

## 【IAA モビリティ2025 にみる未来の欧州モビリティー】

## どうなるドイツ自動車市場

～内燃機関への回帰と BEV の行方～

— 講師 —

在独ジャーナリスト 熊谷 徹 氏

日時 2025年12月3日(水) 午後3時～5時

受講方法 ライブ配信/アーカイブ配信(2週間、何度でもご視聴可)

## [重点講義内容]

ものづくり大国ドイツの屋台骨の一つである自動車産業が、モビリティ転換とトランプ関税の嵐に揺れている。欧州最大の自動車メーカー・フォルクスワーゲン(VW)の2025年上半期の営業利益は、前年同期比で32.8%減った。経営陣は2030年までにドイツの従業員数を3万5000人減らし、国内10工場の内2工場での生産を徐々に停止すると発表した。

痛みを伴うストラの背景には、中核である国内乗用車部門の営業利益率の低さと、中国でのBEV化の波に乗り遅れ、VWのマーケットシェアが低下しているという事実がある。VWだけではなく、BMWやメルセデス・ベンツでも2025年上半期の営業利益が二桁の減少率を記録した。保守政党からは、「2035年以降内燃機関の新車の販売を禁止する」というEUの決定の撤回を求める声が上がっている。

ドイツでのBEVの比率は3.6%と依然として低い、回復の兆しはある。2025年9月にミュンヘンで開催された自動車見本市IAAモビリティーは、中長期的には欧州のモビリティーの中心がBEVになることと、中国OEMの欧州への強い関心を感じさせた。35年間ドイツに住み、欧州経済について記事や本を多数発表している元NHKワシントン特派員が、ドイツの自動車市場の最新動向を報告する。

1. ドイツ政府が自動車業界支援のためのサミット会議を開催
2. EUは、2035年の内燃機関の新車販売禁止を変更するか？
3. ミュンヘン自動車見本市IAAモビリティーの主役は中国とBEV
4. 欧州に着実に橋頭保を拡大する中国OEMの戦略
5. 2025年に欧州でBEVの新規登録台数が回復した理由
6. トランプ関税でドイツ自動車産業の空洞化が進む？
7. 質疑応答

## PROFILE 熊谷 徹(くまがい とおる)氏

元NHKワシントン特派員。1990年以降はフリージャーナリストとしてドイツを拠点に、政治、経済、社会に関する記事を発表。主な連載媒体は日経ビジネス電子版、新潮社フォーサイト、毎日新聞出版エコノミスト、日刊工業新聞、日経ESG、電気新聞など。著書に「メルケルはなぜ転向したのか」(日経BP)、「偽りの帝国・VW排ガス不正事件の闇」(文藝春秋)、「日本の製造業はIoT先進国ドイツに学べ」(洋泉社)、「ドイツ人はなぜ、年収アップと環境対策を両立できるのか」、「次に来る日本のエネルギー危機」(青春出版社)など29冊。「ドイツは過去とどう向き合ってきたか」(高文研)で2007年度平和・協同ジャーナリズム奨励賞受賞。現在30冊目を執筆中。

連載中の主なメディア: 日経ビジネス <https://business.nikkei.com/article/person/20130321/245387/>

週刊エコノミスト <https://weekly-economist.mainichi.jp/%E8%AB%96%E5%A3%87%E3%83%BB%E8%AB%96%E8%AA%BF/>

新潮社フォーサイト <https://www.fsight.jp/search/author/%25%E7%86%8A%E8%B0%B7%E5%BE%B9%25>

日経ESG、朝日新聞社 SDGs Action!、ウエッジ、日刊工業新聞、保険毎日新聞。

