

# 欧州自動車産業、揺らぐ100年の基盤

## 中国の台頭とトランプ2・0、問われる戦略転換

欧州の自動車産業は、1世紀にわたり世界のトップランナーであり続けてきたが、今、その地位は揺らぎつつある。米国の一国主義的な動き、中国勢の台頭、そして電気自動車（EV）シフトの遅れ。これらの課題を乗り越えなければ、欧州の優位性は終焉を迎えるかもしれない。関税引き上げなど保護主義的措置では限界があり、技術革新や産業基盤強化を促す中長期的な戦略が求められる。

### 欧州における自動車産業の位置付け

欧州連合（EU）は、域内産業を保護し、脱炭素の実現のための広範な戦略の一環として、中国のEVおよびバッテリー製造企業に対し、欧州での投資や技術移転を義務付ける新たな規制の導入を検討している。EUは、補助金提供を条件に、中国企業に対し技術移転や現地製造を求めるといふ。この方針は、中国が長年実施してきた外国企業への知的財産権共有要求への対抗措置とも捉え

られる。しかし、これまで中国の公正な貿易慣行を批判してきたEU自身が同様の手段を採用することは、EUの貿易政策や自動車産業戦略の方向性をどのように再定義するのかわからないという問いを突き付けている。

自動車産業は、欧州における数少ない世界的競争力を持つ産業の一つである。実際、自動車メーカーの世界の売上高上位10社のうち4社がEUに本社を構えており、EU全体の雇用の約7%を占め、1300万人が直接・間接的に従事している。

また、EU製造業の付加価値の8%を占める重要産業である。新型コロナウイルスによるパンデミック後の経済回復期においても、年間約1000億円の貿易黒字を維持し、中国製EVの輸入急増に直面した2024年においても約900億円の貿易黒字であった。さらに、年間約700億円の研究開発（R&D）に投じており、EUにおける民間R&D投資の最大主体として、欧州のイノベーションをリードしている。一方で、自動車産業の重要性は

EU加盟国によって大きく異なり、次の三つのレベルに分類される。

①中核地域  
ドイツ、フランス、イタリアなど、市場規模が大きく、企業の意思決定部門やマーケティング、R&Dなど戦略的機能が集中している地域。デジタル化やEVへの投資も盛んで、外国資本の影響は比較的限定的である。

②周辺地域  
オランダ、スペイン、チェコ、スロバキアなど、自国市場は小規模で

デロイト・トーマツグループ  
DTFAインスティテュート 研究員  
平木綾香

ひらぎ・あやか 官公庁、外資系  
コンサルティングファームにて、安全保障貿易管理業務、上場企業の経済安全保障リスクアセスメント・戦略策定支援などに従事。デロイト・トーマツ・ファイナンシャルアドバイザー合同会社入社後は、シンクタンク部門の立ち上げ・拡大に寄与。政策ビジョンの立案、発信支援にも携わる。専門分野は、国際政治経済、安全保障、アメリカ政治外交。修士（政策・メディア）。

輸出志向が強い地域。安価な大衆車や単純な組み立て作業が中心であり、戦略機能は乏しく、外資依存度が高いことが特徴である。

### ③ 準周辺地域

ポルトガル、ポーランド、ルーマニアなど、中核地域と周辺地域双方の特徴を併せ持つ地域。一定の生産基盤や投資を呼び込みつつも、依然として中核地域への機能依存が残る。

### 欧州自動車産業が危機に陥った背景

欧州自動車メーカーは、かつてない深刻な危機に直面している。業界関係者から「存亡の危機」とまで言われる要因は何か。

第一に、EU域内市場における自動車需要の低迷がある。同市場は、08～09年の金融危機および10年の欧州債務危機を乗り越え、安定した成長を続けてきたが、19年以降、成長が鈍化。20年の新型コロナウイルスの流行による経済停滞やサプライチェーンの混乱などが重なり、新車登録台数は18～19年のピークの半分にまで落ち込んだ。22年に底を打ち、回復傾向にあるものの、23年以降も依然として10年代の水準を下回っている。特に、最大市場であるドイツ

