

欧州自動車メーカーの再挑戦 ～EV 失速後の打ち手はなにか？～

2026 年 7 月 15 日

(株)双日総合研究所

情報調査部

板倉 嘉廣

- ・ 欧米を中心に EV の販売が伸び悩みしており、EV シフトを進めてきた欧州の自動車メーカーは苦境に陥っている。
- ・ こうした中で、欧州自動車メーカーは駆動方式の投資戦略の修正を進めながら経営の見直しにも取り組んでいる。
- ・ 分野としては「パワートレインの多様化と電池・EV の充電ステーション機器製造」「サプライチェーンの見直し」「防衛産業への参入」が挙げられる。
- ・ 「パワートレインの多様化と電池・EV の充電ステーション機器製造」「サプライチェーンの見直し」は日系メーカーも当然に行うものの、「防衛産業への参入」はロシアの脅威増大や米国の同盟国防衛の関与低下に悩む欧州独自の動きと言える。
- ・ こうした欧州勢の動きはすべてが日系メーカーの今後の指針となるわけではないが、業界としては「自動車メーカーが自動車の枠組みを超えて多様化する」動きとして注目に値する。

1. はじめに

EV は走行中の排出ガスがない反面で、モーターやバッテリーが高額で販売価格が内燃機関車よりも高く充電時間も普通充電の場合には何時間もかかるという短所がある。カーボンニュートラルの観点から欧州では EV へのシフトが進んでいたが、販売促進が補助金ありきで充電ステーションの整備が国によっては追いつかない現状があった。そのため、利便性の観点からは EV の販売は伸び悩み、EV シフトを進めてきた欧州の自動車メーカー各社は投資や経営の見直しを迫られる事態となった。

不振の EV から他の駆動方式も含めた多様なラインナップをメーカーは揃えることが要求される一方で、他業界への進出も含めた新たな動きが欧州では起こっている。本稿では EV が失速した後の欧州の自動車メーカーが次にどのような打ち手を検討しているかを俯瞰する。

2. EV の販売不振と欧州自動車メーカーの苦境

欧米、特に欧州の自動車メーカーは EV への投資を巡って苦境に立たされている。販売市場としても主戦場である欧州市場で①EV 購入の補助金枯渇、②充電ステーションの整備が国によって差がある、③EV の充電時間が長いといった問題に直面している。そのため、EU としても「2035 年までに新車販売のすべてを EV や FCV にする」とする目標を 2025 年 12 月 16 日に撤回し、合成燃料の使用を前提としつつも HV、PHV、内燃機関車の新車販売を認めることになった。このため、

欧州の自動車メーカーとしては将来的な完全 EV 化を撤回して投資や販売体制の再調整を行っている途上にある。

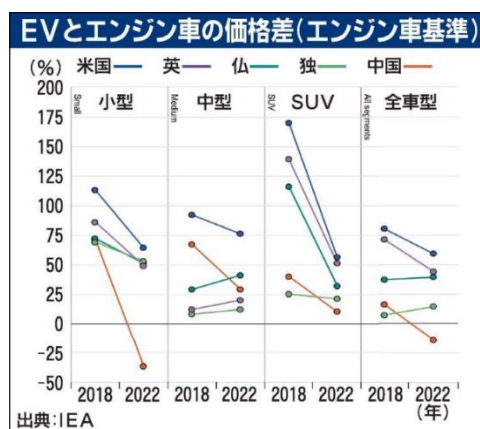
図 1：駆動方式における各国規制

国・地域	目標年	導入目標	FCV	EV	PHEV	HEV	ICV	補足
日本	2030年	HEV:30~40% EV/PHEV:20~30% FCV:3%	3%	20~30%		30~40%	30~50%	
	2035年	HEV/EV/PHEV/FCV:100% ICEV販売禁止		100%			販売禁止	他国の動向にならうが、HEVとPHEVは排除せず
中国	2030年	HEV:45% EV/PHEV/FCV:40%		40%		40%	0%	
	NEV規制 2035年	EV/PHEV/FCV:50% HEV:50% ICEV販売禁止		50%		50%	販売禁止	2020年10月28日中国政府は、HEVを税実解とする目標に修正
米国	2026年	EV/PHEV/FCV:35%		35%		65%		
カリフォルニア州規制 (加州+13州)	2030年	EV/PHEV/FCV:68%		68%		32%		
	2035年	EV/PHEV/FCV:100% HEV/ICV販売禁止		100%		販売禁止	販売禁止	全てZEVとする法案 PHEVはZEVに含まれる
米国連邦規制 36州	2030年	HEV+ICV:50% EV/PHEV/FCV:50%		50%		50%		2021年8月4日にバイデン政権は「新車の約半数をZEV（PHEV含む）とする」大統領令に署名
EU	2035年	EV/FCV:100% ただしe-fuelを使用するエンジン搭載車は除く	100%		販売禁止	販売禁止	販売禁止	2023年3月7日に欧州委員会はe-fuel使用のエンジン搭載車の販売を特例で認める

