

# 経済マンスリー

## 【欧州】

### 低迷の際立つドイツの自動車産業は環境規制が重石に

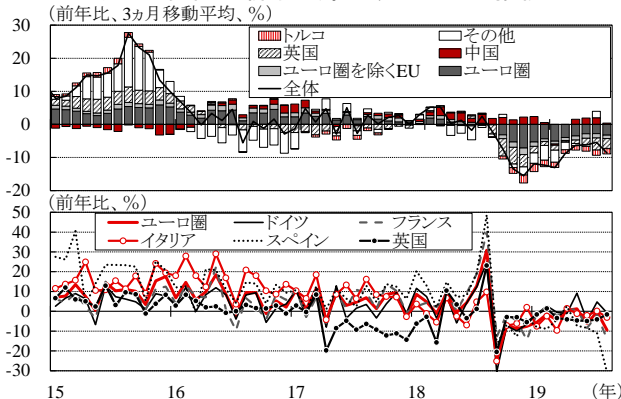
欧州中央銀行（ECB）は9月12日の政策理事会で、①3年半ぶりのマイナス金利深掘り（預金ファシリティ金利を▲0.4%から▲0.5%に引き下げ）に加え、②フォワードガイダンスの強化、③資産購入プログラム（APP）の再開、④中銀当座預金金利の階層化、⑤貸出条件付き長期資金供給オペ第3弾の条件緩和の5つからなる金融緩和策を打ち出した。

ECBがこれほど大きな政策パッケージを打ち出した背景には、米中通商摩擦や英国のEU離脱などの不透明要因もあるが、やはりユーロ圏景気の低迷、中でも域内最大の経済規模を持つドイツが4-6月期にマイナス成長に陥るほどの不振に陥っていることが大きく影響している。このうち、同国で特に不振なのが製造業、なかんずく自動車産業である。

この要因として、世界最大である中国の自動車市場が縮小している影響を挙げる向きも多いが、ドイツからの自動車輸出（同国自動車生産台数の4分の3以上）の伸び率を確認すると、中国向けは依然概ねプラスで推移しており、寧ろトルコを含む欧州向け輸出が大幅に減少しているのが全体を押し下げていることが分かる（第1図上段）。実際、欧州主要国の新車登録台数をみても殆どの国で前年比マイナス圏に沈んでおり（第1図下段）、ドイツの自動車産業の不振は寧ろ欧州における販売不振が主因とみてよかろう。

欧州の自動車販売不振は、英国のEU離脱を巡る先行き不透明感等、複合的な要因によるものとみられるが、新車登録台数の伸びが昨年9月の自動車排ガス新規制導入を境に非連続にマイナス基調に転じたことを踏まえると、環境規制が強く影響を与えている可能性がある。実際、EUの主要都市ではディーゼル車の乗入禁止が予定され、ドイツの4都市では既に旧排ガス規制レベルのディーゼル車の走行が禁止されている（第1表）。こうした状況下では、現行規制に準拠した自動車が数年後には走行禁止になる可能性が意識され、消費者が購入を手控えていることが考えられる。環境規制厳格化の流れ自体は今後も続くとみられ、当面はドイツの自動車産業、ひいてはユーロ圏景気全体の重石となりそうだ。

第1図：ドイツの仕向地別自動車（除くバス）輸出（上段）と  
欧州主要国の新車登録台数（下段）の推移



第1表：EU主要都市における自動車環境規制

都市名	時期	ディーゼル	ガソリン
ハンブルク(独)	2018年5月31日	市内2カ所での走行禁止 <sup>(注1)</sup>	通行可
シュトゥットガルト(独)	2019年1月1日	市内全域での走行禁止 <sup>(注1)</sup>	通行可
ダルムシュタット(独)	2019年6月1日	市内2カ所での走行禁止 <sup>(注1)</sup>	ユーロ1〜2は走行禁止
ベルリン(独)	2019年8月	市内15カ所での走行禁止 <sup>(注1)</sup>	通行可
パリ(仏)	2024年までに	市内への乗入禁止目標	2030年までに市内への乗入禁止
ローマ(伊)		通行禁止目標	通行可
マドリード(西)	2025年までに	通行禁止	通行可
ロンドン(英)		中心地への乗入禁止 <sup>(注2)</sup>	
ミラノ(伊)		中心地への乗入禁止 <sup>(注2)</sup>	
アムステルダム(蘭)	2030年までに	通行禁止	
ブリュッセル(白)		通行禁止	

(注)1. 旧排ガス規制レベルのディーゼル車が対象  
2. 2025年までにバスは全量ゼロエミッションバスに移行  
(資料) 各種報道より三菱UFJ銀行経済調査室作成

照会先：三菱 UFJ 銀行 経済調査室 山田 遼 [riyou\\_yamada@mufg.jp](mailto:riyou_yamada@mufg.jp)

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、金融商品の販売や投資など何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお願い申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、当室はその正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されております。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。また、当資料全文は、弊行ホームページでもご覧いただけます。