やフランスでの低迷が目立ち、25年3月の登録台数は、前年同月比でそれぞれ3・9%減、14・4%減と厳しい状況が続いている<sup>4</sup>。

需要低迷の背景には、EU全体での経済停滞やインフレ、さらには政策の不確実性がある。近年、自動車価格の大幅な上昇が顕著である。欧州の主要メーカーは、19年以降最も手軽な価格帯のモデルを平均41%引き上げている。これは同期間の累積インフレ率の約2倍に相当し、多くの消費者が新車購入を躊躇する要因となっている。

加えて、政府による自動車購入支援プログラムの縮小や停止も消費者の購買意欲を妨げている。ドイツ政府は23年11月、憲法裁判所が新型コロナウイルス対策予算の転用を無効とする判決を下したためEV購入補助金制度を突然終了した後、需要低迷の拡大を受け、24年9月にEVやゼロエミッション車（ZEV）の購入を促進する税制優遇措置を再導入するなど政策が揺れ動いている。

フランスでは23年12月、環境保護を目的にしたEVの購入支援プログラムにおいて製造・輸送過程の二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量を基に算出

した「環境スコア」が一定基準を満たすモデルに補助金対象を限定したこの新基準により、中国メーカーBYDの「Atto」や「Dolphin」、さらに中国で製造されたテスラ「Model 3」やBMW「X3」などが支援対象外となった。欧州製のEVが優遇される結果となり、補助金の趣旨を普及促進から持続可能性の向上へシフトさせるといふ表向きの理由以上に、中国メーカーの市場シェア拡大を抑制する狙いが透けて見える<sup>5</sup>。

こうした政策の揺れは、需要回復の妨げとなり、欧州自動車産業の競争力低下につながるリスクを孕んでいる。EUは現在、消費者の信頼を回復するために、分かりやすく一貫性のある制度設計で、加盟国間のEV補助金の一元化を検討している。

第二に、急速なEVシフトがもたらす構造的な課題がある。欧州自動車工業会（ACEA）は、EUの厳格なCO<sub>2</sub>排出規則は、自動車メーカーに十分な移行期間を与えず、多額な投資や罰金負担を強いていると批判している。ACEAは、（当時EUが掲げていた）25年の乗用車および商用車のCO<sub>2</sub>削減目標の達成

〈図表1〉欧州自動車工業会によるEU自動車産業行動計画策定に対する提言の概要

① 欧州のビジネス環境改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>生産コスト削減: 人件費、エネルギー価格、バッテリー生産体制に対応し、製造コストを抑制する</li> <li>バリューチェーンの強化: 自動車部品、バッテリー開発、製造、ソフトウェア、半導体の競争力を高める</li> <li>資金調達簡素化: 産業界が利用しやすい資金調達メカニズムを構築する</li> <li>自由貿易政策の推進: 重要原材料法やネットゼロ産業法を活用し、資源確保を支援する</li> </ul>
② 市場主導のゼロエミッション化推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>インフラ整備の加速: EV充電ネットワークや水素ステーションの導入支援を強化する</li> <li>購入支援の継続: EVやZEVの購入支援、税制優遇措置を維持する</li> <li>政策の柔軟性: 2025年CO<sub>2</sub>削減目標の達成に向け規制の見直しを前倒す</li> <li>エネルギーの脱炭素化: 燃料課税などの政策を通じて、持続可能な燃料の使用を促進する</li> </ul>
③ 規制の簡素化・負担軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>規制の一貫性の確保: 関連法令を包括的に見直し、一貫性を確認する</li> <li>業界との対話強化: 欧州委員会内に業界の関係者が参加可能な規制対話の場を設置する</li> <li>データ管理法の適切な実施: 接続車両のデータ共有に関する既存の規制を適切に運用。新たな規制の導入を避ける</li> </ul>

