

欧州 EV 産業を巡る地政学：ハンガリーに見る中国資本誘致と予期せぬ代償

コンサルティング事業本部 グローバルコンサルティング部
マネージャー 山野井 茜

2010年代に欧州各国がフォルクスワーゲンのディーゼル車の燃費不正を契機として、従来の内燃機関車を将来的に禁止し電気自動車(EV)に転換していくことを表明した際、低燃費・低排出のハイブリッド車(HV)で独走する日本の自動車産業界を、EVという新たなフィールドに持ち込むことで追い落とそうとする欧州の産業界の思惑も透けて見えていた。

しかし、2025年現在、ドイツをはじめとした欧州各国の思惑通りにはならず、中国が世界を席卷し、欧州市場にも浸透しつつある。欧州連合(EU)は中国の影響に警戒感を隠さず、近年は「デリスキング(リスク低減)」という概念を用いて、EVのバリューチェーンにおける中国の影響力の低減に努めてきた。一方で、ハンガリーのようにEU加盟国でありながら、EVの一大産業を自国に築くために積極的に中国資本の誘致を行う国もある。

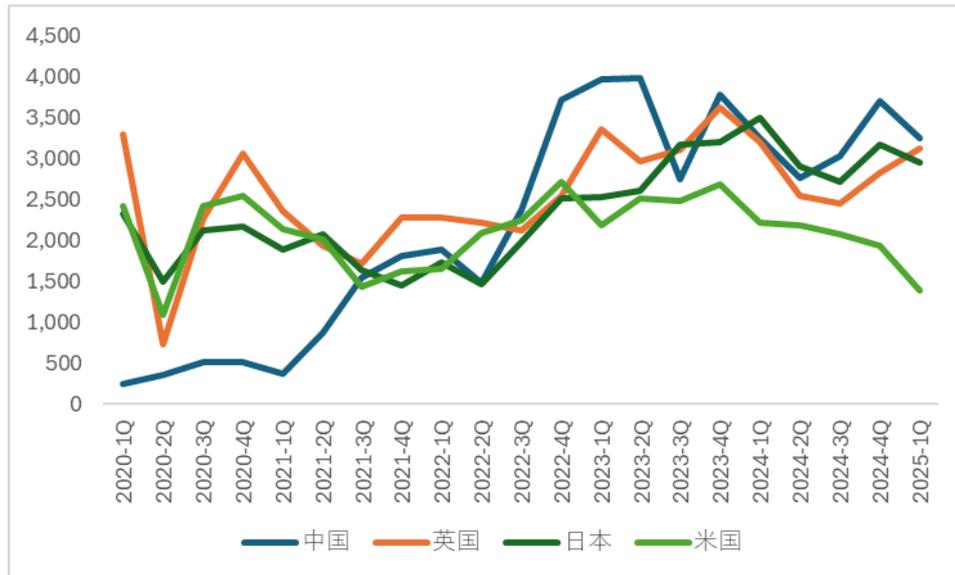
中国を警戒し、一部排除を目指すEUと、欧州の中でも先駆けて中国資本の参入を許容してきたハンガリー。現在の状況を見てみると、意外にも中国一人勝ちの様相が見えてくる。

1. EUにとって予想外だった中国

EUは、2019年に新たに欧州委員会委員長に就任したフォン・デア・ライエンが、自身の肝いり政策である「欧州グリーンディール」で気候変動への対応と産業振興の両立を目指す中、グリーン政策の中心の一つにEVの普及促進を掲げた。また、同じ2019年に採択されたCO2排出基準規制では新車の平均CO2排出量を厳しく制限したことで、各完成車メーカー(OEM)がEV生産に対応せざるを得なくなった。さらに、2021年に発表されたFit for 55では、2035年までに乗用車・小型商用車のすべての新車のゼロエミッション化を定めたことで、EVへの転換が進むことになった。加えて、EU各加盟国もEVのインフラ整備やEV購入に対する補助金の提供を行うようになり、EVの購入促進が進められた。

欧州全体でのEV機運の高まりにあわせて、すでにEV産業が成熟しつつあり、世界でも先行してEVのコスト削減に成功した中国からのEUへのEV輸出が加速した。特に2021年以降、中国からの輸入が進み、2022年第4四半期には内燃機関車を含む乗用車の輸入で中国は米国、英国、日本を抑えてEUにとって最大の自動車輸入元国となった(図表1)。

