

構造的な問題で長引くドイツ経済の低迷

～強まる製造業から個人消費への影響波及の懸念～

山口 勝義

要旨

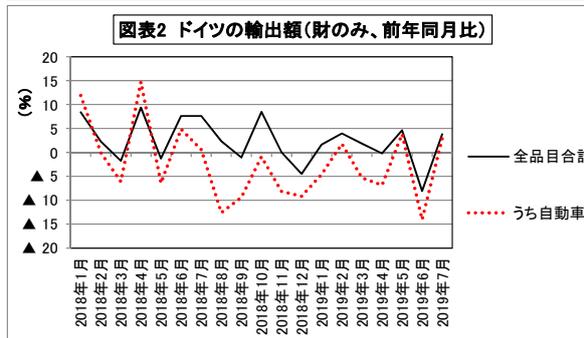
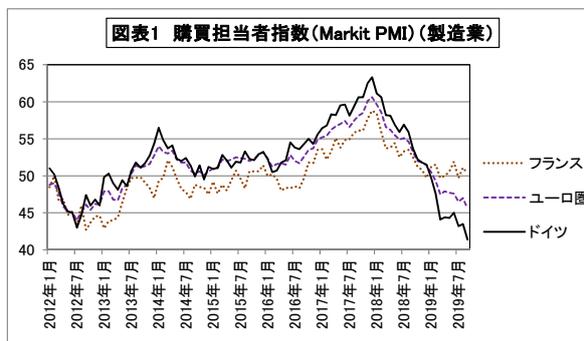
ドイツで製造業の生産と輸出の停滞が続いている。これまでは個人消費が景気の下支え役を果たしてきたが、経済の構造的な問題が特に景気停滞期には重荷となることで、影響を製造業から消費にも波及させつつ、ドイツ経済の低迷を長期化させる可能性がある。

はじめに

ドイツで、製造業の生産と輸出の停滞が続いている（図表1、2）。当初は2018年9月に欧州連合（EU）が導入した乗用車等の新たな燃費試験に対する自動車メーカーの対応の遅れがその主な要因であったが、その後も長引く米中間の貿易摩擦を背景として世界貿易は低調であり、成長の輸出依存度が大きいドイツ経済に反発の兆しは乏しいままである。

実際に19年4～6月期にはドイツの実質GDP成長率は前期比で▲0.1%となり、昨年の7～9月期に続き再びマイナス圏に沈んだ。今後についても、ドイツ連銀が7～9月期のGDPについて小幅ながらも減少となる可能性を指摘するなど、停滞状態が継続する見通しが強まっている。

その一方で、ドイツ経済には固有の強みがある点も確かである。例えば、優れた教育訓練制度、世界的な大企業に加え中小企業（“Mittelstand”）の層の厚さと熟練技術の蓄積、「インダストリー4.0」などを通じた積極的な技術革新への取り組み、さらには少子高齢化を補う前向きな移民の受け入れ体制、粘り強い努力で培った財政余力、経済の実力対比では割安と見られるユーロ、などである^(注1)。しかし他の主要国に比べてドイツ経済



(資料) 図表1はBloomberg(原データはIHS Markit社)の、図表2はStatistisches Bundesamt(ドイツ連邦統計局)の、各データから農中総研作成

の低迷が特に著しい実態からすれば、大きい外需依存という経済の特性の他にも、最近の急速な環境変化の中でこうした強みの一部が実は陳腐化してしまっている可能性がないとも言えない。