（出所）欧州自動車工業会による提言を基にDTFAインスティテュート作成

は、支援策が不十分な現状では非現実的だと警告し、EU自動車産業行動計画策定に対する提言を発表した（図表1参照）。

これを受け、欧州委員会は、25年3月に「EU自動車産業計画」を発表し、欧州の競争力強化と脱炭素化の両立を目指す野心的なパッケージ

〈図表2〉EU自動車産業行動計画(2025年)の主なポイント

① イノベーションとデジタル化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 欧州コネクテッド・自動運転車アライアンスの設立: 次世代車の開発に向けて、官民連携を促進</li> <li>● ホライズン・ヨーロッパ資金: 次世代バッテリー技術やモビリティ向けAIアプリケーションなどのイノベーション支援</li> <li>● サイバーセキュリティの強化、G7との対話を通じたサプライチェーンリスク軽減に対処する経済安全保障基準の策定</li> </ul>
② クリーンモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出規則の緩和措置: 排出基準を25~27年に限り3年間の平均値を適用可能とし、短期的な負担を軽減(※25年4月、欧州委員会発表)</li> <li>● インフラ投資: 代替燃料インフラ整備に5.7億ユーロを拠出。「欧州クリーン輸送回廊イニシアチブ」を通じて、充電インフラを強化</li> <li>● バッテリーパスポートの法整備: バッテリーの寿命や修理・メンテナンスに関する情報の見える化を義務化</li> </ul>
③ 競争力とサプライチェーン強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 域内生産の強化: EU域内でEVバッテリーを製造する企業に対し、包括的な支援パッケージを用意。欧州企業が域外企業と技術移転を伴う連携をする場合、支援対象を拡大</li> <li>● 競争力と自律性の確立を目指し、主要部品生産の欧州回帰、重要原材料の確保、リサイクルへの支援強化</li> <li>● 官民連携、規制簡素化、資金調達メカニズムの整備、税制優遇、国際パートナーシップを通じ、経済安全保障と循環経済(サーキュラーエコノミー)を両立</li> </ul>
④ スキルと社会的側面	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 欧州公正移行オペレーター設置: 人材不足やミスマッチに対処するために、自動車バリューチェーン全体および部門・地域ごとの雇用動向を含むデータの集約と分析を通じ、予見性を高める</li> <li>● EGF・ESF+規則の改正と活用促進: 欧州グローバリゼーション基金(EGF)や欧州社会基金プラス(ESF+)を通じて、再就職、リスキングの支援を拡大</li> </ul>
⑤ 市場アクセスの強化 公平な競争環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 調達先の多様化・域外市場の確保: 自由貿易協定(FTA)や互恵的な国際連携を通じ市場アクセスと重要原材料を確保</li> <li>● 貿易防衛手段(原産地規則や中国製BEVに対する相殺関税措置の適用など)および外国補助金規則の活用</li> <li>● 自動車産業における対内直接投資審査の強化を検討</li> </ul>

(出所)EU自動車産業行動計画(2025年)を基にDTFAインスティテュート作成

を提示した(図表2参照)。しかし、CO<sub>2</sub>排出規制の一部緩和や官僚的な手続きの複雑さ、地域・社会間のクリーンモビリティへのアクセス格差への対応不足を指摘する声も根強くある。とりわけ、ACEAの働き掛けにより導入された新車のCO<sub>2</sub>排出基準の緩和は、EV普及を遅らせ、中国勢の技術革新にさらに後れを取るリスクを孕んでいるとの指摘

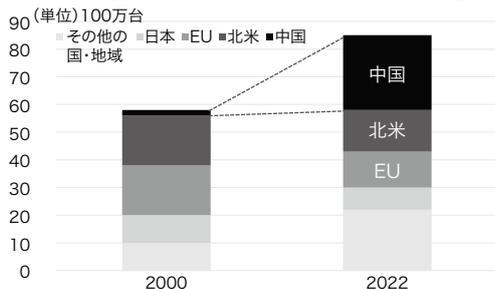
もある。ただし、インフラ整備の遅れやEUによる支援不足だけが欧州のEVシフトを妨げているとは言い切れない。上述のとおり23~24年の需要低迷は主に高インフレや金利上昇といったマクロ環境によるもので、経済が回復すれば、自動車市場も再び活性化し、高価格帯のEVの販売も拡大する可能性がある。加えて

