁾、アメリカほどではないものの、EU 各国は日本並みの保有状況であり、「普遍的な財」として扱われるのに適していることが数字の上からも確認できる。

この場合、最も価格が高いのはコペンハーゲン、最も安いのはマドリッドとブリュッセルで、その間には 2 倍近い格差がある。欧州委員会の目標「輸送そ

表 2—1 ヨーロッパ主要都市での価格水準（2002）

都 市 名	賃 金	価格	倍数	価格	倍数
ロンドン	2,010	21,911	10.94	1.24	1,620
デュッセルドルフ	2,603	20,966	8.05	1.15	2,255
パリ	1,967	18,352	9.32	1.18	1,666
ミラノ	1,625	22,167	13.64	1.11	1,454
マドリード	1,462	15,297	10.46	0.90	1,615
アムステルダム	2,011	20,241	10.06	1.23	1,634
ブリュッセル	2,741	16,283	5.94	1.09	2,530
ダブリン	2,534	20,205	7.97	0.95	2,667
アテネ	959	17,535	18.28	0.80	1,198
ウィーン	2,042	16,422	8.04	0.80	2,552
ヘルシンキ	2,081	23,785	11.42	1.29	1,613
コペンハーゲン	2,920	29,385	10.06	1.20	2,425
ストックホルム	2,166	17,092	7.88	1.11	1,951
オスロ	3,613	29,243	8.09	1.30	2,779
チューリッヒ	2,841	18,804	6.61	0.96	2,953

出典：「欧州・CIS の投資関連コスト一覧」

（『ユーロトレンド』№58 2003年3月5日収録 日本貿易振興会）

- (1) 賃金は各都市での「ワーカークラス」の月額。これを選択した事情は本文参照。
また、実際の統計では賃金に幅を持たせて記載されている都市もあったが、本表ではその平均値を算出して利用した。単位は米ドル。
- (2) 「価格」は1500CCクラスの乗用車の価格（税込み）。但し、都市によっては車種が異なるようで同種の価格調査といくぶん乖離しているケースも見受けられる模様。単位は米ドル。
- (3) 「倍数」は「ワーカークラスの月額賃金の何か月分で乗用車が購入できるか」を示している。具体的には「価格 / 賃金」で計算。
- (4) 「価格」はレギュラーガソリン1ℓの価格（税込み）。単位は米ドル。
- (5) 「倍数」は「ワーカークラスの月額賃金で何ℓのレギュラーガソリンが購入できるか」を示している。具体的には「賃金 / 価格」で計算。
- (6) オスロ並びにチューリッヒはEU加盟国の都市ではない。また、ロンドン、コペンハーゲン並びにストックホルムはEU加盟国の都市ではあるが、ユーロランドのそれではない。

の他のコストを考えるならば、12%程度の格差までは容認する」とはかなりかけ離れた状況にあることが理解されよう。ただ、これは税込価格であり、例えばコペンハーゲン（デンマーク）では乗用車取得に極めて高い税率を課しており（価格に応じて105%から180%まで）、各国固有の問題（主として税制）を考慮に入れることも必要となる（こうした高い税率は同国の環境政策に基づくものであり、この結果、デンマークの自動車保有比率は3.3人に1台にすぎず、EU平均を大きく下回っている）¹²⁾。但し、同じクラスの乗用車が税率25%のドイツと同40%のオランダで同じ値段で売られている事実もあり、価格格差を税制のみで説明することができないことは明らかであろう。こうした事態の原因として欧州委員会は「ブランド間の競争関係が寡占状態にある」、「ディーラー間の競争が制限されている」、「アフターサービスの競争が制限されている」などを挙げているが¹³⁾、これは市場が依然として分断されていることを浮き彫りにするものであろう。それだけではない。欧州委員会は「2005年までに自動車市場の完全自由化」を打ち出しているが、メーカーサイドにはブランドや車種を差別化することで価格格差縮小（特に低位収斂）を避ける動きが広がっており、先行きは不透明である。

前にも述べたように、物価水準そのものは未だに各国で異なっている。従って、自動車の価格の絶対値だけでは事態を正確に把握することはできない。そのために、価格差を相対化する作業が次に必要になってくる。そこで本稿で

