

## トルコ自動車関連事業者インタビュー、 BEV・バッテリー生産に向けた強みと課題

FOURIN は 2025 年 9 月、地政学的な複雑性と産業構造の変革に直面するトルコの現状について、トルコ投資局、トルコ自工会 (OSD)、ジェトロ・イスタンブール事務所、トルコのバッテリー事業者団体 PİLDER 代表へのインタビューを実施。中国系の動向や政府の施策などについて、現地の視点からの見解を聞いた。

トルコの自動車産業は、欧州・中東・中央アジアの交差点という地理的優位や EU 関税同盟・FTA ネットワークを背景に、輸出主導で拡大してきた。若年層人口が厚く、熟練労働力を抱えることも強みである。OEM は Ford、Renault、トヨタなど 13 社、Tier1 サプライヤーは 30 社が進出し、地域に根差した高度なバリューチェーンにより、ローカルコンテンツ率は高い水準にある。

近年では、トルコ国内の電動化シフトが加速しており、国産 BEV 量産と次世代モビリティに向けた国策の柱として、2018 年に政府主導で BEV 専門 OEM の Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu (TOGG) を設立。TOGG は、2022 年に第 1 弾モデル T10X の生産を開始し、2025 年 9 月に同モデルと第 2 弾 T10F を欧州市場へ投入した。また中国 Farasis とバッテリー生産の合弁会社 Siro を形成。2023 年にバッテリーの組立を開始した他、セル工場建設を着工し、2031 年までに 20GWh/年の生産能力に向けて段階的に拡充する。一方、政府は産業競争力の強化を目的に、2024 年 7 月、ハイテク産業向け投資インセンティブ HIT-30 を発表した。自動車生産においては、EV(BEV+PHEV)生産能力の確保、溶接・塗装・組立を含むフル工程の誘致と一定以上の現地調達率を通じて、高付加価値工程の国内化を目指す。TOGG の事業は上記インセンティブの枠組みと連動し、政策目標の実現にも寄与している。

トルコ政府は国内産業保護の名目で、中国製 BEV に対する 40%の追加関税賦課を 2023 年 3 月に開始し、ICE/HEV/PHEV へ適用拡大(2024 年 6 月)、税率・下限額の引き上げ(2025 年 1 月)へと段階的に強化。輸入依存を抑え、現地生産と技術移転を促す誘導策としても機能させている。一方で、中国系 OEM にとっても、EU が中国製 BEV に追加関税を賦課する状況(2026 年 1 月時点)の下で、EU 関税同盟を活用できるトルコ現地生産は合理的な選択肢となる。2024 年 7 月に BYD は第 3 都市 Izmir 近郊の Manisa で新工場建設(2026 年内稼働予定)と R&D 投資に計 10 億ドルを充てると発表。ただし、インフレや為替、EV 需給調整といった不確実性により投資計画そのものに不透明感がある。

(斉藤)

【トルコ、2025 年生産販売予測、2026 年見通し】

### ▽販売

- 2025 年のトルコ自動車市場は前年比 10.0%増の 141.4 万台となった。過去最高を更新した前年実績(126.9 万台)を上回った。
- 乗用車販売は同 10.6%増の 108.4 万台。商用車は同 7.8%増の 32.9 万台。
- ・インフレ継続を背景に、自動車などの現物資産に変えることで現預金の目減り回避を図る消費者の動きがあったと考えられる。
- ・輸入乗用車販売(トルコの乗用新車市場の約 7 割を占める)は、同 10.4%増の 76.1 万台。
- 前述の資産防衛策などを背景に堅調な伸びを維持している。
- 中国系ブランドを見ると、BYD が同 4.5 倍の 4.6 万となり、輸入車ではブランド別 5 位に浮上。前年 2 位であった Chery は、同 49.9%減の 2.9 万台に減少し、輸入車ではブランド別 10 位となった。その他、SAIC 傘下の MG(同 86.7%減の 2,380 台)も順位を落とした。
- 中国産輸入車には 2025 年 1 月時点で、純 ICE 車と HEV には 50%、BEV には 40%の追加関税が賦課されている(後述)。
- トルコ Manisa 地方に工場を設置する計画に向けて 10 億ドル規模の投資を発表した BYD は、政府の投資インセンティブスキーム(後述)により追加関税を免除されていると見られる。
- ・2026 年の販売は前年比 1.8%減の 135 万台と予測。
- 2025 年 11 月、EU と自由貿易協定 (FTA) 相手国以外で生産された自動車に対する追加関税賦課を開始しており、輸入車市場を下押しすると見込まれる。

### ▽生産

- ・2025 年の生産台数は、前年比 3.9%増の 141.9 万台。
- 最大輸出国であるドイツの景気低迷などを背景に、乗用車の輸出

- 台数が低迷したことで(同 8.3%減の 59.9 万台)、乗用車の生産台数は同 3.5%減の 87.3 万台。
- 堅調を維持している商用車の生産(同 18.4%増の 54.8 万台)が、生産全体を下支えた。
- ・2026 年の生産台数見通しは、約 150 万台と予測する。
- 稼働予定の BYD の工場(フル稼働時の年産能力 15 万台/年、当初予定では 2026 年末に稼働予定だったが同年前半に前倒しすると見られる)や、Stellantis と Tofas の合弁による K0 プラットフォームベースの小型商用車など、複数の生産プロジェクトの開始が見込まれ、数万台を上積みすると予測する。

<トルコ、自動車生産・販売台数の推移・予測>



(OSD 資料、OSMD 資料、各種報道より作成)

## 【トルコ、自動車産業概観】

## ▽概略

- トルコの輸出額を産業別で見ると、自動車は 2000 年以降、首位を維持。製造業の主力となっている。
  - 1994 年、トヨタが現地生産を開始。
  - 1996 年、EU 関税同盟に加盟。
  - 2022 年 10 月、トルコ発の国産 BEV メーカー Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu (TOGG) が初車両をラインオフ。
  - 2024 年 7 月、BYD が新工場建設計画を発表 (2026 年稼働予定)。
- ▽人材と労働力
- トルコの人口は 8,500 万人で、半数が 34 歳以下と若年層が多い。
  - 自動車関連の労働者は 26 万人、周辺産業を含めると約 120 万人。
- ▽国内生産の状況
- Ford、Renault、トヨタなど OEM13 社 (8 社は Ford、トヨタなどグローバルブランド) が進出。
  - バッテリー分野では TOGG と中国 Farasis Energy の JV「Siroj」が 2026 年に BEV 用バッテリーセルの生産を予定。