図表 1 EU の国別乗用車輸入金額推移



(単位: 百万 EUR)

(出所) EUROSTAT を基に当社作成

EU は新たな自動車産業として育成する予定だった EV において、想定よりもサプライチェーン上の中国依存が高まり、さらに欧州市場を中国ブランドが席巻する兆しを見せていることに懸念を示した。

経済安全保障という概念が欧州の中でも意識されるようになった 2023 年、欧州委員会は「欧州経済安全保障戦略」の中で中国からの依存脱却を目指したデリスキングに言及。さらに同年、欧州委員会は中国政府が巨額の国家補助金を提供することによって中国製 EV の価格が人為的に低く抑えられており、市場競争環境を歪曲しているとして、中国製 EV への補助金調査を開始すると発表した。2024 年に調査の結果が発表され、中国の EV バリューチェーンが中国政府から市場歪曲的な支援を受けており、EU の産業に損害を与えているとの判断が示された。結果的に 2024 年 10 月 30 日より中国からの輸入 EV に対して相殺関税が課されることになった¹。具体的には欧州委員会の調査への協力状況等に応じて設定されており、下記図表 2 の通りとなった。

図表 2 EU による中国製 EV への相殺関税率

企業名	相殺関税率
比亞迪 (BYD) グループ	17.0%
吉利汽車 (Geely) グループ	18.8%
上海汽車 (SAIC) グループ	35.3%
テスラ (上海)	7.8%
その他の調査協力企業	20.7%
その他の調査費協力企業	35.3%

(出所) 欧州委員会

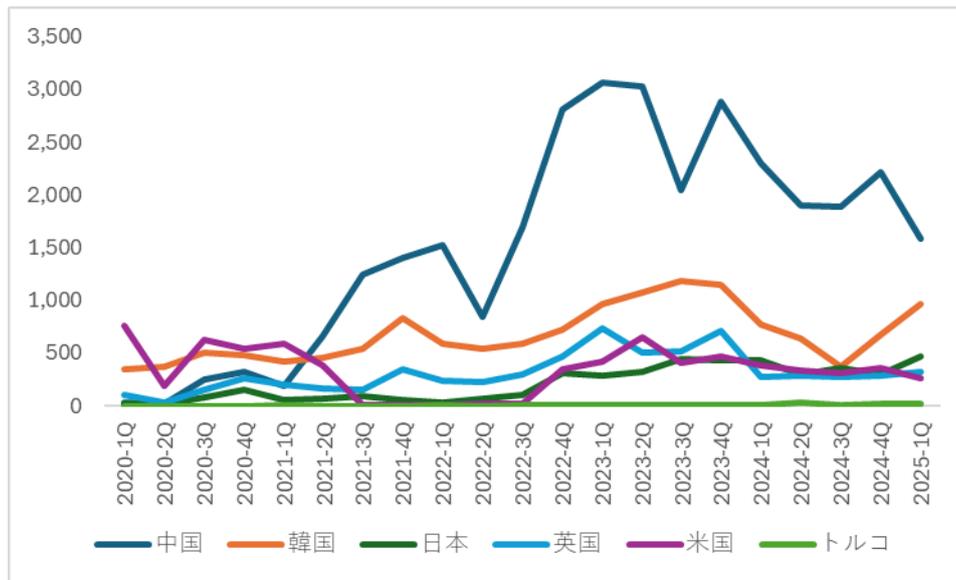
¹ <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/news/eu-commission-imposes-countervailing-duties-imports-battery-electric-vehicles-bevs-china>

2. EU の強硬手段に対して中国はどう出たか

EUは中国への警戒感を隠さずに、中国に対して相殺関税という手段に出たわけであるが、現在の中国EVの状況はどうだろうか。

EUへの自動車のEVの輸入状況を見てみよう(図表3)。2024年は駆け込み需要があったと見られ、第4四半期にかけて中国からの輸入総額が増加しているものの、2025年第1四半期には大きく落ち込んでいる。しかし、引き続き中国が最大の輸入国となっていることには変わりはない。