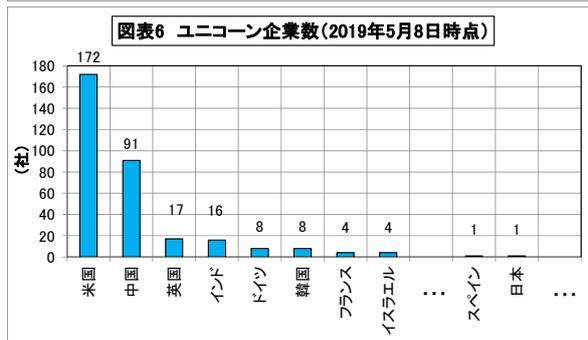
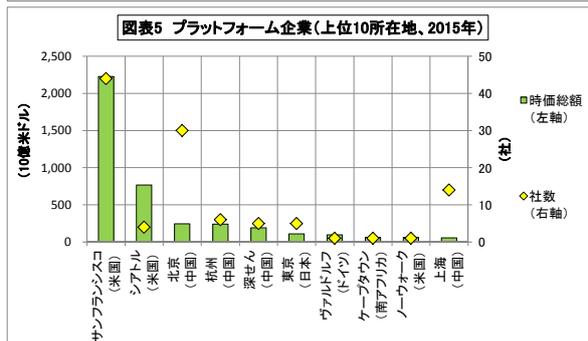
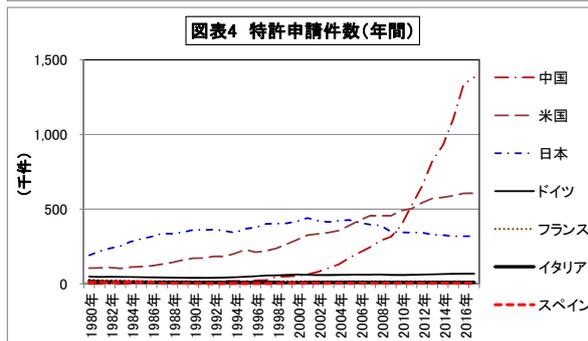
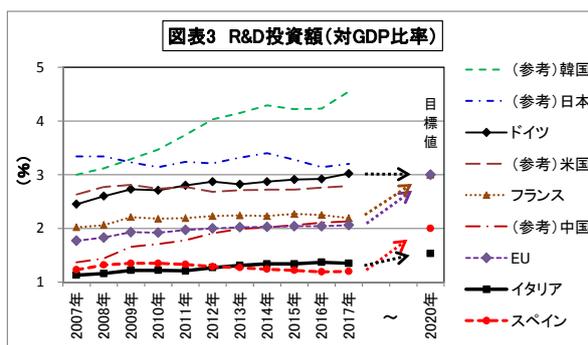
そしてその場合には、かつての強みが逆にドイツ経済の構造的な問題点として固定化することで製造業の停滞が長期化し、これまで景気の下支え役であった個人消費にも悪影響が波及する懸念が生じることにもなりかねない。

ドイツ経済の構造的な問題点

現代は、世界経済フォーラム（ダボス会議）が「第4次産業革命」と呼ぶ、先端的な技術革新が急速に進行する時代である（注2）。また同時に、今年5月の欧州議会選挙での「緑の党」の躍進に示されるように環境問題が大きくクローズアップされた時代でもある（注3）。

こうしたなか、ドイツ経済の強みのうち検証が必要な点としては、まず技術革新への対応力がある。EUでは「欧州2020」プロジェクトの枠組みの中で研究開発（R&D）投資額について達成目標を掲げているが、この点ではドイツの進捗は順調と認められる（図表3）。しかし、科学技術者比率や輸出額に占めるハイテク製品比率など、他のデータではフランスなどに劣後しており、総合的な技術革新力は必ずしも万全とは言えないように見受けられる。また特許申請件数、プラットフォーム企業数、ユニコーン企業数などでは、ドイツは欧州内ではともかく、世界的には米国や中国に水を開けられているのが実情である（図表4～6）（注4）。さらにドイツでは、インターネットの速度の遅さなど、基本的な社会インフラの脆弱さもしばしば指摘されている（注5）。

また他方で、ドイツでは環境保全への対応の遅れがある。二酸化炭素排出量は高い水準にあり、特に自動車産業でディーゼル車などからの転換が喫緊の課題となっている。加えて発電部門における石炭火力依存の程度が高く、その軽減が必須である。現在もドイツの電力価格は原子力発電を主力とするフランスなどと比較して高い水準にあるが、新たな環境税の賦課などで、企業の生産コストが一層底上げされる可能性もある（注6）。



（資料）図表3はEurostatの、図表4はWIPO(世界知的所有権機関)の、図表5はThe Center for Global Enterpriseの、図表6はCB Insightsの、各データから農中総研作成

このように、最近の急速な環境変化の中で、ドイツが必ずしも適切に対応できずにいる分野が存在していることになる。これらはドイツ経済の構造的な問題点となり、それが今後の景気回復の遅れに繋がる要因として働くことが考えられる。