## ▽生産規模と国際比較

- トルコは、小型商用車生産量で、欧州第 2 位、自動車全体生産量第 4 位、自動車生産量では世界第 12 位。
- トルコに拠点を持つ Tier1 サプライヤーは 30 社以上。

## ▽ローカルコンテンツ率

- OEM の現地調達率は高く、多くが 50%以上、Ford は 70%に達する。乗用車の平均ローカルコンテンツ率は約 60%。

## ▽輸出と市場アクセス

- 輸出先第 1 位は EU。その他、米国や北アフリカなど。
- トルコから EU 市場へは海路で 2~20 日、陸路や鉄道も利用可能。
- FTA 締結国は 30 カ国以上、広範な市場アクセスが可能。

## ▽Invest in Türkiye (トルコ投資局) 概要

- Invest in Türkiye は、トルコ共和国大統領府の投資・財務部門に属する国家機関であり、外国直接投資 (FDI) を管轄する。投資前後にカスタムメイドのサービスを提供している。

(Invest in Türkiye 提供の資料より作成)

## 【Invest in Türkiye (トルコ投資局) インタビュー】

FOURIN は 2025 年 9 月にトルコ共和国大統領府の投資・金融オフィス長 A. Burak DAĞLIOĞLU 氏に書面でのインタビューを実施。

Q. トルコの自動車生産は、新たな国内プレイヤーが台頭し、中国を中心とする海外 OEM の関心も高まっています。世界の自動車バリューチェーンにおいてトルコはどのような立ち位置にありますか。

- トルコは自動車生産国としては世界第 12 位に位置し、BEV や PHEV など低炭素排出車両への関心の高まりなどの自動車業界全体の変革を世界の潮流とともに経験している。
- トルコは地理的優位性、国内生産能力、EU 関税同盟、30 カ国との FTA などを強みとして、世界の自動車バリューチェーンで戦略的な位置を維持している。

Q. トルコ政府が発表した 30 分野に向けた投資インセンティブ High Technology Investment Program (HIT-30) は、自動車生産促進のために 50 億ドルのインセンティブを割り当てています。目標は何でしょうか。

- 目標は、モビリティが変化する中で国際市場でのシェアを拡大することである。そのために、グリーン化とデジタル化の変革に適応し、設計から生産までの全段階で国内生産能力と技術開発を強化し、付加価値を高め、世界の変化をリードすることを目指す。
- HIT-30 は、年間生産能力 15 万台以上の投資規模や、完成車当たり 51%の現地調達率などの条件を設定しており、溶接、塗装、組立などの全工程を含む投資を誘致するためのもので、BEV・PHEV 専用の生産能力を確保しトルコの e モビリティ分野での役割を強化する狙いがある。

Q. HIT-30 は、技術的自立と戦略的自律を強調しています。Invest in Türkiye では、このビジョンが自動車産業、特に EV やバッテリー技術にどのように反映可能と考えていますか。

- デジタル化とグリーン化による技術的自立で、世界競争におけるトルコの地位強化を目的としており、当局が策定した「FDI (外国直接投資) 戦略 (2024-2028)」も同様の目標を共有している。同戦略では、国際投資の拡大を図り、自動車分野では、BEV 生産やバッテリー製造に関する国際投資を積極的に誘致している高付加価値の工程に、外国企業による投資を誘致することを目標としている。

Q. EV 生産の競争激化が予想される中、トルコが他の地域ハブに対して持つ優位性は何か。

- 第一に、トルコは欧州、アジア、中東、など主要市場への交差点に位置している。この地理的優位性に加え、既存の自動車製造基盤と熟練した労働力が、EV 生産の強固な土台となっている。
- さらに、トルコには主要 OEM と長い間に確立された関係がある。現在、トルコで車両生産を行う OEM は 13 社、内 8 社はグローバル企業である。東欧諸国の中で、グローバル OEM の進出数ではトルコが首位で突出している (2 位の国は 5 社)。
- 加えて、EU の EV 移行ロードマップとトルコ国内の EV 市場急拡大が、EV 製造投資への誘因となり得ると考えている。政策面では、EV およびバッテリー製造へのターゲット型インセンティブを提供し、EV バリューチェーン全体を支えるエコシステムの構築を目指している。EV イノベーションと研究開発の中心地になることを目標としている点が最も重要である。このアプローチにより、トルコを単なる製造拠点ではなく、長期的なパートナーとしての地位強化を狙う。

・アジア市場向けには、EV エコシステムや先進自動車技術を支えるサプライヤーの誘致を積極的に行っている。国別ではなく、技術力、品質基準、既存エコシステムとの統合性を重視している。

- 既存の重要な自動車クラスターとして Bursa や Kocaeli を中心とする Marmara 地域がある。しかし、Manisa-İzmir、Ankara、Samsun といった新興拠点も注目されている。投資局は、産業ゾーン (OIZ) を整備しており、Istanbul、Bursa、Kocaeli、Sakarya はサプライヤーの拠点となっている。自動車産業に特化したゾーンとしては、Kocaeli の TOSB や Sakarya の自動車・金属専門 OIZ が代表例となる。

Q. Erdoğan 大統領は、トルコをバッテリー生産の地域ハブとし、2030 年までに 80GWh のバッテリー容量を達成するという目標を発表しました。Invest in Türkiye はこの計画をどのように支援していますか。

- 新しいモビリティソリューションの開発が自動車産業政策の中核として優先されており、バッテリー、センサー、電子制御ユニット、ディスプレイ、電動モーターシステム、自動車ソフトウェアなどの分野で技術と生産能力を強化することが目標となっている。
- トルコは、R&D とイノベーション支援を優先分野に集中させ、これらの重要技術領域に焦点を当てたインセンティブ制度を設計している。新規投資の他、R&D 活動、大学と産業の連携、人材育成を含む制度で、Invest in Türkiye では、e モビリティエコシステムへの投資を最優先事項とし、バッテリーや関連部品に特化した専門チームを設置し、大手が参加する大規模プロジェクトを継続支援している。