表 2—2 域内貿易比率と産業構造比率（自動車産業）（2002年）

	ド イ ツ	スペイン	フランス	イタリア
比 率	0.18	0.28	0.16	0.10
比 率	0.50	0.96	0.86	1.60

* 比率：各国の域内自動車輸出額が、当該国の域内輸出総額に占める比率

* 比率：各国の域内自動車輸出額が、当該国の域内自動車輸入額に占める比率

出典：Eurostat

は、すぐ前で検討した月額賃金で乗用車価格を割ることで、「取得倍数（何か月分の賃金で自動車が購入できるかを示す）」を算出してみた。最高（相対的に見て乗用車価格が最も高い）はアテネ、最低はブリュッセルで3倍以上の格差となっている。アテネはそもそも賃金水準自体が他の都市よりもかなり低いため、これを除外して考えても価格帯は2倍に近い広がりを持っていることが分かる。絶対値だけではなく、相対価格としても乗用車の価格は各国で大きく異なっているのである。

これまでの議論は、乗用車といういわば「ストック」に関する価格水準の比較であったが、今度はフローの財に関する価格についての比較を行ってみる。その際には欧州委員会が「普遍的財」として認めている乗用車との間に極めて密接な補完関係があるガソリンの価格を利用することにする。その結果、最も高いのはオスロ、域内ではヘルシンキ、最も安いのはアテネ及びウィーンということになり、域内国間でも61%もの価格差があることになる（因みに、通貨統合が開始された1999年1月時点での同種の格差は62%であり、格差は殆ど全く「是正」されていないことになる）。更に乗用車の場合と同じようにガソリンの場合も価格水準を相対化するためにやはり「購入倍数（月額賃金で何リットルのガソリンが買えるかを示す）」を計算して見ると、最も多く購入できる都市はオスロ、域内ではダブリン、最も少ないのはアテネとなり、域内で2倍以上もの格差があることになる。

以上、賃金・自動車価格・ガソリン価格に関する数字をもとに議論してきたが、域内各国における水準はこれまで通り分散しており、現在のところそれが収斂に向かうという兆候は殆ど見えてきていないのが現状であろう。

(2)金融サービス市場統合及び収斂度

2003年4月、大手監査法人プライス・ウォーターハウス・クーパー社は独自の調査をもとに、ユーロランド域内における金融サービス市場（短期金融市場・債券市場・株式市場・M&A・金融市場総合の5つの項目に分けている）

の統合度合いを評価する「採点表（10点満点制）」を公表した⁽¹⁴⁾。それぞれの得点を紹介すると「短期金融市場：9点」、「債券市場：7点」、「株式市場：6点」、「M&A：6点」、「金融市場総合：7点」となっている（実はこの採点表には「ユーロランドの実体経済の統合度合い」という欄も掲載されているが、殆どの項目で5点以下の得点に留まっており、金融サービス市場の統合が相対的に進んでいると判断しうるところである）。

まず、唯一9点を獲得した「短期金融市場」であるが、「ほぼ完全に統合が完了している」という評価を受けている。これは考えてみれば当然で、コール市場に代表される短期金融市場の特徴とは「取引期間が極めて短い（＝信用リスクが低い）」こと、そしてそこから導き出される「原則的に無担保取引である」ことの2つだからである。これまでであればここに「為替リスク」が加わっていたのであるが、それが単一通貨導入によって消滅し、ほぼノーリスク状態になったということ、及び「規模の経済性が成立する」という市場の特性を併せて考えてみれば、「統合していない」という方がむしろおかしい話になってしまうであろう。但し、採点表のコメントで同社は「担保付市場は統合の度合いが落ちる」とも記している。この一文は、各国間に依然として情報の非対称性が残っていることを示唆するものであろう。つまり、資金の取り手・出し手双方が域内国在住であったとしても、「外国の取り手」に関する情報は「国内の取り手」よりも基本的に劣っており、出し手の行動は慎重にならざるをえないのである。具体的にいえば、信用リスクそのものを「外国の出し手」は十分に評価することができないこと、またそうしたリスクを補うべく提供される担保の保全・処分についても十分な情報・ノウハウが不足していることなどがこうした市場の統合を妨げるものとなっていると言えるだろう。

しかし、金融サービス市場の統合を強く確信する立場からは次のような見解が提示されている。「もしスウェーデンの自動車産業に資金を提供しようとした場合、これまではスウェーデン経済の動向に精通していないと手が下せない

面があった。しかし、国境無き単一市場においてはスウェーデン自体に関するものではなく、世界的な規模での自動車産業の動向に関する情報が決め手となる。従って、これまでのように『自国の金融機関が圧倒的優位』という状況は崩れ、資金市場は統合されてゆく⁽¹⁵⁾というものである。