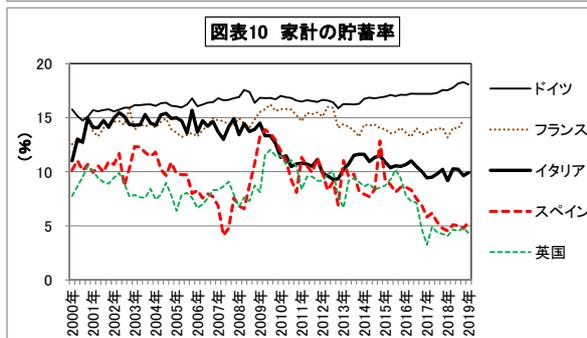
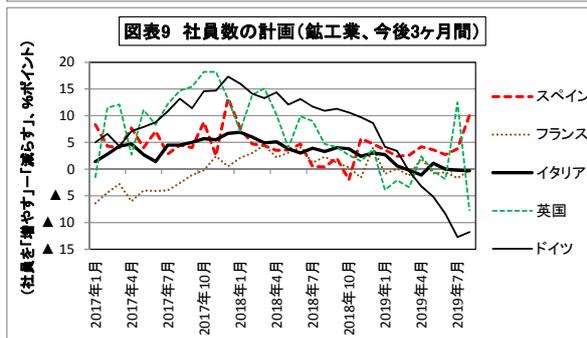
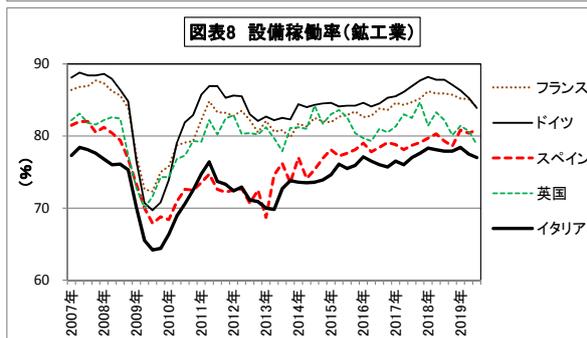
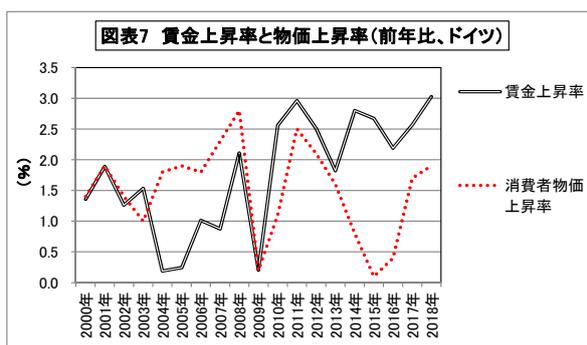
生産から消費への影響波及の懸念

ドイツでは製造業の生産や輸出の停滞に対し、これまでは個人消費が景気の下支え役として機能してきた。この背景で働いているのは労働市場の引き締まりに伴う物価上昇率を上回る賃金の上昇であるが、ここでは次の2点について注意が必要である（図表7）。

まず、ドイツ経済の構造的な問題という観点からすれば、大幅な賃金の上昇は生産コストの上昇を通じてドイツ経済の国際的な競争力の低下に繋がる点である。かつて2000年代前半にドイツでは、シュレーダー首相が労働市場などの大胆な改革を遂行し経済の競争力を高めてきたが、現在はこの遺産が徐々に縮小を迫られる過程にあるということになる。

次に注意すべきは、足元ではこうした高い賃金上昇率も転機を迎える可能性が強まっている点である。ドイツでは、企業の設備稼働率が既に18年第1四半期をピークに反転している（図表8）。また同時に、欧州委員会の調査では、「今後3ヶ月の間に社員数を増やす」と回答した企業の比率から「減らす」とした企業の比率を差し引いた値が低下に転じており、特に19年3月以降は大きくマイナスに落ち込んでいる（図表9）。金融危機時に導入されたワークシェアリングの制度の効果により急速な失業率の上昇や賃金水準の低下は回避されるとはみられるものの、これらのデータは、ドイツではいずれ労働市場に影響が波及し個人消費の伸びが抑制される可能性が小さくはないことを示唆しているように考えられる^(注7)。

こうしたなか既にドイツでは家計の貯蓄率が徐々に上昇しており、個人消費による経済成長の下支え効果が縮小に向か



(資料) 図表7～10はEurostatのデータから農中総研作成

う可能性の現実感が増している（図表10）。米中間の貿易摩擦は長期化が予想され、しかもドイツ経済が構造的な問題点を抱えていることからすれば状況の早期の好転は望み難く、その間に、外需の停滞を内需の成長によってカバーできなくなる展開を見込む必要があるものとみられる。

まとめ

こうしてドイツでは、自動車や化学などの旧来型の製造業を基幹産業とし中小企業層が厚い経済の特性が、長引く貿易摩擦に加え急速に進行する技術革新や環境規制の強まりの下で、外需依存、高コスト、追加投資負担の重さなどの形で経済の構造的な問題を生じさせているようにみられる。これに従来からの均衡財政堅持の姿勢や少子高齢化も加わり、全体が特に景気停滞期には重荷となることで、影響を製造業から消費にも波及させつつ、ドイツ経済の低迷を長期化させる可能性がある。(19.9.24 現在)

(注1) このうち移民の受け入れについては、15年の欧州の難民・移民危機の後も、ドイツは18年12月に「専門人材移民法」を成立させ、海外人材の受け入れ拡大に注力するなどの対応を行っている。