Q. 日本の OEM やサプライヤーは、トルコの自動車産業の長年のパートナーです。今後日本企業がトルコの EV 移行や産業高度化に貢献できる機会はあるでしょうか。

- 日本とトルコは緊密な関係を築き、日本企業はトルコ市場を深く理解している。トヨタ、サンゴ、GS ユアサなどは、既にトルコで強固な事業基盤とサプライネットワークを構築している。例えば、トヨタのトルコ拠点は輸出ハブにもなっており、生産する車両の 85%を輸出している。
- 日本企業には、EV 生産への移行戦略を構築し、国内市場と地域輸出の両方に対応する機会がある。また、バッテリー技術・材料、先進電子・半導体、ハイブリッド技術、リーン生産方式など、日本企業が強みを持つ分野で、トルコは競争力のある製造拠点を提供できる。

Q. 水素モビリティ、自動運転、サーキュラーエコノミーなど、トルコが日本の専門知識や投資を積極的に求めている分野はありますか。

- トルコは、カソード活物質 (CAM) 生産、半導体、新エネルギー・水素車、産業用ロボット、R&D センターへの投資を重視し、インセンティブを提供している。バッテリーリサイクルも EU グリーンディールに沿った持続可能な生産の観点から戦略的に重要である。
- さらに、スマート製造やデジタル化も優先分野であり、日本のロボティクスや自動化技術は現地生産能力の強化に寄与する。水素技術や次世代車両も重要で、Bosch がトルコで 5 億ユーロ規模の水素インジェクションシステムの R&D・生産投資を行い、2026 年に量産・輸出を開始する予定である。

(FOURIN)

FOURIN は 2025 年 9 月、トルコ自動車工業会 (OSD) に書面でのインタビューを実施。

### ＜自動車輸出＞

Q. トルコの自動車関連輸出が 2025 年 1~7 月に好調でした。何が要因でしょうか。

- ・トルコの自動車輸出は 2025 年 1~7 月に、数量ベースでは前年同期比 8.5%増、金額ベース(米ドル)で同 13.6%増となった。この成長を主に以下のように分析している。
  - 過去数年にわたる大規模投資の結果として投入された新型小型自動車(乗用車+小型商用車)の生産増加。
  - 高付加価値生産への戦略的シフトにより、輸出単価が上昇した。
  - ユーロ/米ドルでの為替差益。輸出の大部分はユーロ建て、報告はドル建てであるため、ユーロ高が輸出額にプラスの影響を与えた。

Q. 7 月までのトルコの自動車関連輸出でも、ドイツが引き続き最大の相手国です。ドイツへの輸出で多い項目は何でしょうか。

- ・2025 年の成長は主に完成車輸出によって牽引され、特に商用車セグメントで顕著であった。乗用車輸出は 20%増加したが、トラック、小型商用車、バスやミニバスではさらに強い成長が見られた。
- ・サプライヤー産業からの輸出も 7%増加しており、現在の勢いは主に商用車生産と戦略的 OEM パートナースhipによるものである。

Q. トルコの輸出先に、従来最大の欧州以外を狙う方針はありますか。

- ・トルコの自動車産業において、輸出市場の多様化は戦略的優先事項の一つである。欧州は関税同盟の枠組みの下で最大市場であり続けるが、他地域での機会も積極的に追求している。

Q. 東欧やアフリカの輸出先としてのポテンシャルはどう見えていますか。これらの市場へ参入するにあたり障壁はあるでしょうか。

- ・自由貿易協定、非関税障壁、技術要件、購買力、そして外国パートナーのグローバル戦略など、さまざまな要因が輸出先を決定する。
- ・東欧やアフリカは潜在的な市場である。規制や購買力の差異が課題となる一方、成長余地は大きい。

### ＜自動車生産・生産向け政策＞

Q. トルコ自動車産業は国外の OEM と地場系との合弁事業に長い歴史があり、TOGG など地場系の新興プレイヤーも活躍しています。自工会 (OSD) 側は現在の生産事業者のバランスをどう見えていますか。

- ・OSD のメンバーには、外国 OEM との合弁事業と、完全に国内資本の企業が合わせて 13 社存在する。その結果、トルコの自動車産業はより多様な構造を持つようになった。合弁と完全な地場系、新興国内ブランド TOGG が共存している。
- ・OSD として、このバランスの取れた構成はトルコの自動車産業の国際競争力を高めると考えている。外国パートナーシップは高度な技術、エンジニアリングノウハウ、輸出経験をもたらす、TOGG のようなローカルイニシアティブは R&D やイノベーション、サプライチェーン強化に重要である。両者は補完的であり、持続的成長と変革に戦略的優位性を提供する。

Q. 外国合弁、国内メーカー、新規参入企業のうち、今後 5 年間で成長あるいは縮小が予想されるセグメントはありますか。

- ・自動車産業への投資は長期的なものであることは周知の事実である。最近発表されたグリーンフィールド投資プロジェクトの多くが中国ブランドを含んでいることから、今後 5 年間で外国投資家の影響力と存在感がさらに強まると予想される。

Q. High Technology Incentive Program (HIT-30) プログラムは、自動車産業に 50 億ドル規模のインセンティブパッケージを割り当て、トルコの年間 EV 生産能力を 100 万台に引き上げることを目指しています。この政策の影響をどのように見えていますか。

- ・HIT-30 は、投資環境を改善し、研究開発およびイノベーション活動を加速させ、国内外の投資家の関心を高めるインセンティブプログラムである。さらに、電気自動車生産の普及は、サプライチェーンにおける新たな雇用機会を創出し、技術革新を加速させるだろう。OSD として、HIT-30 プログラムは業界の持続的な成長と変革に向けた非常に前向きな一歩であると考えている。
- ・一部の OSD メンバー企業は、プロジェクトベースの政府インセンティブを活用し、すでに BEV/PHEV の生産を開始している。
- ・OSD の全メンバーは HIT-30 プログラムの恩恵を受ける潜在的候補である。新規プロジェクトが立ち上がるにつれ、このプログラムを活用する企業の数は増加すると予想される。

