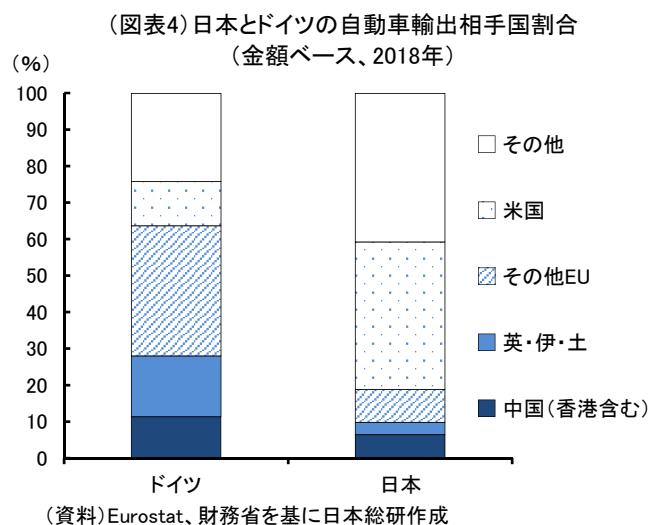
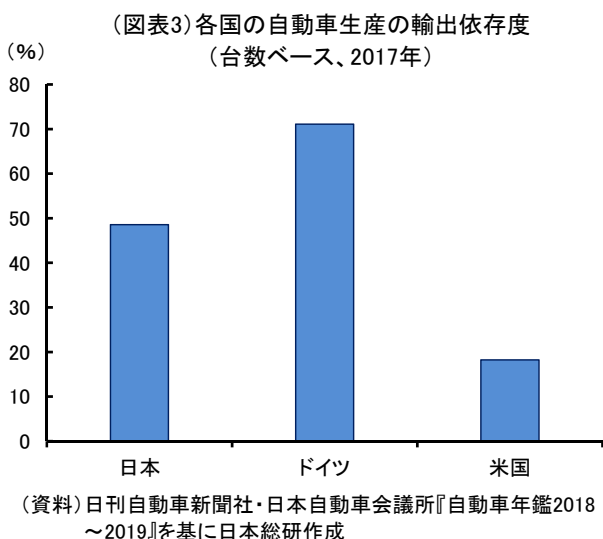
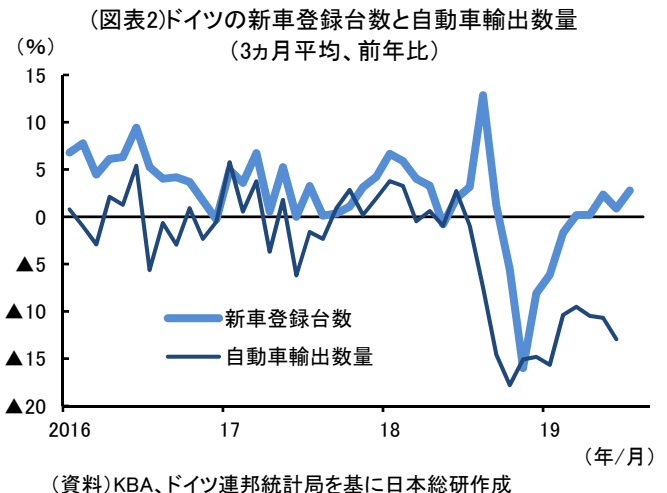
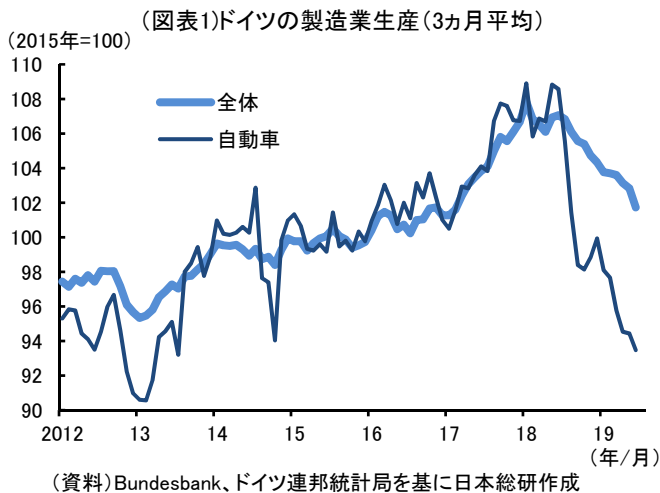