図表3 EUの国別BEV乗用車輸入金額推移

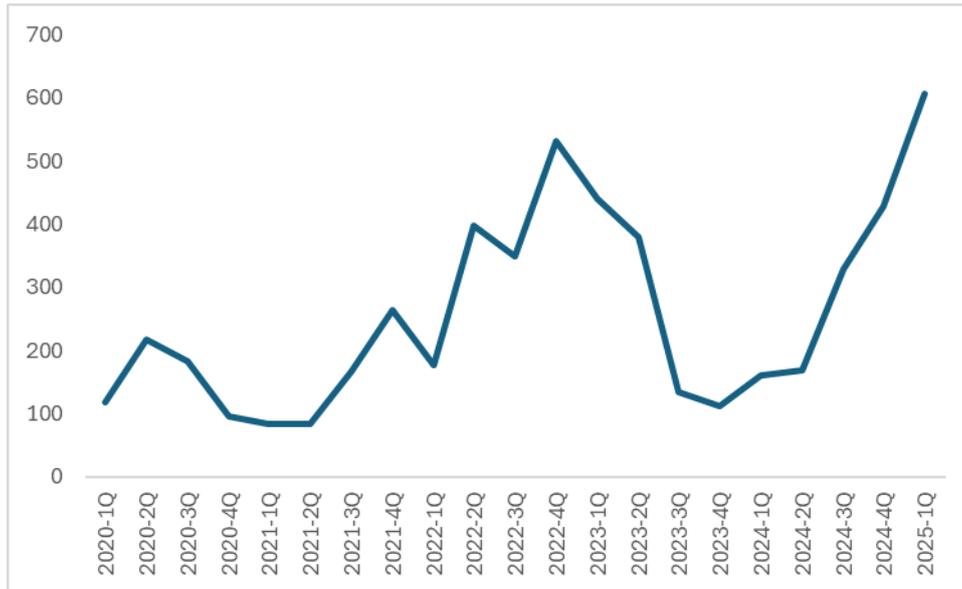


(単位:百万 EUR)

(出所)EUROSTATを基に当社作成

また、EUへのPHEVの輸入金額の推移を見てみると、2024年第3四半期以降大幅に輸入が増えていることが分かる。これは、EUによる中国への相殺関税の対象があくまでもEVのみであり、PHEVは対象外であることが大きな理由となっている(図表4)。

図表 4 EU への中国製 PHEV 乗用車輸入金額推移



(単位:百万 EUR)

(出所) EUROSTAT を基に当社作成

さらに、中国 OEM は EU 域内での生産体制を整え始めている。この後具体的に見ていくハンガリーでは、2023 年 12 月に BYD が工場設立を発表、2024 年 4 月には奇瑞汽車(Chery)がスペインの日産工場跡地に EV 生産拠点を設立すると発表した。上海汽車も欧州での生産拠点を模索していると言われている。また、中国の各自動車 OEM は EU 域内に販売拠点を設立し始めてもいる。ここから分かることは、中国進出の勢いは止まらず、阻止しようとする EU の試みは奏功していないという現実である。

3. 既存企業のプレゼンスを脅かす中国—ハンガリーで存在感

中国の EV の欧州進出に際しては、特にハンガリーを足掛かりに行われてきたことはこれまでも指摘されている²。ハンガリーは社会主義体制からの転換直後の 1989 年にスズキが同国初の乗用車工場を設立以来、チェコ(元国営自動車会社のシュコダを有し、トヨタ、現代などが進出)、ポーランド(フィアット、GM、Volvo、トヨタなどが進出)などの近隣の中東欧諸国と同様に自動車産業を主要産業として成長を遂げてきた。2010 年代後半に欧州各国が EV への注力を発表すると、EV 関連の投資も目立つようになった。

ハンガリーと同様にチェコやポーランドも EV 関連の投資が増える中で、ハンガリー政府は各国に先駆けて EV 産業の振興を目的に積極的に外資誘致を行うようになる³。ハンガリー政府による返済不要の補助金などの支援を背景に、2010 年代後半には韓国バッテリーメーカーである SK On の進出や Samsung SDI の生産能力拡大