Q. 最近、EU/米国の政策立案者が一部の環境基準を緩和するなど政策が流動的です。トルコの自動車産業はその影響を受けていますか。

- ・関税同盟の枠組みの下で EU の技術規制に整合している。したがっ

て、EU 政策の変更は、電動化、バッテリー生産、投資計画に関するトルコメーカーの戦略に大きな影響を与えるだろう。

Q. Erdoğan 大統領は、トルコをバッテリー生産の地域ハブにする目標を示しました。国内外のバッテリー投資誘致は進むと思われますか。

- ・トルコは、戦略的な地理的位置、強固な製造インフラ、若く熟練した労働力により、バッテリー生産にとって魅力的な投資環境を提供している。政府のインセンティブ政策や最近発表された投資支援プログラムも、このプロセスを促進することを目的としている。世界的なバッテリー生産投資においてトルコはバッテリー投資の重要な代替拠点であると考えている。

### ＜中国系の影響＞

Q. 中国系の自動車メーカーがトルコへの投資を検討する要因は何でしょうか。

- ・トルコの EU との関税同盟を戦略的に利用すること、トルコの自動車製造基盤、熟練かつコスト効率の高い労働力、発達したサプライヤーネットワークがあり、自動車投資にとって魅力的な条件である。
- ・OSD の視点では、これらの構造的優位性に加え、トルコの欧州および中東市場への地理的近接性が、国際的な自動車メーカーにとって重要な生産・輸出拠点としての地位を強化している。

Q. 中国系企業はどのような変化をもたらすと見ていますか。競争上の脅威となるでしょうか。それとも、協業や産業成長の機会と見ていますか。

- ・中国 OEM は、EU との関税同盟、強固なサプライヤーベース、熟練した労働力、戦略的な地理的位置といった理由から、トルコを戦略的な投資先と見なしている。今後 5 年間で、彼らの投資増加は生産能力の多様化と拡大をもたらす、技術移転、サプライチェーン開発、輸出成長に寄与すると予想している。
- ・OSD の視点では、中国 OEM のトルコにおける存在感の高まりは、発展の潜在的な機会と見ている。新規参入企業は追加投資、高度な技術、競争の増加をもたらす、業界全体のイノベーションと効率性が促進されるだろう。公平な競争環境が維持される限り、トルコの自動車産業の持続的成長とグローバル統合を支えられる。

Q. 2024 年 6 月、トルコ政府は中国 EV に対する 40%の追加関税を全中国製車両に拡大し、輸入を抑制し国内生産を促進することを目指しました。OSD の視点では、この戦略はトルコの自動車産業を保護・強化する上で効果的でしたか。これまでどのような影響が見られますか。

- ・2 国間の自動車貿易収支を見ると、トルコの赤字が明らかである。この不均衡に対処し、国内生産を支援するため、トルコは追加関税を導入した。この決定は、中国ブランドがトルコ市場に製造業者として参入し、自動車エコシステムに貢献することを促す狙いがある。こうした措置の効果として、新たな投資決定の発表や輸入ペースの減速が確認されている。

### ＜市場動向・将来予測＞

Q. 高インフレと経済的不確実性にもかかわらず、トルコの自動車市場は成長を続けています。強い国内需要を支える主な要因は何ですか。

- ・第一に、若くダイナミックな人口において自動車への関心が高いことである。トルコの人口 1,000 人当たりの車両保有台数は欧州諸国と比較して依然として低い。さらに、都市化の進展が車両需要を押し上げている。加えて、経済予測が困難な環境では、自動車製品が投資資産として見なされる傾向があり、この状況が車両更新への意欲をさらに強化している。OSD として、これらの要因の組み合わせがトルコの自動車市場の成長を支えていると考えている。

Q. 今後 5 年から 10 年の市場の長期的なトレンドをどう予想されますか。

- ・トルコにおける自動車の充電インフラは急速に拡大している。さらに、税制は BEV および PHEV 車両に対して大きなインセンティブを提供している。したがって、新技術車両への移行は今後大幅に加速すると予想される。

Q. 今後 5~10 年でトルコの自動車産業はどの分野に最も注力しますか。また、日本の自動車産業はこの発展にどのように貢献できますか。

- ・トルコの自動車産業の主な焦点は、脱炭素化政策と技術革新に対応しながら、従来の市場での地位を強化し、新しい市場に参入することである。トヨタやいすゞなどの長年の投資によって確立された日本の自動車産業とのパートナーシップは、このプロセスにおいて引き続き重要な役割を果たすだろう。日本の効率重視の生産文化、品質基準、R&D 能力は、トルコが持続的成長とグローバル競争力強化を目指す上で非常に関連性が高い。

(FOURIN)

## 【ジェットロ・イスタンブール事務所インタビュー】

2025年9月、FOURINはジェットロ・イスタンブール事務所の調査担当である井口南氏にインタビューを実施。

## ▽トルコ自動車産業現状と政府施策

Q. High Technology Investment Program(HIT-30)が2024年7月に発表されて以降、事業者にどのような反応があったのでしょうか。

- トルコは、自動車産業を中心に、他にも鉄鋼、家電、防衛など幅広い種類の産業が盛んで、同時に農業大国でもあるが、ハイテク分野は比較的、成長段階にあると言える。そのため政府はハイテク産業強化を目的にプログラムを開始し、バッテリー生産に総額45億ドルの補助金、最大25%補助金と60%税制優遇を提供している。
- EV関連にも50億ドル規模の支援がある。目的はトルコをEV生産の世界的拠点にすることだが、インフレと環境投資コスト高が課題だろう。

Q. HIT-30で掲げられている2030年までに80GWhの生産能力構築に向けた、具体的な計画が発表されていたら教えてください。

- トルコのBEV生産コンソーシアムであるTOGGと中国Farasisの合弁Siroが設立され、年産20GWhの生産能力を目標としている。他にも、EVやバッテリー関連の中国系企業が進出すると報道もあったが、進捗は不明だ。新型コロナ禍後、インフレやリラ下落が進んでいることはもちろん、国内外を取り巻く環境が大きく変わっており、例えば外資企業の投資誘致に関する条件や環境に影響を与える可能性がある。