（日経クロステック「日本車潰しに走った欧州、実は HEV 重視の米中」ⁱ⁾）

補助金政策については財源が枯渇しており、例えばドイツの裁判所は新型コロナウイルス感染拡大防止の予算を EV 補助金に流用を許さず、これによって補助金制度が一時的になくなった。また、フランスでも中国製 EV も補助金対象となっていた規定を改めアジア生産車の EV を対象外とするといった見直しが相次いだ。しかし、足元では補助金制度や減税措置が復活しておりフランスでは3500~5700ユーロの補助金、ドイツでは今年1月から所得制限付きながら6000ユーロのEV補助金が支給されている。こうした補助金や減税制度の復活により販売は盛り返しているが、本体価格が高いEVは財政支援がなければ販売が伸びない状況が続いている。一般的にEVはバッテリーとモーターの製造費用が高く、大型車であるほど価格差が大きくなりやすい。

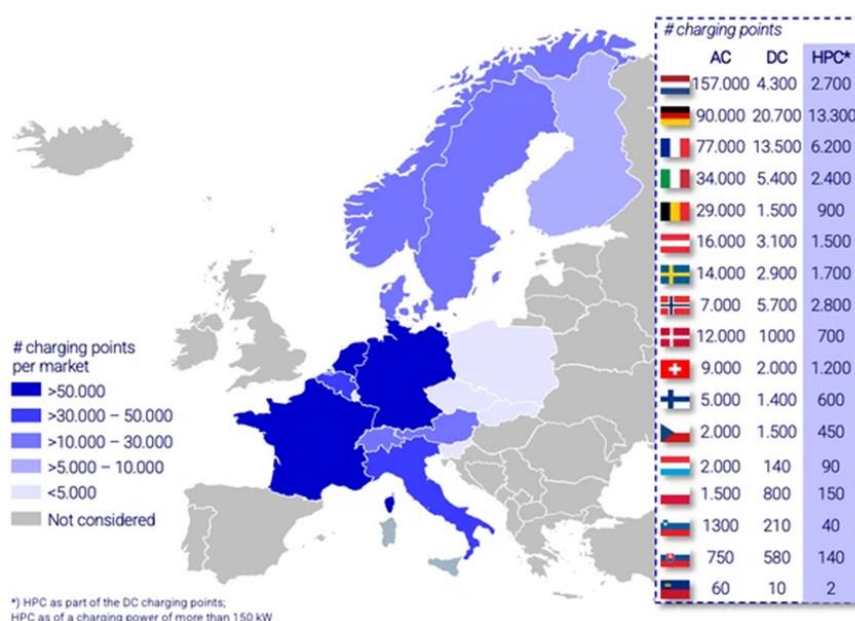
図 2：各販売市場における EV と内燃機関車の販売価格差



（一般社団法人日本自動車会議所「IEA『35年にEV市場は5倍に』手ごろな価格での販売成功が不可欠」ⁱⁱ⁾）

充電ステーション数の偏りも EV の販売不振の一要因とされる。欧州の中ではオランダが群を抜いており、人口も面積も大きいドイツやフランスを凌駕している。その反面で東欧や南欧における充電ステーション数は比較的少なくなっている。意外なところではノルウェーが新車販売台数の97%がEVにもかかわらず、充電ステーション数は1万カ所程度にとどまることである。