ところで、この見解は、少なくとも現時点ではユーロランドの現実を整合的に説明するものではない。今紹介している採点表に戻ると、「債券市場：伝統的な銀行貸出に代わって社債の発行やシンジケートローンが増大している」とあるものの、「株式市場：大陸内で証券取引所の統合があったものの、未だ不十分」、「M&A：2000年までは活発であったが、以後勢いを失い、国境を越えたものよりも一国内の活動に中心がおかれている」となっており、「短期金融市場」と比較すると辛目の採点になっている。最終的には「金融市場総合：ホールセールレベルでは大規模な統合に向かっているが、業務領域毎に温度差がある」という評価となっているのだが、そもそも法人レベルでの取引では従来から国境の壁は低かったのであり、本格的な統合というには未だ不十分というのが現実だろう。

これについて、更に別の角度から観察してみると、この数年間で国内銀行市場でトップファイブの占めるシェアを急上昇させている国が出現しており、フランス・スウェーデン・ポルトガルなどの数字が突出している⁽¹⁶⁾。勿論全ての国で同様の傾向が検出される訳ではないが、一定程度の寡占化がユーロランドで進んでいることは間違いないだろう。これは統合の進展によって他国の金融サービスが流入してくることを危惧した各国の金融機関が、市場を防衛するために国内で一大連合を形成している状態を示唆している。つまり、ホールセールを除いた金融サービス市場においては、未だに自国の金融機関が高いポジションを維持しており、「輸送料が極めて低い」という特性を持つ金融サービス商品に関する価格（＝金利・手数料など）を巡って各国の金融機関が域内全域で競うような事態は生じていないのである。

第 2 章での議論を纏めると次のようになる。ユーロランドは単一市場であるための条件「一物一価」を満たしていない。逆に言えば、ユーロランドは未だに単一市場ではない。

エピローグ

これまでの考察で現在のユーロランドは各国間で経済活動の収斂が深化している気配は殆どなく、一物一価という単一市場に必須の条件も整っていないことが明らかになった。更に、要となるドイツが不況に苦しんでいても、「合法的」な手段ではそれを打破することはできないということも同時に明らかになった。しかし、このような場合であってもなお現在のポジションを肯定しようとする人々がいる。曰く「人ではなく資本が移動することで各国の産業構造が類似してくる。その結果、各国間の景気変動は対称化する。単一政策は有効である」⁽¹⁷⁾。

こうした議論の背景にあるのは「ユーランド内では『ある国が自動車を輸出するし、同時に自動車の輸入もする』という産業内貿易が主流となっており、非対称ショックは発生しない」⁽¹⁸⁾という認識である。確かに自動車について数字を見てみると、ユーロランドの主要自動車生産国間では輸出と輸入が同時に行われている。しかし、2つの理由から「産業内貿易論」を強調することには疑問符が付けられるであろう。1つは、各国が生産している自動車のクラスが異なっており、「小型車は売れ行き絶好調だが、大型車の販売は極度の不振（あるいはその逆）」という形で非対称ショックが発生するというもの（詳しくは藤原 1998 参照）。もう1つは、生産国の間で自動車産業のウエイト並びに輸出入のバランスが異なっているのである（表 2 - 2、310頁掲載）。例えば、域内貿易総額に占める自動車の割合はドイツが18%、スペインは28%、イタリアは10%となっており、自動車産業が不振に陥った際の衝撃の度合いに違いがあることは明白であろう。更に、生産国の域内輸出と輸入のバランスであ

るが、ドイツは輸入が輸出の50%、スペインは96%、イタリアは160%となっているが、この場合も自動車産業が不振になった際の衝撃の度合いに違いが生じることは明白であろう。

もちろんユーロが導入されてまだ数年を経ただけの段階であること、従ってその帰趨について論じるには余りにも「材料」が乏しいことは事実であり、断定的な結論付けが早急にすぎるとは承知している。ただ、奇しくもつい先ごろ（2003年9月16日）行われたユーロ導入を巡る国民投票で、スウェーデン国民はかなり明瞭な形で「ノー」という意思表示をした。僅か1回、しかも1つの国だけで行われた国民投票の結果が将来の歴史的評価に耐えるものであるか否かは現在のところ不明確であるが、現代世界で経済的に稀有な成功を収めている国が参加を拒否し、相対的に貧しい国々が参加を熱望するユーロについては、少なくとも「必ずやバラ色の未来が待ち構えている」という構図は描けそうもないところである。