## ▽中国系OEMの進出状況

Q. 中国系OEMの投資動向はどうなっていますか。トルコ政府の国内産業保護策は、中国系OEMにどのような影響を与えていますか。

- トルコとEU関税同盟の枠組みを活用するものと思われるが、直近では2022～2023年にかけて着手された進出計画への投資も進捗が見られない印象がある。これはトルコ国内の問題というより、中国、世界の潮流が関係していると思われる。
- 一方、中国系OEMに限らないが、エジプトなど他地域への一部投資シフトも見られており、数年前のトルコの投資環境からは状況が一部変化された部分も見られる。一因として、インフレとトルコリラ安による生産コスト上昇、環境規制対応コスト、さらにEV市場全体のスローダウンが挙げられる。
- 他方、トルコ政府は国内産業保護を目的に、EVなどの輸入完成車や部品に対するサービス拠点設置義務化などの規制強化や高い追加関税措置を導入しており、これらの措置はトルコへの生産拠点設置を促す狙いがあると考えられる。

Q. 中国系のトルコにおける事業戦略をどのように見えていますか。

- Cheryは黒海沿岸のSamsun、BYDはエーゲ海に面したManisa工業団地に生産拠点を設置する計画で、欧米日系の拠点が集中するMarmara地方からかなり距離がある。戦略の違いが窺われ興味深く見ている。
- Cheryが進出を検討している黒海沿岸はロシアCIS諸国に近く、海路で輸出しやすい。コーカサス、中央アジアへの陸路を含めた物流ハブとして有利となる。
- BYDの拠点は、欧州に加え、中東やアフリカへもアクセスしやすい。ただしこれらの進出計画はいずれも進捗が鈍っている印象がある。

## ▽新車・中古車市場

Q. トルコは、高水準のインフレ率や自動車への高率な特別消費税などによって、車両取得価格が高騰しているが、乗用車市場は拡大傾向を維持しています。成長の背景には、どのような要因が考えられますか。

- 新型コロナ禍以降、急激なインフレとトルコリラ安が継続し、原材料・輸送費など生産関連コストが上昇しているが、消費者側で「価格はさらに上がる」、「今が最安」と捉え、高い購買意欲が維持されていると見られる。また、以前から、リラ安の資産防衛として、現金を家や車などの実物資産へ転換する嗜好が強く、販売を支えている。

Q. 中古車市場の動きについて教えてください。

- 中古車は資産として保有し、値上がり後に売却する動きが一般的である。100万リラで買った車が同額相当で売れるなど「値崩れしにくい」市場特性があり、2024年は好調だった。一方2025年に入って足元では中古車市場が落ちているとのニュースもあり、インフレや景況悪化が影響して「車に手を出しづらい層」も出始めているという状況だ。加えて、新型コロナ禍以降、ライフスタイルの変更、配達サービス需要の拡大により、より安価な二輪車需要が高まっている。

## ▽EV(BEV/PHEV/HEV)普及の動向

Q. EVの販売増加について、ブランドや成長率の点から教えてください。

- ブランドではTOGGが首位、2位がTeslaとなっている。2023年比

の2024年販売台数の伸びは、BEVが45.9%増、ハイブリッドが75.7%増。動力タイプ別に販売台数割合を見ると、全体のうち、BEVとハイブリッド車を合わせた割合が約30%を占める。

- さらに2025年にはBEV単体で30%に達するとの専門家予想も紹介されており、トレンドは増加方向にあると見られる。
- ただし、BEVはまだ市場に出始めたばかりであり、中古車再販時のバッテリー状態評価や補修コストが課題だろう。売り手・買い手双方にとって、バッテリーの劣化リスクが価格形成を難しくするため、専門家からは「再販市場の成熟には時間がかかる」という指摘がある。このような残価目減りのリスクに加え、エンジン車よりも初期コストが高いことも、普及スピードを抑制する要因になると考えられる。

Q. 充電インフラの整備状況と、地域による差はどうなっていますか？

- 最大都市Istanbul、首都Ankara、第三都市Izmirなど都市部や沿岸部では充電ステーションの整備が進んでいる。一方、内陸部や地方はまだ不足が目立つ。そのため「都市部でのセカンドカーとしてのEVは有効だが、長距離走行や地方利用では充電網が不十分」という声がある。もっとも、トルコは短期間でインフラを急伸させるポテンシャルがあるとされ、政府の後押し次第で改善策が急速に出てくる可能性もある。

Q. 今後のパワートレインの見通しは、EV化はどの程度進みますか。

- 内燃機関車のゼロ化は現状では困難であり、複数のパワートレインの共存が続くという見方がされている。

## ▽輸出戦略/EU規制

Q. TOGGは2025年内にEU市場への進出を計画していると報じられています。欧州市場でも高級セグメントに投入する予定でしょうか。

- ドイツが最初の輸出先として有力視されている（発行時既に開始している）。理由は、トルコ移民が多い国であり、トルコの最大輸出相手国としても重要であること、さらにEVが普及する市場環境が整っていることだろう。ドイツ在住のトルコ系住民の嗜好も踏まえて好まれるモデルを想定しつつ、欧州（特にドイツ）向けに輸出を開始するという見立てがある。
- トルコ国内ではSUV人気が根強い。道路インフラが日本ほど整備されていないため、強い車体が求められること、荷積載性の高さ、そしてステータス性が背景にある。EVでもSUVが主流になると見込まれる。もっとも高級セグメントへの即時参入は難しいとの見方もあり、将来的には小型・コンパクトへ展開する可能性もある。

Q. トルコはEUとの関税同盟の枠組みを利用し、EUが輸出先の最大国です。EUの環境規制(CBAM等)への対応や、EV・バッテリー分野での競争力維持に向けたトルコの戦略について、どのようにお考えでしょうか。

- 欧州向け輸出ではCBAMなどの欧州規制への対応が必須であり、トルコ企業は死活問題として対応を進めている。多くの企業は欧州当局と交渉し猶予を得るなど、早期対応を実施している。対応スピードは日本よりも進んでいる印象がある。