² 詳細は山野井茜「ハンガリーへの大型投資に見る中国の欧州 EV 展開戦略」『国際金融』(一般財団法人外国為替貿易研究会、2024 年 2 月) https://www.murc.jp/library/report/cr_240222/も参照されたい

³ ハンガリーの EV 産業の誘致については、山野井茜「ハンガリーへの大型投資に見る中国の欧州 EV 展開戦略」『国際金融』(一般財団法人外国為替貿易研究会、2024 年 2 月)、山野井茜「EV 産業集積地として注目される中東欧とその魅力」(三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング、2020)に詳しい

を発表。それに合わせて、韓国サプライヤーの投資も相次ぎ、韓国系企業を中心としたサプライチェーンが整備された。

2020年以降には中国のバッテリーメーカーが中国国内のOEMのみならず、欧州OEMへの供給を目指し、欧州拠点を模索するようになる。EU加盟国各国がデリスキングを理由に中国資本を敬遠する中、親中国としても知られるハンガリーは中国企業に対しても積極的な投資誘致を行った。その結果、寧徳時代(CATL)、億緯鋳能(EVE Energy)、欣旺達(Sunwoda)がハンガリーへの工場建設を発表し、世界の主要バッテリーメーカーがこぞってハンガリーに製造拠点を有することとなった。

中国資本の進出の中でも特筆すべきは、BYDの進出であろう。BYDはもともとハンガリーにバスの組立工場を有していたが、2023年12月に欧州初の乗用車工場の設立を発表した。さらに2025年5月には王伝福CEO自らがハンガリーを訪問し、首相や外務大臣とも面会する中で、ハンガリーへの欧州統括本社とR&D拠点の設立を発表している⁴。

前述した通り、ハンガリーの自動車産業はスズキの進出から始まったと言っても過言ではなく、ハンガリーではサプライヤーも含め日系企業が自動車産業のサプライチェーンを築き、今日に至るまでプレゼンスを示している。一方で、近年の中国の大手EV関連メーカーの進出の勢いは、日系企業の存在感をも脅かす状況にもなっている。

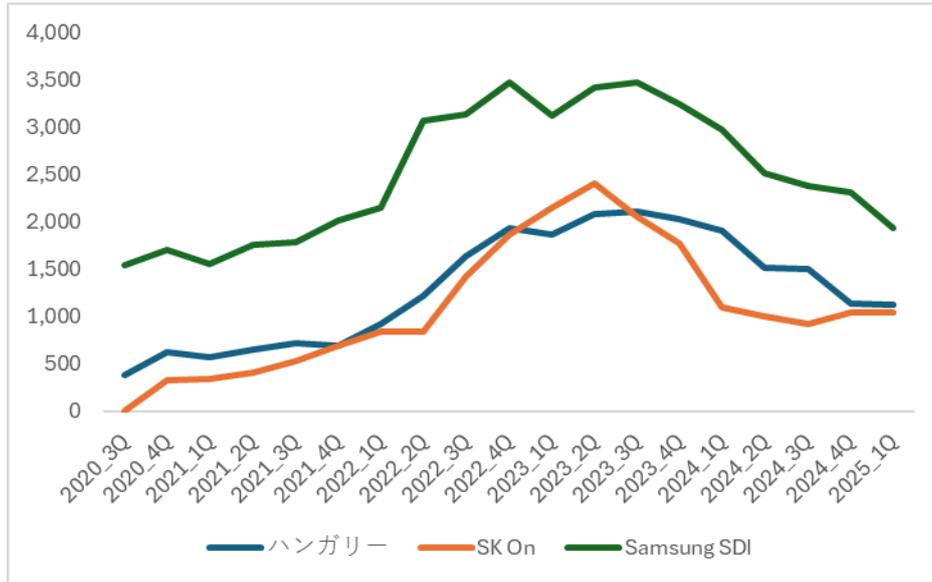
4. 期待外れの中国資本誘致—ハンガリーのEV産業の現在地

では、ハンガリーでは韓国に続く中国資本のEV産業の誘致が期待通りの成果を出しているのだろうか。ハンガリーの独立系オンラインメディアであるTelexの報道によると、実はハンガリーのバッテリー生産高は2024年に大きく減少している⁵。下記のグラフはSK OnおよびSamsung SDIのグローバルにおけるEV用バッテリーの生産高と、ハンガリーの中央統計局が発表しているハンガリー国内でのバッテリー生産高を比較したグラフである(図表5)。