EV業界では、サプライチェーンの効率化が進んでおり、バッテリー価格は下がりがつつあるため、市場の回復と相まって、EVの普及を後押しするだろう<sup>1)</sup>。それでも、長期的な競争力維持には、規制の明確性と予見可能性が不可欠だ。厳格な環境規制は、欧州メーカーの技術革新を促し、技術的遅れを防ぐ手段となるかもしれない。一方で、場当たり的な規制緩和や保護主義的な措置は、業界の戦略策定や投資計画を混乱させ、矛盾したメッセージを発信するリスクがある。こうした不安定なアプローチは、結果的に欧州メーカーの国際競争力を弱めかねない。

第三に、EV分野における中国メーカーの急速な台頭がある。中国は、過去10年以上にわたり、中国の持続可能な発展と国家の安定を確保するために「製造業の技術力向上と外国技術依存からの脱却」を国家戦略の柱に据え、米中対立など地政学リスクの高まる中では、「国家安全保障」の側面から、技術やデータ保護、サプライチェーン管理、自給自足の推進をより一層強化してきた。特にEVは戦略的分野として位置付けら

れ、中国企業では、サプライチェーンの効率化が進んでおり、バッテリー価格は下がりがつつあるため、市場の回復と相まって、EVの普及を後押しするだろう<sup>1)</sup>。それでも、長期的な競争力維持には、規制の明確性と予見可能性が不可欠だ。厳格な環境規制は、欧州メーカーの技術革新を促し、技術的遅れを防ぐ手段となるかもしれない。一方で、場当たり的な規制緩和や保護主義的な措置は、業界の戦略策定や投資計画を混乱させ、矛盾したメッセージを発信するリスクがある。こうした不安定なアプローチは、結果的に欧州メーカーの国際競争力を弱めかねない。

〈図表3〉世界の自動車生産における国・地域別の台数(2020年と22年の比較)



(出所) European Commission, Based on International Organization of Motor Vehicle Manufacturers 2023, 2024.

れ、中国企業は研究開発支援、税制優遇、需要促進のための補助金、保護主義的措置を組み合わせた包括的な産業支援政策を展開している。こうした政策を背景に、中国は現在、世界の自動車生産量の約3分の1を占めるまでに成長(図表3参照)。この生産能力がスケールメリットを生み出し、バッテリーをはじめとするEVの主要部品のコスト削減を可能にしている。技術面でも欧米を凌駕しており、中国大手バッテリーメーカーのCATL(寧徳時代新エネルギー)は25年4月の上海で開催されたイベントで、「5分の充電で最大520キロの走行が可能」という

最新のバッテリーを披露した。一方で、欧州メーカーの生産台数や輸出台数は近年減少しており、競争力低下が顕著に表れている。

中国のEVシフトが成功した背景には二つの要因がある。第一に、北京など中国の都市部では大気汚染が深刻化し、これを政治課題として捉え、EV普及を国家プロジェクトにしたこと。第二に、内燃機関車(ICE)分野での技術的な遅れを新技術(電動化、バッテリー)に注力して取り戻すことが合理的だと早期に判断を下した点だ。加えて、中国は、リチウムやコバルトなどのバッテリー原材料を自国内で調達できるといふ強みも有しており、これは中国勢の価格競争力を一段と高める追い風となっている。

さらに、中国メーカーは国家補助金を受け、高い価格競争力を持っている。実際、BYDは欧州の同クラスモデルよりも40〜60%安い価格で販売できるため、欧州メーカーは「高価格帯へのシフトで品質面での競争力を維持する」戦略を余儀なくされている。しかし、高級モデルへのシフトは価格競争力の喪失を招き、欧州のみならずブラジルやインドネ

シアといった低価格帯がボリュームゾーンの新興市場でもシェアを大きく落とす結果となっている。コスト削減のため、生産拠点を中国に移した欧州メーカーも少なくない。しかし、こうした動きはEU域内の産業の空洞化を加速させ、域内での投資や技術開発意欲を削ぎ、中国への依存を深める一方だ。

### トランプ2.0に揺れる欧州自動車産業

欧州の自動車産業の不確実性をさらに高めているのは、ドナルド・トランプ米大統領による関税戦争である。トランプ氏の再登場に伴い、業界を取り巻くリスク環境は大きく変化している。まず、25年1月20日に「米国のエネルギーの解放」に関する大統領令を發表し、EVインフラへの資金停止やバイデン政権下で推し進められてきたEV支援関連施策撤回を指示した。インフレ抑制法(IRA)のEV購入税額控除を直接廃止する権限はないものの、その効力を弱める動きだといえる<sup>13)</sup>。