(注2) ダボス会議では、蒸気機関の発明と鉄道建設による第1次産業革命(1760年代～1840年代)、電気とオートメーションの導入による第2次産業革命(19世紀後半～20世紀初頭)、コンピュータの活用による第3次産業革命(1960年代～1990年代)に対し、21世紀になり始まった、遍在化しモバイル化したインターネット、小型化し強力になったセンサーの低価格化、人工知能(AI)、機械による自動学習を特徴とするデジタル革命などの上になり立つ技術革新を「第4次産業革命」と呼んでいる(以上は、クラウス・シュワブ(16年10月)『第四次産業革命-ダボス会議が予測する未来』日本経済新聞社、pp15-26による)。

(注3) 欧州議会選挙の結果やその影響については、次を参照されたい。

・ 山口勝義「欧州議会選挙の結果と欧州経済への影響」(『金融市場』19年7月号所収)

・ 山口勝義「苦境が続くドイツ経済」(『金融市場』19年8月号所収)

(注4) 従来、層の厚い中小企業はドイツ経済の強みと捉えられていたが、デジタル分野での急速な技術革新に対して十分に適応できていない可能性がある。なお、科学技術者比率や輸出額に占めるハイテク製品比率などのデータは、次を参照されたい。

・ 山口勝義「ユーロ圏で懸念される投資の停滞」(『金融市場』18年7月号所収)

また、プラットフォーム企業が行う「プラットフォームビジネス」については、労働政策研究・研修機構は「“場”を、運営・提供するビジネス」で「非常に広い概念」であり、「例えば車両輸送サービスの「ウーバー(Uber)」や民泊サービスの「エアビーエヌビー(Airbnb)」などのシェアリングエコノミーにおける「デジタルマッチングビジネス」を指すこともある一方で、GAFAを筆頭に、検索エンジンやSNSネットワーク、

物の売買等の多種多様なサービスをプラットフォームで提供しているグローバル企業のデジタルビジネスを指し示す場合もある」としている(以上は、独立行政法人 労働政策研究・研修機構(19年7月)『諸外国のプラットフォームビジネス調査-アメリカ、イギリス、ドイツ、フランス』p2による。また図表5は、本文献p9で引用されたPeter C. Evans and Annabelle Gawer (The Center for Global Enterprise) (January 2016) “The Rise of the Platform Enterprise, A Global Survey” p12のデータによる)。

一方、「ユニコーン企業」は一般に、テクノロジー関連企業で、企業評価額が10億米ドル以上の未上場のスタートアップ企業(創業10年以内)を指す。

(注5) ドイツの通信回線の平均速度は固定ブロードバンドで世界33位、モバイル接続で世界47位にとどまっており、通信速度の遅さが幅広い産業のデジタル化を妨げ、企業の事業展開の妨げとなっていると報じられている。次による。このほか道路などの基本的な社会インフラの老朽化が指摘されることもある。

・ Wall Street Journal (August 6, 2019) “Germans See Economy Hurt by Slow Internet”

(注6) 欧州では、新車のCO₂排出量を21年に平均95g/km以下とすることを義務付けるEU規制のクリアが当面の課題となっている(さらに30年までには21年見通しの37.5%を削減するEU規制が打ち出されている)。これに対しドイツは17年時点で127.2gと、他の主要国に比べて対応が遅れている。一方、ドイツの温室効果ガスの全排出量に占める部門別の比率は、17年時点で自動車などの交通部門が18.8%であるのに対し発電・発熱部門は31.7%である(以上は、Eurostatのデータによる)。

また、自動車産業を巡っては“CASE”(Connected, Autonomous, Shared & Service, and Electric)と呼ばれる変革が同時進行し競争が激化しつつあるなか、次世代車の開発に向けた先行投資が各社の負担となっている。こうしたなか、電気自動車(EV)化を急速に進める中国などとの対比で、ドイツの次世代車への対応の出遅れなどが報じられている。次による。

・ Wall Street Journal (August 16, 2019) “Rise of Electric cars Threatens to Drain German Growth”

このほか、ドイツは特にEV向けの電池技術で立ち遅れているほか、AIなどの先端技術で米国や中国に大きく遅れをとっているとし、これには財政健全化に注力した結果、公共投資が不十分であったことも影響しているとの指摘もある。次による。

・ Wolfgang Münchau (Financial Times) (4, August 2019) “Germany is replaying Britain’s Brexit debate”

(注7) ドイツでは08年に、失業者の増加を抑制するためワーケーションの制度を導入した。勤務時間を短縮しつつも雇用を維持する企業に対しては、政府は労働コストの一部を助成する。なお、報道によれば、今般、ドイツの鉄道車両や航空機の製造業、また防衛産業などで約30%の企業が、また製造業全体で3.8%の企業が同制度を採用したが、今後、この3.8%が8.5%程度に上昇する可能性があるとする分析がある、ということである。次による。

・ Financial Times (24, July 2019) “Germany turns to short-time work as economy outlook darkens”