

苦悩するドイツ自動車産業

◆ドイツ自動車メーカーが相次いでリストラを発表

2019年11月、ドイツのダイムラーは、間接部門を中心に全世界で1万人の人員削減を行い、22年までに人件費を14億ユーロ削減すると発表した。同じく11月、アウディは25年までに従業員の約10%に相当する9,500人の人員削減を行うと発表した。ドイツ国内の生産能力も縮小し、60億ユーロのコスト削減を行う。またフォルクスワーゲンは、すでに3月に23年までに5,000～7,000人規模の人員削減を行うと発表している。

ドイツの大手自動車部品メーカーもリストラを進めている。コンチネンタルは、9月、29年までに世界で7工場を閉鎖し、従業員2万人の人員削減・配置転換を行うと発表した。またボッシュは、22年までにドイツ国内で2,600人の人員削減を行う計画となっている。

◆リストラの背景には世界的な自動車販売不振

リストラの背景には、景気減速などによる世界的な自動車販売の低迷がある。中国の19年1～11月の新車販売台数は前年同期比で9.0%の減少となったほか、インドも前年同期比13.6%減と、19年は新興国を中心に大幅に自動車販売台数が減少している。

<2019年の主要国の新車販売・生産台数（商用車を除く）>

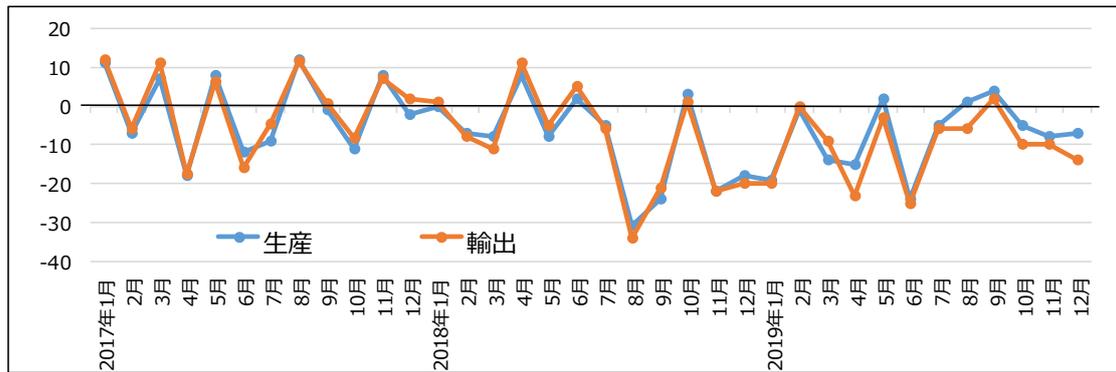
	中国	米国	日本	ドイツ	インド
販売台数(万台)	2,310	1,705	520	361	273
前年比	▲9.0%	▲1.3%	▲1.5%	5.0%	▲13.6%
生産台数(万台)	1,918	1,064	853	466	336
前年比	▲10.7%	3.7%	0.5%	▲9.0%	▲11.5%

※斜字は2019年1～11月、その他は2019年1～12月のデータ

(出所) 各種資料よりARC作成

ドイツの自動車産業は輸出依存度が70%超と、日本（約50%）や米国（約20%）に比べて高く、海外経済の影響を受けやすい。ドイツ国内の自動車市場は堅調なもの、海外市場の縮小を受けて、18年半ば以降、ドイツの自動車生産・輸出台数は前年割れが続いている。

<ドイツの自動車生産・輸出（前年同月比%）>

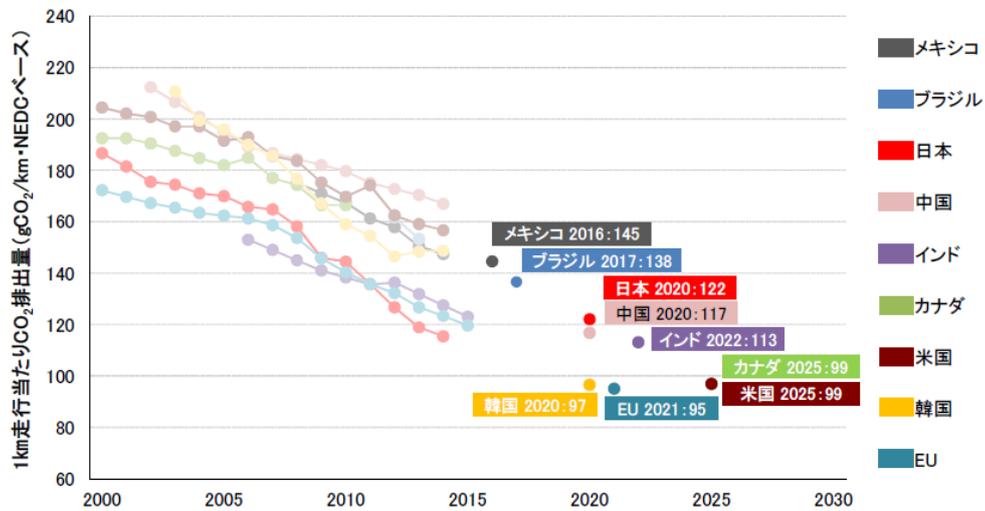


(出所) ドイツ自動車工業会

◆環境規制強化を背景にしたEV開発費増大も重荷に

景気減速という循環的要因による課題に加えて、自動車産業が直面している構造的課題として、各国の環境規制が強化される中で、EV（電気自動車）など環境対応車の開発を進めなくてはならない点がある。ドイツは、環境対応車としてクリーンディーゼル車を推進してきたことから電動化への対応が遅れている。

<主要国・地域の自動車のCO₂排出規制>



(出所) 環境省「諸外国における車体課税のグリーン化の動向」

その上、EUは環境規制の強化が特に進んでおり、21年にはすべての新車に対し、1km走行あたりのCO₂排出量を95g以下にすることが義務付けられる。ダイムラーは「EVの開発に要する費用で利益率が毎年1%下押しされている」と分析しており、EU市場を主戦場とするドイツの自動車産業は、環境対応車の開発コスト負担が業績の重荷となっている。

【今村弘史】