IRAによる米国内のEV補助金が撤回されれば、EUメーカーの米国市場での競争環境が改善するかもしれないとの見方もあった。バイデ

ン政権下で成立したIRAは、総額3690億<sup>14)</sup>規模の気候変動対策への補助金提供を通じて、米国のクリーンエネルギー産業を活性化させることを目的としている。これには、EV購入時の税額控除も含まれており、米国市場でのEV普及を後押ししてきた。しかし、EUは米国と自由貿易協定(FTA)を締結していないため、欧州メーカーはこの恩恵を享受できず、むしろ競争上で不利な立場に置かれていた。

だが、こうした楽観的観測は瞬く間に打ち砕かれる。トランプ政権は、同盟国や友好国も標的にする強硬策を矢継ぎ早に展開している。25年3月4日、国際緊急経済権限法(IEEPA)に基づき、メキシコには一律25%、カナダの資源・エネルギー関連に10%、それ以外の品目に25%の追加関税を発動。続く3月26日には、1962年通商拡大法232条を根拠に、全世界からの自動車・自動車部品輸入に対して、25%の追加関税を賦課する大統領令を發表。自動車本体への追加関税は、4月3日から適用が開始された(※自動車部品については4月29日に追加関税の緩和措置が發表されてい

る)。

これら一連の関税措置は、急速なEVシフトの副作用で苦しむ欧州自動車産業に追い打ちをかける。EUからの輸出車の約20%が米国向けであり、約380億<sup>15)</sup>に相当する。メルセデスベンツやステラントイスは、早々に業績予測を凍結した。BMWは、年間10億<sup>16)</sup>の関税負担に直面している。

### EUの政策対応

欧州自動車産業は、米国の一国主義的な動き、中国勢の台頭、そしてEVシフトの遅れという三重苦にさらされている。こうした逆風に対して、欧州委員会は迅速な対応を迫られているが、加盟国間では、貿易政策、産業戦略、地政学的な優先事項を巡る対立がある。

まず、欧州委員会が打ち出したのは、中国製バッテリー式電気自動車(BEV)に対する相殺関税措置だ。24年10月29日、同委員会は、中国政府の巨額補助金が世界貿易機関(WTO)ルールに抵触している疑いがあると結論付け、メーカーごとに異なる追加関税を設定した。BYDには17%、吉利汽車(Geely)

には18・8%、上海汽車集団(SAIC)には35・3%が課せられた。一方、テスラには、中国メーカーほど補助金を受けていないと判断され、7・8%に抑えられた。調査に協力したメーカー(欧州メーカーを含む)には20・7%の関税が課される。この措置の狙いは、中国政府の補助金を受けた製品の価格競争力を是正し、欧州の産業基盤を守ることにある。

しかし、この措置を巡ってEU内で意見が分かれた。加盟国27カ国のうち、10カ国が賛成、12カ国が棄権、5カ国が反対した。特筆すべきは、ドイツが「反対票」を投じたことだ。24年7月の非拘束力の投票では棄権していたが、最終的にはドイツメーカーの積極的なロビー活動の影響を受けて反対に転じた。多くのドイツ企業は、中国による報復措置や中国国内でのドイツ企業の投資に対するリスクが高まることを懸念している。25年4月10日、EUは関税ではなく「最低価格ルール」の導入協議を中国側と進めることで合意したと発表した(相殺関税は発動済み)、こうした動きは、ドイツの対中依存の深さを示したと同時にEU全体での

対中強硬策を阻む最大の障害ともなっていることを浮き彫りにした。

ドイツとフランスの立場の違いが一層鮮明になった点も見逃せない。フランスのエマニュエル・マクロン大統領は、欧州の「戦略的自律(Strategic Autonomy)」を一貫して掲げており、国家による積極的介入を主張している。原産地規則の厳格化や、EUの補助金と引き換えに外国企業に対し、欧州への技術移転の義務化を提案し、域内での生産・技術基盤強化を目指す。