## ▽トルコの地政学と産業文化

Q. トルコの外交バランスは今後どのように見えていますか。欧州かBRICSのどちらかに軸足を置くでしょうか。

- トルコは欧州とBRICS両方、或いはその他の国や地域を視野に入れた全方位のバランス外交を続けるだろう。輸出では欧州が最大市場であり、輸入では中国が最大の貿易相手国という構図がある。エネルギーや鉄鋼、機械から日用品まで、中国との取引は幅広い。両陣営との関係を巧みに維持する戦略が続くと考えられる。

Q. トルコの地理的優位性はどのように評価されていますか。

- 三方を海に囲まれたトルコは発達した海上輸送や、欧州、コーカサス、中央アジア、中東をつなぐ陸路、イスタンブール空港を中心とした空路を活用し、さらには中国を起点とした、鉄道を中心とする中央回廊の戦略的物流ハブとしての地理的優位性を持っている。トルコを含む関係国間でさらなる物流の円滑化が進められている。

Q. トルコの企業風土について教えてください。

- トルコ企業は、日本企業が慎重に検討する局面でも、リスクを取って、「まずは商機を逃さず」市場に参入し、走りながら臨機応変に対処する文化を持つ。
- 政府も外資誘致に積極的で、中国系メーカーの技術移転を期待しつつ、国内産業保護策を併用している。こうした攻めの姿勢と柔軟な外交戦略がトルコの産業政策の特徴とも言える。

(FOURIN)

【トルコ政府、自動車関連政策】

|   |  |
|---|--|
| <p><b>▽BEV/バッテリー生産向けインセンティブ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2024年7月に、High Technology Investment Program (HIT-30)を発表。</li> <li>-トルコの産業競争力向上に貢献するハイテク産業振興に向けた投資インセンティブ計画。予算は300億ドルに加え、200億ドルの民間投資誘致を目指す。</li> <li>-BEV/バッテリー生産、半導体生産、エネルギー技術などが対象となる。特にバッテリーを自動車産業の競争力維持の優先分野と位置付け、2030年までに80GWhの生産能力を構築する。</li> <li>-バッテリー生産に向け45億ドルのインセンティブパッケージを展開。中近東地域のバッテリー生産ハブとなることを目指す。</li> <li>2024年末の一部報道によると、同時点で、トルコ国内にはセル生産工場がKocaeliとIzmirの2カ所(ASPILSAN EnerjiとSiroの拠点と見られる)あり、生産量はおよそ3GWh/年。</li> <li>バッテリー組立工場は100カ所以上が稼働しているという。複数都市で最大5GWh級の新工場計画があるとの報道もある。</li> <li>BEV生産に対して、50億ドルの優遇パッケージを提供し、BEVの年間生産台数100万台以上を目指す。</li> <li>トルコ政府は複数の産業ゾーン(Kocaeliなど)で新工場を誘致。</li> </ul> <p><b>▽中国輸入車規制</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>トルコ政府は、輸入BEVや中国製輸入車へ高率の追加関税を賦課し、国内メーカーの保護と中国メーカーの現地生産の促進に役立てている。</li> <li>2023年3月、中国産輸入BEVに40%の追加関税賦課を開始。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>2024年6月、中国産の輸入HEV、PHEV、純ICE車に徴収範囲を拡大。関税率40%あるいは7,000ドルで、より高額を徴収する。</li> <li>-同年7月、投資インセンティブ証明を取得した中国メーカーの輸入車に関しては上記の追加関税を免除する制度を導入。</li> <li>-2025年1月、中国産輸入HEVとICE車に関して、上記の追加関税率を50%に引き上げた他、徴収額の下限も9,500ドルに引き上げた。</li> </ul> <p><b>▽標準化・規制整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>トルコ環境・都市化・気候変動省(ÇSİDB)の主導により、新EUバッテリー規則の国内法への取り込みを進める。</li> <li>2024年12月、ÇSİDBとトルコ商工会議所(TOBB)が、EUバッテリー規則への整合化とBEVバッテリー管理システム構築に関する第1回ステークホルダー・ワークショップを開催。</li> <li>-EUバッテリー規則と国内事業者のギャップ分析、ロードマップ策定、提案の優先順位付けが議題となった。</li> <li>ÇSİDBは他にも以下の作業を担当している。</li> <li>-トルコの国内法である廃電池回収義務をEU規則と整合する形に改正する作業を主導。</li> <li>-2027年にEUで導入される予定のバッテリーパスポート(QRコード)義務化に向けた国内データ管理システムの準備。</li> <li>-2031/2036年にEUが段階的に導入する再生材比率の義務化に対して、トルコにおけるリサイクル率・再生材比率導入のロードマップ策定。</li> </ul> |
|---|--|

(ÇSİDB資料、各種報道より作成)