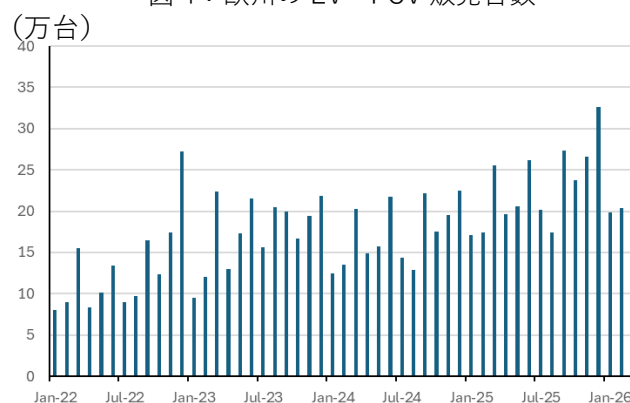
図3：欧州の公共充電ステーション数



(Grasen「2024年のヨーロッパにおける電気自動車充電ステーションの数と分布」ⁱⁱⁱ⁾)

これらを踏まえて22年以降のEVとFCVの新車販売台数を月次でみると2023年から2024年の半ばまで15万台を下回っていたが、それ以降は各国の補助金制度が見直され20~30万台前後で推移している。

図4：欧州のEV・FCV販売台数



(※) リトアニア、ラトビア以外のEU加盟国と英国・ノルウェーの合計
(マークラインズ資料より作成)

しかし、EV が完全に内燃機関車を淘汰する勢いで増加しているとは言い難く急激な EV シフトを掲げた自動車メーカーは戦略の見直しを迫られている。世界の自動車メーカーではリストラを進めており、EV 関連の人員や設備が削減されている。例えば、スウェーデンのボルボは 2030 年までに生産・販売を完全に EV にする目標を撤回した。また、日系ではホンダが完全 EV 化を撤回して、投入予定の EV 開発を中止、投資金額の減額を発表した。これらのリストラには費用がかかり、一例では VW の 25 年 12 月期純利益は前期比 38%減の約 66.7 億ユーロ（1.2 兆円）だった。

図 5：EV 戦略の見直しを行った主な自動車メーカー

メーカー	本拠地	内容	表明時期
フォード 	米国	EV 中心の欧州事業の 4000 人リストラ。	2024 年 11 月
GM 	米国	全米の EV・電池工場で 3300 人リストラ。	2025 年 10 月
ステランティス 	米国・欧州	30 年完全 EV 化を撤回。25 年 12 月期は 223 億ユーロ（約 4 兆 1,000 億円）赤字。	2025 年 8 月
VW 	欧州	「柔軟な電動化の進展」として内燃機関車の生産継続を示唆。	2026 年 3 月
ボルボ 	欧州	30 年完全 EV 化を撤回。	2024 年 9 月
ホンダ 	日本	対 EV 投資 10 兆円を 7 兆円に。北米での EV 3 車種の開発停止。	2026 年 3 月
日産 	日本	30 年までに 19 車種の EV 投入、世界販売の 55% を電動車にする目標を「市場の求めに応じて柔軟に」に変更。	2026 年 4 月

（各社発表より作成）

3. 主な見直し・重点分野

ここからは欧州の自動車メーカーが取り組む完全 EV 化を撤回した次の施策について見ていく。

① パワートレインの多様化と電池・EV の充電ステーション機器製造

EV の販売失速の一因となった「充電施設の不足」については自動車メーカーが独自の充電ネットワークを築こうとしている。代表的な事例では IONITY が挙げられる。これは BMW、フォードなどの自動車メーカーに加えてブラックロックも設立に関与した欧州での EV 充電ネットワーク形成のジョイントベンチャーである。同団体はドイツ・ミュンヘンに本部が所在し、EU 加盟国と英国・ノルウェーを加えた国の 866 カ所、6118 の充電施設をこれまでに整備している。メーカーと投資家の垣根を超えた共同事業で欧州の主要幹線道路沿いに最大 350kw 級の高出力ネットワークを形成することが目的で競合他社も共同出資しているのが特徴である。

図 6：IONITY に出資した各社



（IONITY HP^{iv} より）

EU も「欧州代替燃料インフラ規則（AFIR）」を制定し、主要都市・港湾・空港・国境を結ぶ大動脈にあたる TEN-T コアネットワークや交通インフラの基盤となるルートの TEN-T 包括的ネットワークにおいては乗用車対応 150kw 以上の充電インフラを 2030 年までに 60km ごとに設置することを求めている。さらに大型商用車の EV に対応できるように TEN-T コアネットワークでは 2027 年末までに 600kw 以上、TEN-T 包括的ネットワークでは 2030 年までに 300kw 以上の出力が求められる。