これは、EUの国家補助金(State Aid)に対する姿勢の変化ともいえる。EUはこれまで、国家補助金の活用に対して消極的であったが、20年の新型コロナウイルスによる経済の混乱を機に大きく舵を切り、補助金による支援を積極的に拡充している。コロナが終息した今日においてもこの流れは変わらない。背景には、国家補助金により武装した中国企業との熾烈な競争がある。中国企業は、政府からの支援を活用して価格競争力を高め、さらにはEUの相殺関税をかいくぐるために、ハンガリーやスペインのEV・バッテリー工場への投資を拡大。これらの工場には現

地政府も補助金を提供しているが、実態は現地での組み立てにとどまり、技術開発や高付加価値化にはつながらっていない。

マクロン氏は、こうした状況を踏まえ、市場主導では欧州の製造業の復活は難しいとし、EUが補助金を与える際には、「付加価値のある製造」と「技術移転」を要件にすべきだと主張する。これは、長年にわたるEUが批判してきた中国の戦略を、逆にEUが模倣する形だ。実施されれば国際貿易システムの再編は必至だ。

### 欧州自動車産業戦略の行方―三つのシナリオ

欧州の自動車産業は、世界的に進む「重商主義的」といえる動きに翻弄されている。米国や中国が相次いで関税や補助金競争を激化させる中、欧州諸国が対抗策として保護主義に傾けば、報復の連鎖に巻き込まれ、貿易戦争の泥沼に陥りかねない。そうなれば、多国間協調の枠組みは崩れ、サプライチェーンの分断だけでなく、気候変動や資源の安定供給といった世界共通の課題を解決する道も閉ざされる恐れがある。欧州はどこに向かうのか。三つのシナ

リオを示す。

【シナリオ1：対中強硬姿勢への傾斜】

第一のシナリオは、トランプ政権の対中強硬政策に歩調を合わせる形で、EUが中国製EVやバッテリーに対する規制を強化するケースである。25年4月2日、トランプ大統領は全輸入品に10%の追加関税を課す「ベースライン関税」と、特定国・地域にはさらに上乘せする「相互関税」を発表(※4月9日には相互関税の90日間停止を表明)。スコット・ベセント米財務長官は、中国経済の孤立を目的に、相互関税の譲歩の見返りとして、貿易相手国に中国との貿易制限を迫る。EUが米国に追随すれば、中国製EVや部品の関税引き上げだけでなく、技術移転要件の拡大や環境規制の活用によって、バッテリー原材料・部品のサプライチェーンから中国勢を排除する方向へ進む可能性がある。ただし、高関税は、両刃の剣であり、競争力の高い中国メーカーは生き残るだろう。むしろ、原材料・部品の調達に困難になりEV価格の高騰は加速するかもしれない。加えて、中国市場に依存するドイツの自動車メーカーは、中

国からの報復は大きなリスクになる。一方で、トランプ政権内でも対中方針を巡る揺れが続いており、欧米間の協議は難航するかもしれない。

その結果、EUでは米国依存のリスクへの警戒がより一層高まるだろう。実際、EUの一部の加盟国や産業界では、中国との関係再構築に関心を示しており、中国市場を再評価する動きも見られる。欧米間の緊張が長期化するれば、こうした傾向がより顕著になるだろう。

### 【シナリオⅡ：戦略的自律の強化と産業基盤の再構築】

欧州は米中対立に左右されない独自路線を追求する。そのコアとなるのが「戦略的自律」という考え方で、欧州バッテリー連合を通じた域内のバッテリー生産能力の強化、ネットゼロ産業法や重要原材料法を活用したサプライチェーンの多様化と資源リサイクル基準の強化に取り組み。こうした政策を通じて、30年までに域内サプライチェーンを段階的に内製化し、EV普及を着実に後押しする。

同時に輸出先の多角化も進める。中国だけでなく、米国依存を低減するために、インドやメキシコ、南米

諸国とのFTA交渉を加速し、新たな市場開拓を進める。さらに、25年に発表された「欧州コネクテッド・自動運転モビリティ」を活用し、米国製半導体への依存を減らし、自前のデジタル技術を育成する。ただし、加盟国間での利害対立が依然として存在し、統一的な戦略の策定には困難が伴う。