【トルコ、BEV/バッテリー生産拠点の動向】

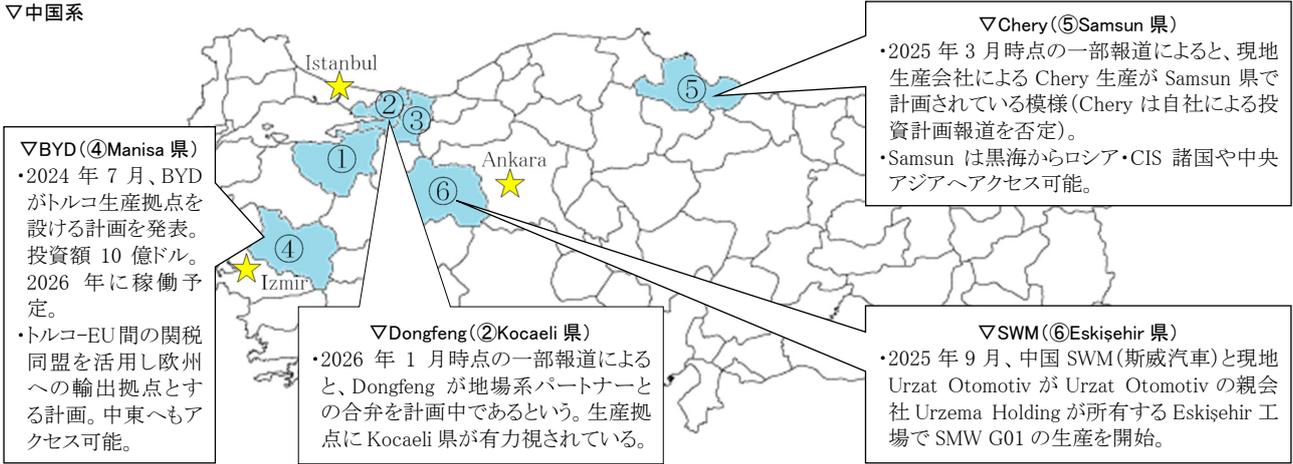
| メーカー・生産拠点概要   | 動向  |
|---|---|
| <p><b>TOGG</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生産拠点:Gemlik工場(完成車)(右頁図①Bursa県)</li> <li>稼働年:2022年</li> <li>年産能力:17.5万台</li> </ul> <p><b>Siro(TOGG/Farasis 合弁)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生産拠点:Gemlik工場(バッテリー)</li> <li>稼働年:2023年4月(パック組立開始)</li> <li>年産能力:20GWh(2031年)</li> </ul> | <p><b>▽BEV生産</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2018年、トルコ政府主導による合弁会社Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu(TOGG)を設立。目的は、トルコ初のBEVブランドを創出し、モビリティエコシステムを構築すること。Anadolu Group(自動車中心の複合企業)、BMC(OEM)、Turkcell(通信事業)など複数企業が出資。</li> <li>2022年にGemlik工場で第1弾モデルT10Xの生産を開始。2023~2024年のT10Xの累計販売台数は約5万台と推定される。</li> <li>2025年9月、IAA Mobility(ドイツMunich)で、T10Xを出展。また第2弾モデルのT10Fプロトタイプを欧州初公開した。2025年10月にドイツ市場に投入。</li> </ul> <p><b>▽T10X(CセグメントSUVのBEV、ドイツでのベース価格:41,200ユーロ)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全長×全幅×全高×ホイールベース(WB)長(mm):4,599×1,886×1,676×2,890。</li> <li>容量52.4/88.5kWhのバッテリーに出力160kW/トルク350Nmのモーターを組み合わせる。航続距離は314km/523km(バッテリーサイズによる)。</li> </ul> <p><b>▽T10F(CセグメントファストバックセダンのBEV、ドイツでのベース価格:34,295ユーロ)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全長×全幅×全高×WB長(mm):4,830×1,881×1,560×2,890。</li> <li>容量52.4kWh/88.5kWhのバッテリーに出力160kW/トルク350Nm(RWDの場合)、あるいは320kW/700Nm(AWDの場合)のモーターを組み合わせる。航続距離は350km/623km(バッテリーサイズによる)。</li> <li>DセグメントのTesla Model 3やBYD SEALよりも一回り大きいサイズ。</li> </ul> <p><b>▽駆動バッテリー生産</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2022年11月、TOGGと中国Farasisはバッテリー生産合弁Siroを設立。</li> <li>2024年、Gemlik工場(Bursa県)でモジュールとパックの量産を開始。同年4月にセル工場の建設工事を着工した。</li> <li>2026年にセルの量産を開始し、2031年までに生産能力を20GWhとする計画。</li> </ul> |
| <p><b>BYD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生産拠点:Manisa(右頁図④Manisa県)</li> <li>年産能力:15万台(稼働時予定)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>2024年7月、BYDとトルコ政府は工場設立の契約を締結(2026年に稼働予定)。</li> <li>-Manisaの工業団地に、10億ドルを投資し、完成車組立工場とR&amp;Dセンターを建設する計画。約5,000人の雇用創出が見込まれ、稼働時の生産能力15万台/年に設定。</li> <li>2025年11月時点の一部報道によると、同工場で生産されるモデルの一つはBYD Seal U DM-i(PHEV)である模様。</li> <li>-他に、Atto3 DM-i(PHEV)が検討されている。</li> </ul>  |
| <p><b>Hyundai Motor Türkiye Otomotiv*</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生産拠点:Izmit工場(右頁図②Kocaeli県)</li> <li>年産能力:24.5万台</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>2025年5月、Hyundai Motor Türkiyeは2026年8月にBEVを生産開始する計画を発表。</li> <li>2025年11月時点の現地報道によると、同工場で生産されるモデルはTHREEの市販版となる可能性が高いという。</li> </ul> <p><b>▽THREE(コンセプト)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全長×全幅×全高×WB長(mm):4,287×1,940×1,428×2,722。</li> <li>THREE(コンセプト)は、IONIQサブブランド初のBセグメントモデル。Cピラーからリアにかけて傾斜したルーフラインと垂直に近いテールゲート(エアロハッチ)や継ぎ目を極力排除したパネルの構成などで、未来的なデザインを実現。</li> <li>リサイクル素材やバイオベース素材を多用しサステナビリティを志向している。</li> </ul>   |
| <p><b>Ford Otosan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>生産拠点:Gölcük工場、Yeniköy工場(右頁図②Kocaeli県)</li> <li>生産能力:38.5万台(2工場合計)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>2022年4月に、Gölcük工場でE-Transitの生産を開始。</li> <li>2024年5月までに、Yeniköy工場Ford Transit CustomとTourneo CustomのBEV版の生産を開始。</li> <li>-同年10月にFord TransitベースでOEM供給しているVW TransporterのBEV/PHEV版の生産を開始。</li> <li>2023年2月、FordはKoc Holding、韓国LG Energy Solutionと、バッテリーセル生産で協業する合弁会社の設立に関して覚書を締結したが同年11月に計画を撤回した。</li> </ul>   |

\*2025年2月、Hyundai Assan Otomotiv Sanayi ve Ticaret AŞからHyundai Motor Türkiye Otomotiv ASに改称することを発表。

(各社広報資料、各種報道より作成)