- 註 (1) 欧州委員会の委託に応え、当時欧州委員会単一市場担当委員であったマリオ・モンティ氏が主宰者であった「モンティ委員会報告」が典型的。Monti M. (1996)。
- (2) この点に関して、Mayes.D.G (2003) 川野祐司訳・岩田健治監訳 「ユーロ域における非対称性と単一金融政策」 岩田健治編著 (2003) 収録 は極めて目配りのよい考察を展開しており、吟味する価値大である。
- (3) 「安定・成長規定」とは、ユーロランド参加各国が財政規律を遵守することがユーロの信任を得るための不可欠な条件であるとして、「財政赤字の額がその国の GDP の3%を超えないこと」という義務を各国に課すものである。
- (4) 人口100万人当たりのマクドナルド店舗数で EU 加盟国中トップのスウェーデン (25.6店舗。世界ランキング6位) と、イタリア (5.0店舗。世界ランキング24位) とでは比較にならない。「普遍的な財」として扱えない所以である。
- (5) 欧州委員会による自動車をはじめとする財の EU 内での価格格差調査については三和総研 (1999) 参照。またジェットロでもさまざまな財について定期的に価格調査を域内各地で実施している。
- (6) ドイツにおける「限りなくデフレに近い状況」とそれへの対策、更には日本に対するインフレーションについては丸紅経済研究所 (2002) 参照。
- (7) スペインのインフレ基調とその構造的な背景については OECD (2000) 参照。
- (8) スペインの雇用形態については OECD (2000) 参照。また、イタリアについては、外務省 (2003) 及び PricewaterhouseCooper (2003) 参照。
- (9) スペインの労働市場については OECD (2000) 及び日本労働研究機構 (2001) 参照。

- (10) Monti M.(1996) :(邦訳版) 161頁
- (11) 日本自動車工業会 (2003) 調べ。
- (12) デンマークの環境政策及びそこでの自動車についての位置づけについては新エネルギー・産業技術開発機構 (1999) 参照。
- (13) European Commission による「1475/95規制に関する評価レポート」(2000)。更に、こうした価格の拡散の背景としては、EU がこれまで自動車産業に対して競争促進政策の例外規定を適用してきたことを指摘することができる。
- (14) PricewaterhouseCoopers (2003)
- (15) Mullineux A.W. and Murinde V. (2003) 110頁
- (16) Mullineux A.W. and Murinde V. (2003) 124頁
- (17) Monti M. (1996):(邦訳版) 161-162 頁
- (18) Monti M. (1996):(邦訳版) 111-112 頁

参考文献

- Jonson P. (ed): “Industries in Europe—Competition , Trends and Policy Issues” (2003)
- Mullineux A.W. and Murinde V. (ed): “Handbook of International Banking” (2003)
- Monti M. : “The Single Market and Tomorrow's Europe” (1996) (田中素香 訳 : 『EU 単一市場とヨーロッパの将来』 東洋経済新報社 1998)
- PricewaterhouseCoopers: “European Economic Outlook” (2003)
- 外務省 (HP): 「イタリア経済と日伊経済関係」(2003年 1 月)
- 藤原洋二 : 「EU 通貨統合に伴う域内産業の再編成」(『早稲田商学』 第379号稲田商学同攻会 1998年 12月)
- 岩田健治 (編著): 『ユーロと EU の金融システム』(日本経済評論社 2003年)
- 金丸輝男 (編著): 『アムステルダム条約』(ジェトロ 2000年)
- 丸紅経済研究所 : 「日独経済の共通点とデフレ対策」(2002年10月)
- 日本自動車工業会 : 「EU の新しい自動車流通規制」(『JAMA レポート』 95号収録 2003年 9 月)
- 日本労働研究機構 : 「スペイン」(『海外労働時報』 2001年 7 月号掲載)
- OECD 東京センター : 「スペインの雄牛 本当はどれだけ強いのか」
(『OECD Observer 日本語版』 220号収録 2000年 4 月)
- 三和総合研究所 : 「通貨統合発足後の欧州経済」(1999年10月)
- 新エネルギー・産業技術開発機構 : 「IEA 加盟諸国のエネルギー政策の概要その(6)」(『新エネルギー海外情報』 1999年11月号収録)
- 辻悟一 : 『EU の地域政策』(世界思想社 2003年)