低迷が長期化するドイツの自動車産業 — 輸出依存度の高さと環境規制の強化が重石に —

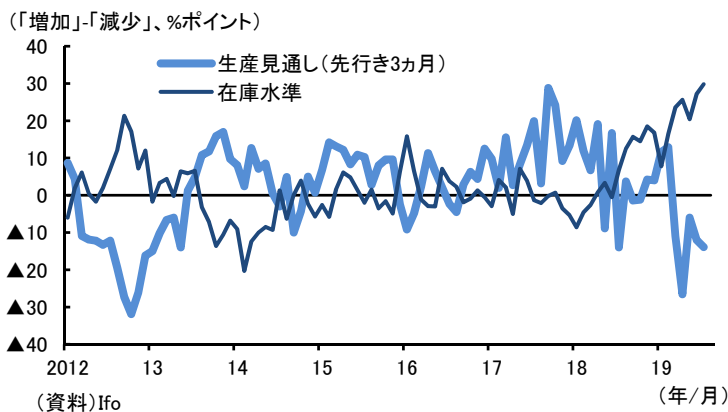
- (1) 2019年4～6月期の実質GDP成長率がマイナスに落ち込むなど、ドイツ経済は足許で大きく減速。これまでドイツ経済を牽引してきた製造業が低迷しており、なかでも自動車産業の落ち込みが顕著(図表1)。背景として、輸出依存度の高さと、主要輸出先である中国・欧州の景気減速が指摘可能。
- (2) まず、国内の自動車需要は落ち込みが一服。国内新車登録台数は、2018年9月に導入された排ガス規制に対する自動車メーカーの対応の遅れを受け急激に落ち込んでいたものの、足許で前年比プラスに復帰(図表2)。一方、輸出は足許にかけても大幅な前年割れが続いており、低迷が長期化。ドイツの自動車産業は、日米に比べて輸出依存度が高く、外需の低迷が自動車生産の大きな重石に(図表3)。
- (3) 次に、自動車輸出先の内訳をみると、中国・欧州向けの割合が大きという特徴(図表4)。米国との貿易摩擦が激化する中国や、Brexitをめぐる混乱が続く英国、財政不安を抱えるイタリア、通貨安が進むトルコなど、政治的な問題が絡んで景気が減速している4カ国で3割弱を占め、ドイツの自動車輸出の低迷が深刻化する大きな要因に。



【ご照会先】 調査部 研究員 高野蒼太 (takano.sota@jri.co.jp, 03-6833-9082)

- (4) 先行きを展望しても、自動車産業には厳しさが残る見通し。足許で在庫が積み上がるなか、自動車産業の生産見通しD Iは「減少」超幅が大きく拡大(図表5)。貿易摩擦やBrexitといったドイツを取り巻く問題の早期解決は期待し難いため、在庫調整が進み、生産が回復に転じるには時間を要する見込み。当面、自動車産業の不振が製造業、ひいてはドイツ経済全体の重石に。
- (5) さらに、やや長い目でみると、EUや中国で急速に進む環境規制の強化がドイツ自動車産業の足枷に。かねてより環境保護意識の強いEUでは、世界最高水準の厳格な規制導入が計画されているほか、環境汚染が深刻な中国も、近年急速に規制を強化しており、数年内に日本と同程度かそれ以上の水準となる予定(図表6)。一方で、環境規制対応としてこれまでディーゼルエンジン車を主力としてきたドイツ自動車メーカーは、新たな環境規制への対応が遅れており、今後、シェアの低下や環境対策コストの増大に直面する恐れ(図表7・8)。

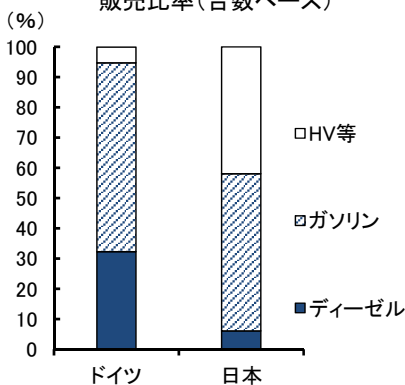
(図表5)ドイツ自動車産業の在庫と生産見通し



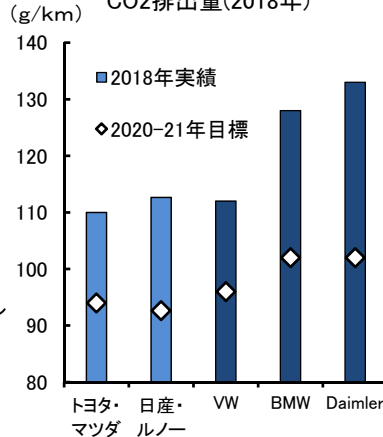
(図表6)欧州・中国の主な自動車規制

燃費規制	
EU	2021年に乗用車のCO2排出量を95g/km以下に規制。さらに30年には21年比37.5%削減予定。(現行は130g/km。)
中国	2020年にCO2排出量を116g/km、燃費を5L/100km以下に規制予定。(現行は160g/km、6.9L/100km。)
排ガス規制	
EU	NOxやPMを厳しく規制しているほか、2018年にWLTP・RDE導入(EURO6c)。21年に規制強化予定(EURO6d)。
中国	2017年に欧州並みのNOx、PM規制を実施(国V)。20年よりWLTP導入等の規制強化予定(国VI)。また、北京では18年に世界最高レベルの規制を導入済み(京VI)。
ディーゼル車・環境車規制	
ドイツ	一部都市・道路で、排ガス規制(EURO6)未対応車の通行を禁止予定。
仏・西など	一部都市でディーゼルエンジン車の市内通行を禁止予定。
英国	2019年以降、排ガス規制(EURO6)未対応車は追加課金。
中国	中国での生産台数の一定比率(2019年10%、20年12%)をEV・PHV・燃料電池車にするよう義務付け(NEV規制)。21~23年に2%ずつ増やす規制強化を検討中。

(図表7)独・日の燃料別国内自動車販売比率(台数ベース)



(図表8)欧州における日独メーカー別CO2排出量(2018年)



(資料)欧州委員会、中国国务院、各種報道等を基に日本総研作成

(注)WLTPとは、国連で採択された乗用車向け排ガス・燃費試験方法。従来の測定方法よりも数値が悪化する傾向がある。RDEとは、台上試験だけでなく、実際の路上での排出ガスに対する規制。