



2026 年 10 月 28 日

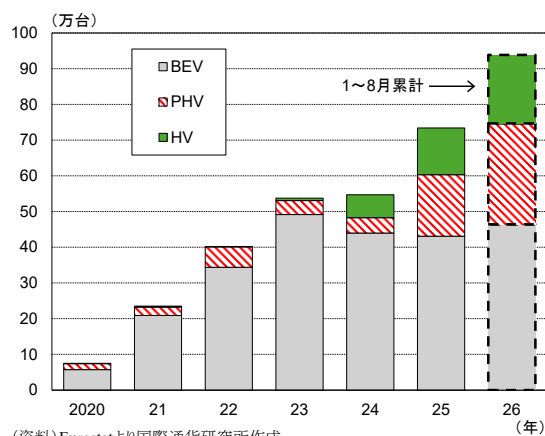
自動車産業の保護政策を加速する EU

公益財団法人 国際通貨研究所
経済調査部 上席研究員
篠原 令子
reiko_shinohara@iima.or.jp

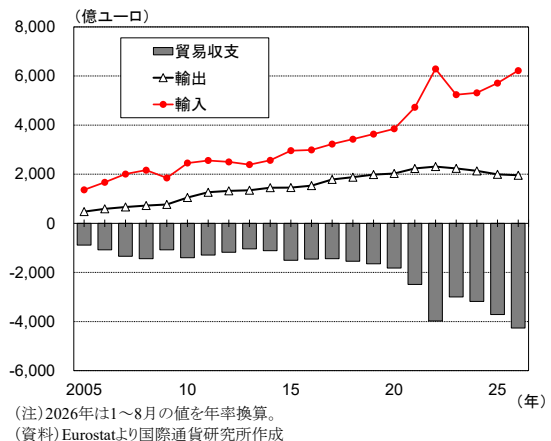
EU では中国からの電気自動車（EV）輸入が急増している。EU は 2024 年 10 月から中国製バッテリー式電気自動車（BEV）に相殺関税（7.8～35.3%）を課しているが、関税の対象外だったハイブリッド車（HV）とプラグインハイブリッド車（PHV）の輸入が急増し、2026 年 1～8 月の累計は 2025 年の年間累計を超えている（第 1 図）。EV 輸入の急増の背景には、米国の対中追加関税の影響により中国製品の輸出先が米国から欧州にシフトしたことや中国車の価格競争力、欧州が抱える構造問題（規制の多さや煩雑な許認可手続き、雇用問題等）による競争力低下等がある。

EV 輸入急増に伴い、対中貿易赤字は拡大している（第 2 図）。EU の自動車産業は苦境に立たされており、自動車産業が主力産業であるドイツでは自動車の生産や売上が伸び悩み、雇用者数は落ち込んでいる（第 3 図、第 4 図）。

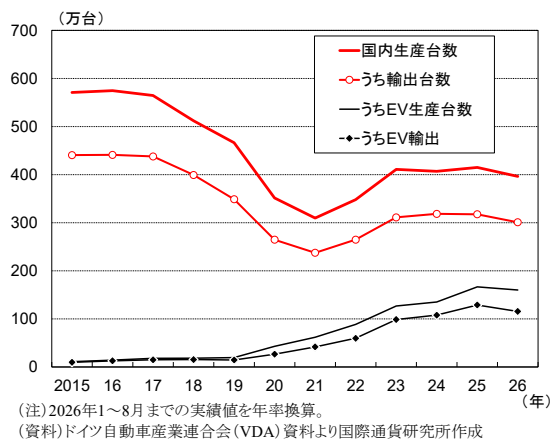
第 1 図：EU の中国からの EV 輸入台数



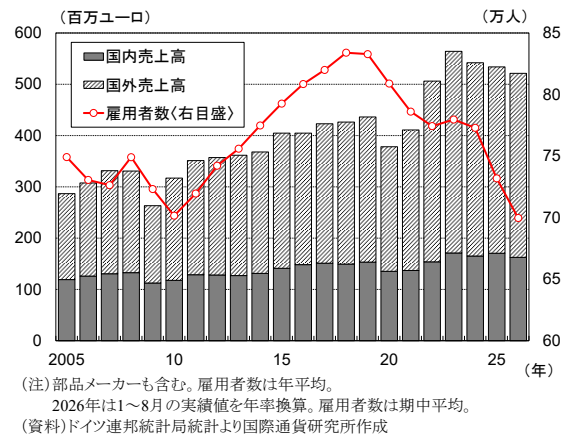
第 2 図：EU の対中国輸出入と貿易収支



第3図：ドイツの自動車国内生産台数と輸出台数



第4図：ドイツの自動車産業の売上高と雇用者数



こうした中、EU の自動車産業の保護に関連する政策が相次いで発表されている。

10月9日、欧州委員会は中国との貿易投資協議 (TIC) の結果、中国からの HV と PHV の輸入を WTO 規則に準拠した形で削減することで合意した¹との声明²を発表した。輸入削減に関する詳細は公式に発表されていないが、各社報道によれば、4年間のセーフガード (緊急輸入制限) で、中国からの HV と PHV の輸入を 2027 年は年間 35 万台に制限し、2年目以降は毎年 6% ずつ拡大、12月1日から発動とされている。また、欧州委員会の通商担当シェフショビッチ委員は、今後 4 年間、HV と PHV の輸出台数は EU が現在予測している水準の半分以上削減され、削減台数は数百万台に上る可能性があると言っている。