⁴ https://byd.co.jp/news/2025_0527_255.html

⁵ <https://telex.hu/komplex/2025/06/23/akkumulatorgyartas-sk-on-samsung-catl-korea-kina-technologiaavaltas>

図表 5 SK On および Samsung SDI の EV 用バッテリー生産高およびハンガリーにおけるバッテリー生産高



(単位:百万 EUR⁶)

(出所)Telex⁷

ハンガリーにおけるバッテリー生産高は 2023 年第 3 四半期を境に下降傾向にあるが、この動きは韓国メーカー 2 社も同様であり、両社の不調がハンガリーのバッテリー生産も押し下げていることを示している。特に SK On は生産が最大となった 2023 年第 2 四半期の 2,405 百万ユーロから 2025 年第 1 四半期時点では 1,047 百万ユーロと、現在は 2 分の 1 以上落ち込んでいることが分かる。

SK On、Samsung SDI とともに近年大幅な投資による生産拡大を行っており、この影響は計り知れない。SK On は 2021 年に同社にとってハンガリーで 3 ヲ所目となる生産拠点を 22 億 9,000 万ドル(発表当時)を投じて設立することを発表⁸、Samsung SDI もハンガリー国内のバッテリー工場の拡張を検討していたが、思わぬ不振に見舞われ、SK On の新工場は開設から 1 年たってもほとんど生産されず、Samsung SDI は既存の 2 工場の生産ラインが相次いで停止している。

これは、欧州各国で EV 購入補助金が見直し、あるいは中止となる中で、欧州全体での EV 需要が 2023 年から 2024 年にかけて落ち込んでおり、それに伴いバッテリー需要も低迷していることが原因と報じられることが多かった。しかし、その他の要因として欧州に進出した中国メーカーが韓国よりも安価なバッテリー生産を実現し、これまで韓国メーカーが主要顧客としてきた欧州 OEM のシェアを奪っていることも挙げられる。SK On や Samsung SDI は原料が高い三元系電池(ニッケル・コバルト・マンガン、NMC)を得意とする一方で、BYD や CATL はより安価に生産できるリン酸鉄電池(LFP)で高効率化を達成し、価格と品質で競争力を持つに至った。例えば、メルセデスは SK On と Samsung SDI から調達していたバッテリーを近年 CATL に切り替え、BMW は CATL や Eve Power からの調達を行う予定である。

⁶ 元データはハンガリーフォリント(HUF)で表示されていたものを 1HUF=0.0025EUR で換算。

⁷ <https://telex.hu/komplex/2025/06/23/akkumulatoryartas-sk-on-samsung-catl-korea-kina-technologiaivaltas>

⁸ <https://hipa.hu/hir/giga-beruhazast-indit-az-sk-innovation-minden-idok-legnagyobb-zoldmezos-beruhazasa-ivancsan/>

韓国メーカーの不調はハンガリーの EV 産業にも大きな影響を及ぼす。ハンガリー国内の報道によると、Samsung SDI では 2024 年の 1 年間で約 700 人が、SK On では少なくとも 2024 年 4 月から 8 月の間に 300 人以上が解雇されたとしている⁹ ¹⁰。

前述のとおり、ハンガリー政府は EV 産業振興の外資誘致策として、外資企業の新規進出や生産能力拡大の際には返済不要の補助金を提供してきた。この 2 社についても例外ではなく、Samsung SDI には 34,908 百万フォロント(約 87.5 百万ユーロ)が、SK On には 113,032 百万フォロント(約 280 百万ユーロ)もの補助金が判明している分だけでもハンガリー政府から支援されている。さらに法人税減税やインフラ整備に関する支援も実施しており、トータルでの政府支援額はさらに大きいと見られる¹¹。

ハンガリー政府の莫大な支援にもかかわらず、両社は生産拡大を行ったタイミングで損失計上や売上減となった。さらにハンガリーの鉱工業生産指数も 2024 年 2 月以降は下落を続けており、ハンガリーの中央統計局が国内のバッテリー生産の落ち込みが原因であることを指摘している¹²。つまり、ハンガリー政府が産業振興を狙って行った大規模な政府補助が、雇用面でも製造面でも全く経済活性化に寄与していないことを示している。