図 7：IONITY が展開する公共充電ステーション網



(IONITY HP^vより)

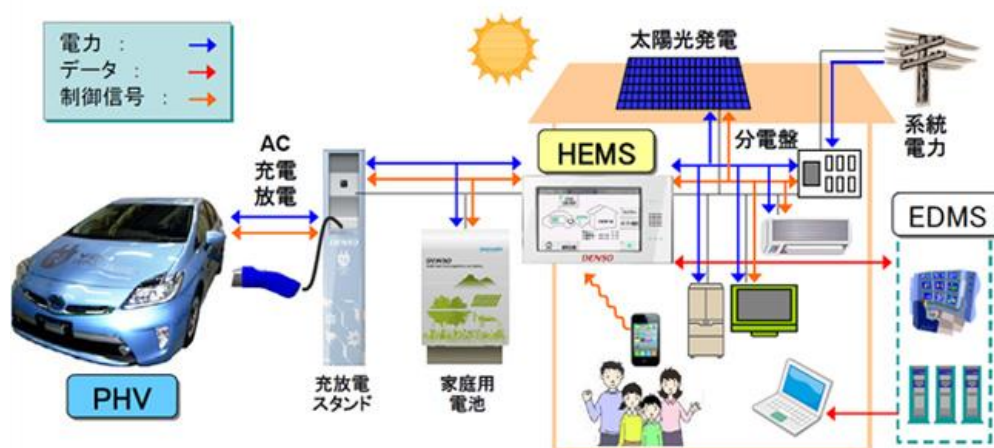
図 8：欧州代替燃料インフラ規則（AFIR）による充電ステーション整備

欧州代替燃料インフラ規則 (Alternative Fuels Infrastructure Regulation: AFIR)		
	乗用車・バン	大型車(トラック・バス)
規制の考え方	(1) 車両台数ベース (2) 距離ベース(ネットワーク沿い)	(1) 距離ベース(ネットワーク沿い) (2) 都市での拠点整備 (3) 駐車エリアでの整備
充電器の出力目標	・150kW以上が中心	・350kW以上が中心
【TEN-Tコアネットワーク*での目標】 *主要都市、港、空港、国境などを結ぶ「大動脈」や「主要幹線」		
設置間隔	・60kmごと(各方向)	・60kmごと(各方向) *2030年目標
プール出力(2027年末)	・600kW以上	・2,800kW以上
プール出力(2030年末)	(規定なし)	・3,600kW以上
【TEN-T包括的ネットワーク**での目標】 **欧州のすべての地域を結び付け、交通インフラの基本的な土台となる広範なネットワーク		
設置間隔	・60kmごと(各方向) *2030年目標	・100kmごと(各方向) *2030年目標
プール出力(2030年末)	・300kW以上	・1,500kW以上
【その他の目標】		
都市部での目標	(個別目標なし)	・都市ノードに1,800kWのプールを設置(2030年末)
駐車エリアでの目標	(個別目標なし)	・安全・安心な駐車エリアに100kW充電器を4つ設置(2030年末)

(KPMG「量より質へ：AFIR で加速する欧州 BEV 充電網」^{vi)})

これに対して、日系メーカーは欧州市場で独自に動いている。例えば、トヨタ・モーター・ヨーロッパは英国と British Gas やドイツの The Mobility Energy などの欧州のエネルギー事業者と提携して、「包括的 EV 充電エコシステム」を展開している。主な提携内容は電力の安い時間帯に充電するスマート充電、再生可能エネルギーとの連携、ユーザーのアプリと連携して充電操作を遠隔で行うといったものである。この事業で特徴的なことは EV を「巨大な電池」としても捉えていることである。例えば、自然由来の再生可能エネルギーでは時間・天候・季節で発電量にムラがあり、電力需給とのバランスがとれないことがあるが、EV を電力系統に接続することで消費量よりも発電量が超過した場合に蓄電ができる仕組みを目指している。いわば EV をスマートグリッドの一要素として取り込む狙いがある。

図 9：蓄電池としての EV、スマートグリッドへの活用



(一般社団法人次世代自動車振興センター「スマートグリッド」^{vii)})