### 【シナリオⅢ：内部対立の深化と域内産業衰退リスク】

最も悲観的なシナリオは、強硬措置ではなく協議による解決を目指すドイツの対米・対中姿勢緩和派、フランスの戦略的自律推進派、そして外資誘致を優先する東欧諸国：EU加盟国間の対立により決定が先送りとなり、統一的な戦略策定が宙に浮いてしまう展開だ。補助金の枠組み、技術移転のルール、貿易交渉のいずれもが後手に回り、域内のバッテリー生産やソフトウェア開発への大規模投資は見送られ、中国・米国にさらなる後れを取るようになるだろう。そうなれば、数万人規模の失業が現実のものとなりかねない。多くの中小部品サプライヤーが撤退、伝統的OEMの再編や統合が加速し、欧州の自動車産業はかつての競争力を取り戻せない可能性が高まる。

欧州の自動車産業の危機は、これまでの戦略を転換する機会でもある。EUは、短期的な産業保護政策（貿易規制や補助金合戦）から脱却し、イノベーションやサステナブルな生産体制の構築を軸に据え直す必要がある。バッテリーや半導体、ソフトウェアといった戦略技術への大胆な投資と、域内外のパートナーとの協働によつて、価格競争だけに依存しない新たな競争力を手に入れられるかが自動車産業再興の鍵となるだろう。とりわけ、米国の同盟国との連携を深化させ、グローバルサプライチェーンを再構築することで、欧州は「強靱性・高付加価値・社会的価値」をコアに据えた真の意味で自律性を確立できるのではないだろうか。EUの自動車産業が置かれている状況は、日本にとつても教訓となり得る。政策や戦略で互いに協調できる点が多い。今こそ、日・EUのパートナーシップを深化させる時だ。

1 Alice Hancock, Andy Bounds and Alec Russell, "EU to demand technology transfers from Chinese companies", *Financial Times*, November 19, 2024.  
2 European Commission: Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs, Connell Garcia, W. and Garrone, M., Reshaping the road ahead - Exploring supply chain transformations in the EU automobile industry, Publications Office of the European Union, 2024.  
3 ACEA, "EU R&D investment in the top 10 industrial sectors", September 11, 2024.  
4 KBA, "Fahrzeugzulassungen im März 2025", April 3, 2025. PFA, "Le marché automobile français", March 2025.  
5 Alejandro Gonzalez, "European carmakers have raised prices by 41%: T&E", *Motor Finance Online*, November 6, 2023.  
6 The Federal Government, "Sending out a signal to boost climate-friendly mobility", September 4, 2024.  
7 Ministère de l'Économie et des Finances, "Achat d'un véhicule : comment fonctionne le bonus écologique ?", December 3, 2023.  
8 ACEA, "European auto industry calls for urgent action as demand for EVs declines", September 19, 2024.  
9 European Federation for Transport and Environment (T&E), "EU to gift weaker climate targets to car industry in return for no commitments", March 3, 2025.  
10 EUのインフレ率上昇による消費者購買力の低下。欧州中央銀行(ECB)の預金金利は、2024年に4%まで上昇し、自動車ローンのコストが増大した。  
11 バッテリー価格は下落しているが、欧州のEV価格は、2020~24年で11%上昇。メルセデスやBMWなどのメーカーが高価格帯モデルにシフトしていることが主因である。  
12 Barry Naughton, The rise of China's industrial policy, 1978 to 2020, University of California Institute on Global Conflict and Cooperation, June 9, 2022.  
13 議会で可決された法律を変更するには議会の承認が必要であり、トランプ氏による一連の政策変更がどの程度実現するかは不透明である。ただし、米連邦議会内では、脱炭素政策に対する反対意見が根強く残っており、4月10日には、共和党下院議員4名が、インフレ抑制法(IRA)に基づく太陽光・風力発電事業向け税額控除を段階的に廃止する法案を提出している。一方で、IRAは共和党が多数派の選挙区にも恩恵をもたらしているため、廃止される可能性は低いとの見方もある。

※ウェブサイトの閲覧日はそれぞれ2025年5月5日。