

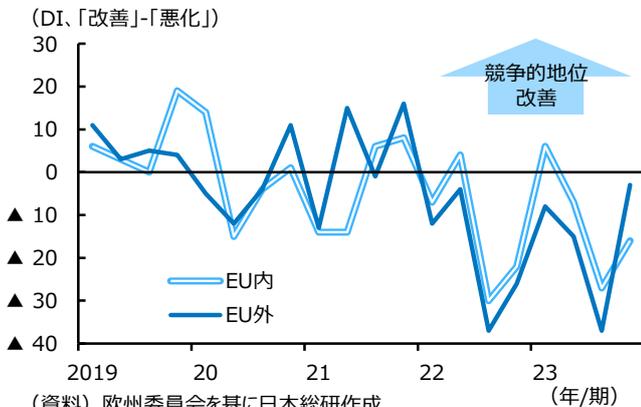
「産業分析シリーズ No. 6」

中国メーカーのEV攻勢に押されるドイツ自動車産業

— 中国・欧州市場で売上1割減なら、ドイツのGDP ▲0.3%減 —

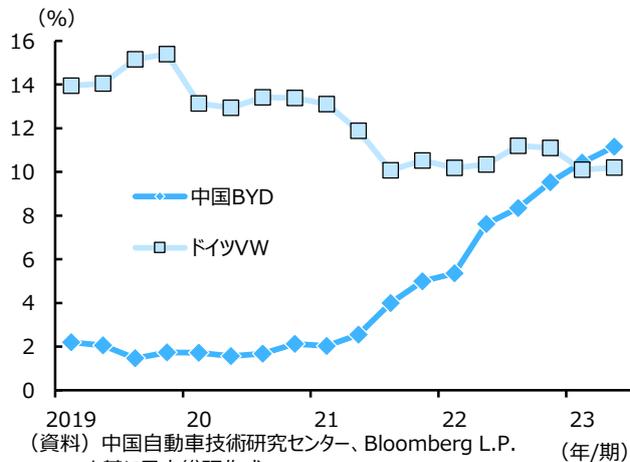
- (1) ドイツの基幹産業である自動車産業の国際競争力が低下している可能性。欧州委員会の調査では、昨年から多くのドイツ企業が「競争的地位が悪化した」と回答（図表1）。この一因として、中国の自動車メーカーが中国市場や欧州市場でシェアを引き上げていることが指摘可能。
- (2) 中国の自動車市場では、豊富な資源と巨額の政府補助金を支えに電動化が進展。EVを主力とする中国メーカーがシェアを拡大する一方、ガソリン車を主力とするドイツメーカーの中国でのシェアは緩やかに低下（図表2）。
- (3) 欧州の自動車市場でも、中国製のEV販売が増加。中国市場では供給が需要を超過していることを受けて、中国メーカーは販路を欧州に拡大。ユーロ圏では、ユーロ圏外からの自動車輸入に占める中国のシェアは、コロナ前に比べ大幅に上昇（図表3）。
- (4) 当面、EV市場における中国の優位は変わらないと予想され、自動車産業の停滞がドイツ景気の重石になる見込み。ドイツは他のユーロ圏諸国と比べて、輸出や国内生産における自動車産業のウエイトが大（図表4）。試算では、ドイツ自動車産業が中国市場と欧州市場でそれぞれ売上を10%減らした場合、ドイツの実質GDPは▲0.3%ほど減少。足元のドイツ経済はマイナス成長に陥っているだけに、自動車産業の競争力低下は痛手。

（図表1）ドイツ自動車産業の競争的地位（市場別）



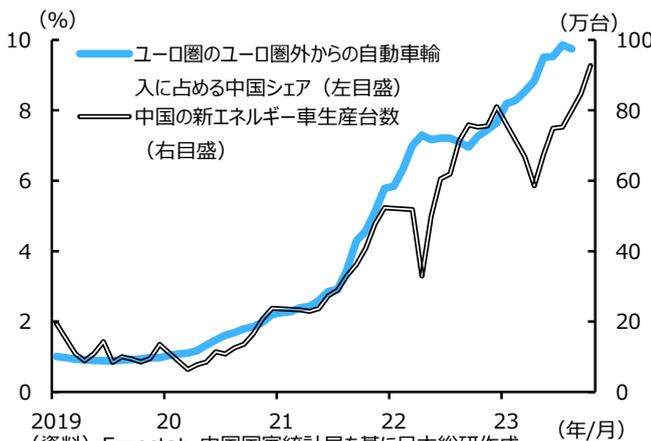
(資料) 欧州委員会を基に日本総研作成
(注) 企業に「各市場における競争的地位は改善/悪化したか」聞いた結果。

（図表2）中国での乗用車販売のブランド別シェア



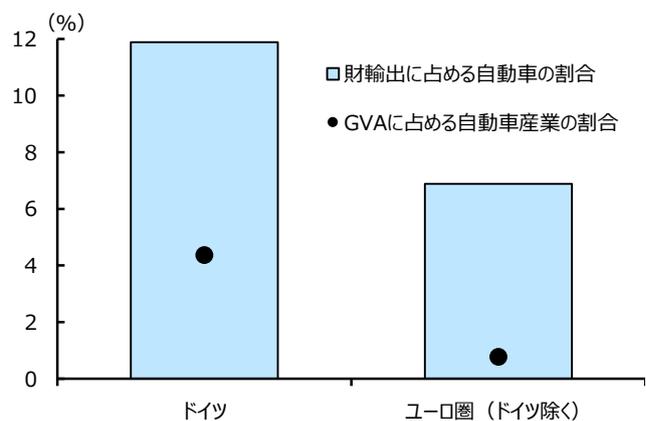
(資料) 中国自動車技術研究センター、Bloomberg L.P. を基に日本総研作成

（図表3）輸入に占める中国シェアと生産台数



(資料) Eurostat、中国国家統計局を基に日本総研作成
(注) 輸入に占める中国シェアは、重量ベースで後方12か月移動平均。

（図表4）自動車産業のシェア（2019年）



(資料) Eurostatを基に日本総研作成
(注) GVAは、GDPに補助金を加え、税金を引いたもの。

【ご照会先】調査部 研究員 藤本一輝 (fujimoto.kazukier@jri.co.jp, 080-7048-9121)

本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本資料は、作成日時時点で弊社が一般に信頼出来ると思われる資料に基づいて作成されたものでありますが、情報の正確性・完全性を保証するものではありません。また、情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがあります。本資料の情報に基づき起因してご閲覧者様及び第三者に損害が発生したとして執筆者、執筆にあつた取材先及び弊社は一切責任を負わないものとします。