② サプライチェーンの見直し

欧州の自動車メーカーは主に①重要部品、②地政学リスクの柱でサプライチェーンの見直しを行っている。①重要部品については、半導体不足によって生産が滞った過去を反省し技術代替・供給途絶リスクへの対応がみられる。VW では部品メーカーまかせであった半導体の調達を本社が主導する形に改めた。また、EV バッテリーも自社直下の会社で製造の内製化を進め、2025 年以降は欧州内で自己調達できる体制とした。ステランティスでは購買部門を製造部門直轄として、部品や原材料の供給に応じて製造計画を直に変更できる体制としている。半導体も製造部門の使用状況を DB 化して在庫の可視化を行うとともに半導体メーカーとの長期購入契約の締結をしている。また、ステランティス自らが将来的に半導体製造を行う可能性を示唆している。

②地政学リスクについては調達先の地域分散を図り特定の原材料や部品の中国依存を下げようとする取り組みがみられる。VW では代替調達先の確保や複線化を推進しており、「重要部品は内製・直接管理」「DB 上の管理で部材の全体最適化」を目指している。ステランティスは欧米で生産拠点が跨っていることを考慮し「グローバル最適からリージョナル最適」に舵を切っている。2025

年からの米国の関税措置が念頭にあり、「米州」「欧州」という区別で地域ごとの生産にとって最適な供給体制を模索している。

③ 防衛産業への参入

欧州では長引くウクライナ侵攻とロシアの脅威を背景に国防費が引き上げられている。NATO は 2035 年までに GDP 比 3.5%まで加盟国が国防費を引き上げることに同意した。また、EU は Readiness Europe と名付けた軍事名目の財政支援を発表している。これによると EU 加盟国は総額 6,500 億ユーロの財政支援を 2030 年までの 4 年間で受けられる。同盟国に応分の国防費負担を要求する米国の意向やロシアの脅威もあり防衛産業は欧州では注目を集めている。

そもそも自動車産業は陸上を移動する兵器生産と親和性が高く、自動車生産の設備が転用可能である。また、サプライチェーンも自動車と兵器は類似しているものがあり応用ができる。VW はオリバー・ブルーム社長が「防衛企業と協議しており年内に方針を発表できる」と発言した。アナリストの間では閉鎖が決まったドイツ北西部のオスナブリュックにある内燃機関車工場をドイツの防衛産業最大手のラインメタルの兵器生産に転用するとみられている。同社は設立にナチスが関与した歴史があり、防衛産業とは距離を置いてきたが実現すれば歴史的な転換となる。なお、同社資本のポルシェも防衛産業との協力を模索している。

図 10：VW オスナブリュック工場の概要と写真

所在地：ニーダーザクセン州オスナブリュック
面積：43 万㎡
モデル：自社 SUV、ポルシェの一部
従業員数：2,300 人（2024 年 4 月）



(VW「Osnabrück GmbH」^{viii)})

また、メルセデス・ベンツのオラ・ケレニウス CEO は 5 月 15 日にウォールストリートジャーナルに対して「世界はより予測不可能になっており、欧州が防衛力を強化する必要があるのは明白だ。われわれが建設的な役割を果たせるなら、そうするつもりだ」と述べて防衛産業への参入を示唆した。一部報道で同社はルートウィヒスフェルデ工場を防衛産業企業に売却することを検討しているとされる。

図 11：メルセデス・ベンツ ルートウィヒスフェルデ工場の概要と写真

所在地：ブランデンブルク州ルートウィヒスフェルデ
設立年：1936 年
従業員数：1,600 人（2025 年 12 月）
※設立は古いが最新の DX による高い生産効率性を誇る
(Mercedes-Benz「Ludwigsfelde GmbH」^{ix)})



メルセデス・ベンツは 1970 年代より救難・救助・警備・平和維持活動などに特化したオフロード車を各国政府に納入しており、最近でもドイツ連邦軍向けに中型輸送車の納入計画がある。

フランスでも同様の動きがあり、ルノーは 2026 年 1 月に航空・防衛企業のテュルジ・ガイヤーとの提携を発表して、防衛産業に参入した。同社との提携によりフランス陸軍向けの軍事ドローンを開発・生産する検討を進めている。フランス国内の報道では事業開始 1 年で月産 600 機の生産を目指しているとされ、計画では翼幅約 10 メートルの戦術ドローンが競争力ある価格帯で生産可能としている。