【トルコ、主要メーカーの生産拠点(計画を含む)】

▽中国系



▽中国系以外

| 地域         | OEM                   | 生産能力/年  | 生産モデル(2025 年 12 月時点で生産中および生産予定のモデル)  |
|------------|-----------------------|---------|--|
| ①Bursa 県   | Oyak Renault          | 36 万台   | Clio, Clio Sport Tourer, Fluence, Mégane HB, <i>Boreal(2026~)</i> , <i>Duster(2027~)</i> |
|            | Tofaş (Stellantis)    | 15 万台   | Fiat Tipo (~2025), Citroën Jumpy/Fiat Scudo/Peugeot Expert/Opel Vivaro                   |
|            | TOGG                  | 10 万台   | T10X, T10F   |
| ②Kocaeli 県 | Ford Otosan           | 38.5 万台 | Transit, Tourneo, Transit Custom, Tourneo Custom   |
|            | Hyundai Motor Türkiye | 24.5 万台 | i20, i20 N, Bayon, <i>THREE(コンセプト)市販版(2026~)</i>   |
| ③Sakarya 県 | Toyota Türkiye        | 28 万台   | Corolla, C-HR  |

注) 生産予定や計画段階のモデルは斜体で示した。

(各社広報資料、各種報道より作成)

【PILDER(バッテリー製造業者・サプライヤー協会)インタビュー】

FOURIN は 2025 年 9 月 4 日にトルコのバッテリー製造業者、サプライヤー協会 PILDER Deputy Chairman の İlker AYDIN 氏にインタビューを実施。

**Q. PILDER(Pil ve Batarya Üreticileri ve Tedarikçileri Derneği) 設立の背景を教えてください。**

・PILDER は 2023 年に設立された。トルコ国内のバッテリー産業は、輸入業者、用途別バッテリーパック製造業者、電子機器や組込みソフトウェアを開発する企業、バッテリーを利用するアプリケーション企業など、多様なプレイヤーで構成されている。PILDER はこうした企業を団体にまとめ、政府との窓口として、輸出入規制やインセンティブなどの政策に関する対話を促進することを目的としている。

**Q. トルコ市場の変化に対する政府の役割はどのようなものですか**

・2 年前まで、トルコのバッテリー市場は主に携帯電話や自動車の補修用、工具などの用途に限られており、ほとんどが中国やインド、日本などからの輸入に依存していた。市場規模は 10 億ドル未満であり、国内製造の動きはほぼなかった。  
 ・状況を一変させたのは、政府が再生可能エネルギー発電設備にバッテリー貯蔵システムの設置を義務付ける法令を導入したことである。この政策により、太陽光や風力発電の事業者は、発電設備とセットで蓄電システムを導入しなければ許可が得られなくなった。結果として、トルコのバッテリー市場は一気に数十億ドル規模に拡大し、中国、韓国、ヨーロッパのエネルギー貯蔵システムメーカーが参入し、現地企業との協業を進めるようになった。  
 ・さらに、政府は国内産業を保護するため、セル製造を開始した企業の要望を受け、中国などの低価格セルに対して約 30%の追加関税を導入した。この措置は、Aspilsan や Pomega といった国内メーカーが生産を始めた段階で実施され、国内製造を育成する狙いがあった。パウチ型セルなど国内で未生産の製品には保護措置を現状では必要としないが今後の生産状況次第では同様の措置があり得る

**Q. トルコ国内でのバッテリーセル製造の現状はどうなっていますか。**

・現在、トルコでセル製造を行っている企業は Aspilsan と Pomega の 2 社のみである。Aspilsan は軍事・航空向けバッテリーに特化しており、政府の戦略的判断により投資が行われた。約 2 年前に 18650 型の円筒セル製造を開始し、現在も生産を続けている。  
 ・Pomega は母体企業 Kontrolmatik のもと、Ankara 近郊に工場を建設し、リチウム鉄リン酸 (LFP) セルの製造を開始した。初期は 100Ah セルから始め、現在は 300Ah セルの量産を計画しており、主にエネルギー貯蔵システム向けに供給している。  
 ・これらの企業の投資は、政府のインセンティブと市場拡大に支えられているが、依然として国内製造は限定的であり、モジュール組立

が中心である。セル製造の拡大には、さらなる技術移転と原材料供給体制の構築が不可欠である。

・トルコ政府は、トルコを欧州地域のバッテリーハブにすることを目標としている。  
 ・政府はこの目標を実現するため、High Technology Investment Program(HIT-30)を含むインセンティブプログラムを導入している。これには税制優遇、社会保険負担軽減、土地提供などが含まれ、外資企業の投資を促進する仕組みである。  
 ・現在、トルコ市場に参入している外国企業の多くは中国や韓国のメーカーであり地場系との協業も行われている。  
 ・まずはモジュール組立から始め、次の段階でセル製造、さらに第三段階としてリチウムやニッケルなどの原材料を国内で調達する計画を立てている。しかし、トルコ国内にはこうした鉱物資源の精製設備がなく、現状では中国などからの供給に依存している。  
 ・政府は、トルコを欧州地域のバッテリーハブにするという目標を掲げ、税制優遇や土地提供などのインセンティブを導入しているが、民間企業にとっては依然として投資リスクが高い。市場規模が十分に拡大し、政府の支援が強化されなければ、大規模なセル製造や原材料供給への投資は難しい状況である。

**Q. EU バッテリーパスポートと標準化への対応は、トルコ産業界にとって課題と言えますか。**

・EU では 2030 年までにバッテリーパスポート制度を段階的に導入する計画があり、製造からリサイクルまでの全工程を追跡することが求められる。この制度は追加コストを伴うため、トルコ企業にとって輸出時の課題となる。  
 ・現状、トルコのバッテリー産業は欧州市場への輸出が少なく、影響は限定的だが、将来的には対応が必要となるだろう。  
 ・PILDER は、トルコ標準機構と協力し、国際認証試験や安全規格に対応するための中央試験ラボの設立を計画している。このラボでは、輸送認証(UN 38.3)、安全試験、電磁適合性など、バッテリー関連の国際基準に沿った認証を国内で取得できる体制を整える。現在、認証を得るためには製品を海外に送る必要があり、コストと時間がかかっているため、国内の認証体制構築は不可欠である。  
 ・標準化の目的は輸出対応だけでなく、低品質な輸入品の流入を防ぎ、国内市場の品質を確保することにもある。政府と協力し、認証を義務化することで、品質基準を満たさない製品の輸入を制限し、国内製造業の競争力を高める狙いがある。

(FOURIN)