10月16日には、ドイツ政府とフランス政府が「欧州の自動車産業の将来に関する共同声明」を発表した³。具体的な内容は声明に盛り込まれていないが、各社報道等によれば、合意した政策パッケージは、①2035 年までに自動車産業の CO₂排出削減目標を 2021 年比 90%に引き下げ、②欧州委員会が「産業加速法 (Industrial Accelerator Act)」(2026 年 3 月発表) で提案した「EU 産」の定義を EU27 カ国に加え、英国、欧州経済領域 (EEA) 参加国のノルウェーとアイスランドも同等とするとされている。

①はドイツの主張が反映された模様である。自動車の CO₂排出削減を巡ってはここ数年 EU レベルで見直しが続いている。2023 年には、2035 年以降の新車の CO₂排出量を 2021 年比 100%削減する規則が発効した。ガソリン車やディーゼル車といった内燃機関車の新車販売を 2035 年以降、事実上禁止するものである。しかし、欧州委員会は 2025 年 12 月、2035 年以降の新車の CO₂排出削減目標を 90%に緩和して、残りの 10%は EU 域

¹ 合意した項目は、「貿易と投資の均衡」、「輸出管理」、「知的財産権」、「WTO 改革」。HV と PHV の輸入削減は「貿易と投資の均衡」の項目に入っている。

² European Commission, “Joint Statement at the second meeting of the EU-China Trade and Investment Consultations”, October 9, 2026 (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_26_2122)

³ “Joint Franco-German Press Statement on the Future of the European Automotive Industry.”, October 16, 2026 (<https://www.elysee.fr/en/emmanuel-macron/2026/10/16/joint-franco-german-press-statement-on-the-future-of-the-european-automotive-industry>)

内産の低炭素鋼、合成燃料やバイオ燃料の使用によって相殺する法改正案を発表した。背景にはドイツやイタリア、自動車メーカーの要請があったとされる⁴。この改正案をさらに見直そうとするのが今回の独仏合意内容である。

②については、厳格な「EU 産」要件を求めるフランスの主張を反映したとされている。EU の産業競争力と強靱性強化を目的とした「産業加速法」は、2035 年までに製造業が GDP に占める製造業の割合を 20%に引き上げる目標の下、エネルギー集約型産業、ネットゼロ産業、自動車産業を対象として、公共調達や公的支援で「EU 産」や低炭素製品の優遇措置を導入するとともに、対内直接投資（FDI）に関する条件の設定や許認可手続きの迅速化・簡素化の施策を掲げている。

議論の焦点となっている「EU 産」の定義について、基本要件では、EU と自由貿易協定（FTA）や関税同盟を締結しているパートナー国、例えば日本や韓国、トルコといった HV の主要輸入相手国も「EU 産」と同等と見做すとされているが、品目や対象制度で要件が異なる。また、EV の公共調達や公的支援の対象については、EU 域内で組み立てられたことと、車両部品の 70%以上を EU 原産とする要件が課されているが、パートナー国の扱いは明確ではない。仮に、独仏共同声明での EU 要件の厳格化が「産業加速法」に反映されれば、日本や韓国、トルコは除外されることとなる。日本企業へ影響を与え得るとして日本政府は修正を求める姿勢とされている⁵。

EU は保護主義的な姿勢を強めており足許では自動車産業に関する動きが加速しているが、対外的な政策だけでなく、産業競争力強化の実現のためには域内の構造問題への対応も不可欠であり関連政策を進めていくとみられる。今後の EU の動きが注目される。

以 上

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、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、すべて御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、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。

Copyright 2026 Institute for International Monetary Affairs（公益財団法人 国際通貨研究所）

All rights reserved. Except for brief quotations embodied in articles and reviews, no part of this publication may be reproduced in any form or by any means, including photocopy, without permission from the Institute for International Monetary Affairs.

Address: Nihon Life Nihonbashi Bldg., 8F 2-13-12, Nihonbashi, Chuo-ku, Tokyo 103-0027, Japan

〒103-0027 東京都中央区日本橋 2-13-12 日本生命日本橋ビル 8 階

e-mail: admin@iima.or.jp

URL: <https://www.iima.or.jp>

⁴ Euronews, “France and Germany strike car-industry deal linking 2035 engine rules to ‘Made in Europe’ push”, October 16, 2026 (<https://www.euronews.com/2026/10/16/france-and-germany-strike-car-industry-deal-linking-2035-engine-rules-to-made-in-europe-pu>)

⁵ 日本経済新聞、「日独首脳会談、日本が EV 優遇策修正要求へ 独仏の日本製除外合意巡り」、2026 年 10 月 25 日 (<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUA234C50T21C26A0000000/>)