

苦境に立つ欧州自動車産業

◆ 中国製EV車の欧州市場への攻勢、EUの環境規制達成の不透明感などで苦境に

自動車・輸送機器産業は、欧州連合（EU）域内で雇用規模1,300万人以上、売上高は域内GDPの7%超に相当する基幹産業だ。その自動車関連企業から、人員削減や損失計上などが相次ぎ報じられている（表）。背景には欧州車の電動車（EV）化への遅れや中国製EV車の欧州市場への攻勢などがある。

表 欧州自動車メーカー・関連部品メーカーのリストラ事例

企業名	発表時期	削減人数・損失	対象部門・拠点	主な目的・背景
Porsche	2025年9月	最大31億ユーロの損失計上	EV投入計画見直し 30年代まで内燃機関車とプラグインハイブリッド車の販売継続	-米国の輸入関税、中国の高級品市場の衰退、電動モビリティの立ち上げの鈍化
Audi	2025年3月	最大7,500人(29年まで)削減 年10億ユーロのコスト削減	ドイツ国内の間接部門中心	-EV需要の軟調を受け、エンジン車回帰を強めるリストラ
VW	2024年12月	30年までにドイツ国内で3万5,000人以上の人員削減	国内工場の閉鎖を見送る代わり	-自動車需要の不安定さに対応するため、ドイツ国内事業の再編
Bosch	①2024年11月 ②2025年7月 ③2025年9月	①5,550人削減 ②ドイツ Reutlingen 工場で最大1,100人削減 ③30年末までに13,000人規模の追加削減、年間約25億ユーロのコスト削減	主にドイツ国内の自動車部品拠点 競争力を失った電子制御ユニットを半導体生産拠点に転換	-自動運転・車載制御事業の見直し -価格競争圧力、高コスト構造の是正、EV構造転換対応
Continental	2025年2月	26年末までに追加で3,000人(これ以前に5,000以上の削減を発表)	主に研究開発部門(欧州含む)	-電動化移行への最適化-ソフトウェア投資の集中
Schaeffler	2024年11月	欧州で4,700人削減	欧州域内の2工場閉鎖	-統合・拠点集約による効率化、EV需要軟化
ZF	2025年10月	2030年までに7,600人を削減	電動パワートレイン部門の4分の1相当	-電動パワートレイン部門の大半の製品が赤字

* 緑色は自動車、橙色は関連部品メーカー 各社のプレスリリース、報道を元にARC作成

◆ 欧州車はEV化遅れで、EUのCO₂排出基準・販売禁止規制の緩和を求める声

EUは、2035年までに新車販売をCO₂ゼロ排出車（ZEV）に限るという目標を掲げるが、これは事実上、従来型自動車（ICE＝内燃機関車）からEVへの転換を意味する。25年の新車の乗用車・小型商用車のCO₂平均排出量目標値は、21年比で15%低減（93.6g CO₂/km）とし、順守できないメーカーには、罰金が科される。

ICEを得意とする欧州自動車企業にとってEVへの転換には新規の設備投資が必要で負担になっていた。インフラである充電設備の設置も遅れている。EVはICE

より価格が高く、国からの補助金などの支援策で販売台数を伸ばしたが、財政難から補助金が停止や減額されると歯止めがかかった。たとえばドイツでは予定より早く23年12月に購入補助金を廃止すると、24年のEV販売は23年比27%減となった。EV市場の軟化を受け、AudiやSchaefflerなどでは人員削減を行うと発表した。数値目標達成が厳しくなった自動車産業界からの要望を受け、欧州委員会は、25年の目標を単年ではなく25～27年3年間の平均値で順守状況をみる**変更案**を4月に示したが、さらに35年の完全禁止目標自体の見直しを求める声もある。

◆EUの最大の自動車輸入相手国は中国、中国EV企業は欧州市場へ積極展開

24年にEUは540万台の自動車を輸出し、400万台の自動車を輸入した。輸出が1,652億ユーロ、輸入が759億ユーロで、893億ユーロの貿易黒字だ。輸出先のトップは米国で、輸入元のトップは中国だが、中国は3番目の輸出先でもある。

EUでは、20年時点ではバッテリー式電気自動車（BEV）市場で中国製車シェアは3.9%だったが、23年末には25%に急増した。安価なBEVの流入を警戒したEUは、23年から中国製EVに対する反補助金調査を行い、中国政府による補助金（優遇融資、低価格バッテリー供給など）がEU市場の競争を歪めていると判断し、24年10月に中国製BEVに対する相殺関税措置を導入した。通常の入関税10%に加え、補助金の規模や調査への協力の有無に応じて、メーカー別に7.8%～35.3%の**追加関税**を設定した。これにより、24年第2四半期には15%弱を占めていた中国製EVのEU域内でのシェアは、25年同期には10%を切った。

これに対抗し、中国自動車メーカー側は、欧州内での製造拠点や販売網を強化する。たとえば、小鵬汽車は25年9月に、オーストリア唯一の完成車メーカーの**マグナ・シュタイヤー**の工場に、EVスポーツ用多目的車（SUV）の2モデル（G6とG9）の委託生産を行うと発表し、さらに小鵬汽車は、オーストリア隣国のハンガリーへの進出も発表した。地元の自動車販売大手**AutoWallis**が輸入と販売を手掛け、ハンガリーに隣接するクロアチア、スロベニアの市場にも参入する計画だ。

また、BYDは24年にトルコに年産15万台規模のEV工場建設計画を発表した。EUへの関税を回避できる中国以外の国からのEUへ輸出の動きもみられる。

中国の攻勢に加え、今後は最大輸出先である米国での乗用車への15%のトランプ関税の影響も大きく、欧州自動車産業の苦境は続きそうだ。 【赤山英子】