さらにいうと、中国企業の進出も必ずしもハンガリー政府が期待した結果になっていない。ハンガリーにバッテリー工場を設立した CATL は 2025 年末までに 1,000 人を雇用し、フル生産が可能となる 2026 年後半には 2,000 人の雇用が必要になると述べていた。しかし、CATL が 2025 年 6 月に 150~200 人のハンガリー人をすでに解雇、さらなる解雇とこれらの雇用を中国人労働者で代替することを計画していると報じられた¹³。このニュースは CATL およびハンガリー政府の双方から否定されたが¹⁴、中国資本の国外進出は、多くは中国人労働者を伴うものであり、必ずしも現地に雇用をもたらさないことは一帯一路政策による投資でも示されている¹⁵。

5. 一人勝ちの中国—欧州 EV 産業への教訓

ハンガリー政府は欧州の中でも各国に先駆けて EV 産業の振興を目的に積極的に外資誘致を行ってきた。特に 2023 年から 2024 年初めごろまでは、ハンガリーが EU におけるバッテリー産業の一大拠点として成功していると日本でも報じられることが多かったが、ふたを開けてみると、中国メーカーのハンガリー進出が既存の韓国メーカーの需要を奪い、ハンガリーの経済成長が押し下げられたほか、雇用も喪失するという、当初想定していない結果となっている。中国の進出はハンガリーにとって相乗効果をもたらさず、ただ中国のバッテリーメーカーの一人勝ちという様相を見せている。

一方で、その中国も盤石というわけではない。ハンガリーにおいては、主に韓国メーカーが行ってきかずさんな管理に起因する環境汚染問題から、バッテリー産業に対してあまり良いイメージが持たれておらず、たびたび批判的となってきた。さらに、親中政策を押し進めてきた現政権も、現在は支持率で新興野党に抜かれており、

⁹ <https://telex.hu/gazdasag/2024/10/28/akkumulatorgyar-sk-komarov-ivanca-samsung-leepites-kirugas>

¹⁰ https://hvg.hu/kkv/20250603_Pocsek-eve-volt-a-Samsungnak-tavaly-tetemes-a-veszteseg

¹¹ <https://g7.hu/vallalat/20230320/64-millio-forintba-kerul-egy-akkumulatorgyari-munkahely-a-magyar-allam-szamaral>

¹² <https://www.ksh.hu/gyorstajekoztatok/ipa/ipa2412.html>

¹³ <https://telex.hu/gazdasag/2025/07/03/catl-debrecen-kirugas-leepites-akkumulatorgyar-szijjarto-peter-papp-laszlo>

¹⁴ <https://telex.hu/gazdasag/2025/07/05/catl-debrecen-leepites-kirugas-dolgozok-munkasok>

¹⁵ 一帯一路における雇用の問題については、山野井茜「一帯一路、中東欧の現状」『金融財政ビジネス』(時事通信社、2018)でも論じている

来年実施される総選挙では下野する可能性も高いと見られている。もし政権交代が行われた場合、これまでどおり中国をパートナー国として重視し、投資を誘致する政策や操業に対する支援が行われなくなる可能性もある。その場合、中国のハンガリーを基盤としたさらなるEV産業の構築は難しくなるだろう。

そうなれば、中国は他の国への進出を目指すことになる。現時点で中国資本の誘致を行うEU加盟国は多くはない。一方で、既述のとおりCheryが生産予定である他CATLがステランティスとともにバッテリー工場設立を発表、中国の新興EVメーカーであるリープモーターが現地生産を検討するなどスペインが次なる投資先として注目されつつある。ただし、ハンガリーの例は中国企業の進出が欧州に必ずしもプラスの影響をもたらさないという教訓を示している。

(一般財団法人外国為替貿易研究会「国際金融」2025年8月号より転載)

－ ご利用に際して －

- 本資料は、執筆時点で信頼できるとされる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一した見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客さまの決定、行為、およびその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客さまご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所:三菱UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当社までご連絡ください。