図 12：ルノーとテュルジ・ガイヤーの提携

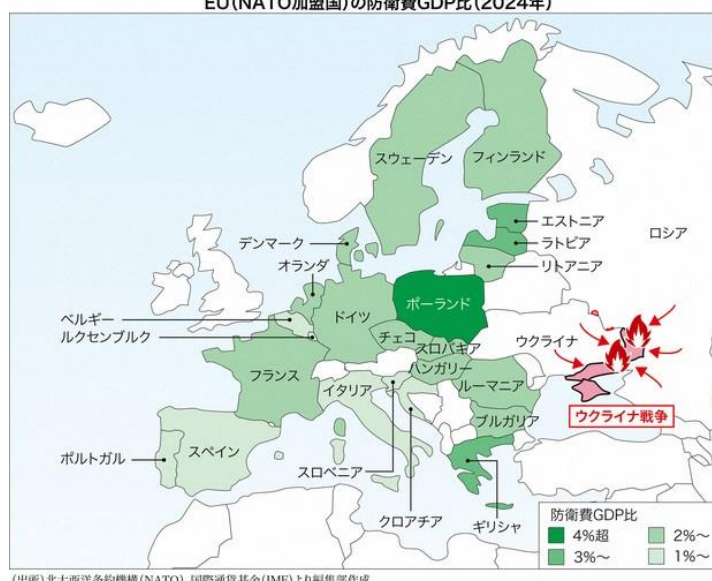


(Financial Times^x記事より)

なお、同じ欧州の自動車メーカーであるステランティスはこれらの防衛産業参入の動きとは一線を画しており、具体的な計画は現状ではないとされる。

図 13：EU 加盟国の国防費増額の状況

EU(NATO加盟国)の国防費GDP比(2024年)



(週刊エコノミスト「防衛産業に期待高める欧州 財政負担、地域の温度差の壁」^{xi)})

4. まとめ

欧州市場での EV の販売不調に伴う自動車メーカーの不振は次の展開を迎えている。経営見直し策のうちで「パワートレインの多様化と電池・EV の充電ステーション機器製造」「サプライチェーンの見直し」は従来路線の延長上にあるが、「防衛産業への参入」は注目すべき動きである。ロシアの脅威や米国の同盟国防衛の関与低下は中長期的に重い課題になっており、危機感が強い EU や欧州諸国は国防費に多くの予算を配分するとみられている。自動車メーカーとしてもこれらの予算を活用して自社経営の巻き返しを図っていく可能性もあり得る。

日系メーカーとしては従来路線の延長である前者2点の見直しについては同様の施策を行いやすいが、「防衛産業への参入」については欧州独自の動きではある。欧州に生産拠点があるトヨタ、日産、本田はこれらの動きに同調するのか、静観するのも今後の注目点の一つである。

本稿は情報提供のみを目的として作成されたものであり、双日株式会社及び株式会社双日総合研究所の見解を代表するものではありません。当社が信頼できると判断した各種データおよび資料に基づき作成しておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。レポートのご利用に際しては、ご自身の判断にてなされますようお願い申し上げます。なお、無断引用および転載はお断り致します。

ⁱ 日経クロステック <https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/column/18/03326/091800003/>

ⁱⁱ 一般社団法人日本自動車会議所 <https://www.aba-j.or.jp/info/industry/22107/>

ⁱⁱⁱ Grasen <https://ja.evchargingpiles.com/info/2024-electric-vehicle-charging-station-quantit-93018203.html>

^{iv} IONITY <https://www.ionity.eu/>

^v IONITY <https://www.ionity.eu/>

^{vi} KPMG <https://kpmg.com/jp/ja/insights/2025/09/auto-intelligence-afir.html>

^{vii} 一般社団法人次世代自動車振興センター <https://www.cev-pc.or.jp/kiso/post-24.html>

^{viii} VW <https://www.volkswagen-newsroom.com/en/volkswagen-osnabrueck-gmbh-7805>

^{ix} Mercedes-Benz <https://group.mercedes-benz.com/karriere/ueber-uns/standorte/standort-detailseite-5265.html>

^x Financial Times <https://www.ft.com/content/6474a1a9-4a88-4f76-9685-f8ccb080d5d9?syn-25a6b1a6=1>

^{xi} 週刊エコノミスト <https://weekly-economist.mainichi.jp/articles/20260120/se1/00m/020/053000c>