

〈2〉 ネクスペリア半導体危機と ドイツ自動車産業への影響

在独ジャーナリスト 熊谷 徹
(元 NHK ワシントン特派員)

2025年9月に、オランダ政府が大手半導体メーカー・ネクスペリアの経営権を、一時実質的に掌握した。このため中国政府は報復として、同社の中国工場からの半導体の輸出を一時停止し、欧州などの自動車業界に影響が出た。事態は、本稿を執筆している2026年2月10日の時点でも根本的に解決されていない。この危機は、ドイツ自動車業界の対中リスクが遅れている実態を白日の下に曝した。

2025年10月4日、世界の自動車業界に衝撃が走った。中国商務省は、オランダの大手半導体メーカー・ネクスペリア（本社・ナイメーヘン）が、広東省東莞市などで組み立てている半導体の輸出を禁止すると発表した。同社が中国で組み立てている膨大な数の半導体は、今日の自動車の生産に欠かせない。ネクスペリア問題は、世界の製造業界を支えるサプライチェーンの脆さを浮き彫りにした。背景には、米中間で経済安全保障をめぐる確執が激化しているという事実もある。

*自動車用半導体業界のキープレイヤー

ネクスペリアは世界中に約1万2500人を雇用しており、その内約400人がオランダで働いている。同社の母体は、2006年にオランダの大手電機メー

カー、フィリップス・エレクトロニクスが半導体部門をスピノフして創設したNXPセミコンダクターズ（本社・アイントホーフェン）である。2016年夏に、NXPセミコンダクターズの標準的半導体部門は、中国企業のコンソーシアムによって買収され、2017年にネクスペリアと命名された。

2018年には、浙江省の嘉興市に本社を持つWingtech Technologies(聞泰科技)という電子機器メーカーが、ネクスペリア買収の方針を発表した。聞泰科技は翌年、約36億ドル(5400億円・1ドル=150円換算)を投じて、ネクスペリアの株式100%の買収を完了した。欧州の論壇は、「聞泰科技には、中国の国営企業も資本参加している」と報じている。聞泰科技の創業者・X氏(註)がネクスペリアの最大の株主だ。同氏は、ネクスペリアの最高経営責任者(CEO)にも就任した。

(註:後述のオランダの控訴裁判所の判決文は、EUの個人情報保護法に基づき、ネクスペリアの前CEOの名前などを匿名にしているため、本稿でも匿名とする)

ネクスペリアは、ディスクリート半導体(discrete semiconductors)市場では、世界で最も重要なサプライヤーの一つだ。ディスクリート半導体とは、単一機能を持つ個別半導体のことだ。次世代半導体などとは異なり、ディスクリート半導体は1つの素子で1つの機能に特化する。

ネクスペリアが生産している半導体は、コモディ

ティと呼ばれる、基本的・標準的な半導体だ。ネクスペリアの製品には、1個の価格が数セント～1ドル程度と低いものもあるが、同社の半導体は、「自動車産業のコメ」とも言うべき重要な役割を演じている。

ネクスペリアは毎年約1000億個のディスクリート半導体を生産し、その内の約50%を、欧州などの自動車や自動車部品のメーカーに供給している。たとえば同社の約6000種類のディスクリート半導体は、フロントガラスに雨滴が落ちたことを感知してワイパーを動かすセンサーや、クーラー、エアバッグ、窓ガラスの開閉装置、運転補助機構など、自動車の様々な部分に使われている。

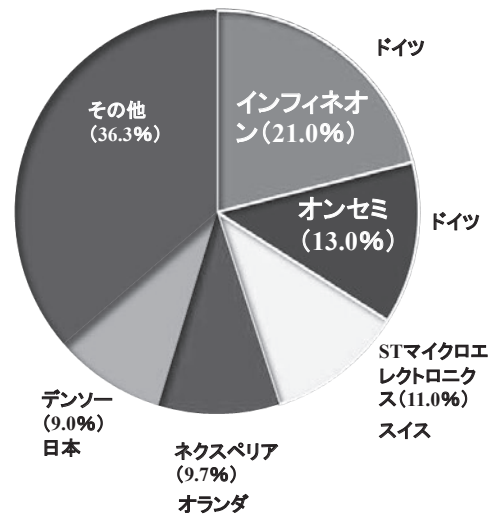
欧州で生産される乗用車1台につき、ネクスペリアのディスクリート半導体約500個が使われているケースもあると言われる。業界関係者は、「全ての自動車メーカーが、ネクスペリアの半導体を使っている」と語る。つまり同社は、自動車産業にとって欠かせないサプライヤーである。同社の製品は、産業機械や家電製品にも使われている。

同社はドイツのハンブルク工場と英国のマンチェスター工場で生産したシリコン・ウエハーなどの部品を中国東莞市の工場に送り、中国でパッケージングと呼ばれる半導体の組み立て、加工やテストを行った後、欧州などの自動車メーカー、自動車部品メーカーに輸出していた。その理由は、中国の人件費が欧州よりも低いので、生産費用を抑えられるからだ。ネクスペリアのパッケージングとテストのための設備の80%は中国にあり、同社の半導体の約70%が中国経由で、顧客に送られていた。

ネクスペリアの2025年5月15日の発表によると、2024年の年間売上額は20億600万ドル（3090億円）だった。世界のディスクリート半導体市場におけるネクスペリアのシェアは、2023年の8.9%から2024年には9.7%に増えた。つまり同社は、2024年の時点で自動車用半導体マーケットのシェアが世界第4位だった。

当時ネクスペリアは、「半導体市場でAI向け半導体への需要が急激に増えていることに合わせて、ポートフォリオも変化させる。将来は自動車用の半導体だけではなく、サーバー、スマートフォン、産業用機械にも力を入れる」と発表していた。

図1 世界のディスクリート半導体の主要企業のシェア（2024年）



資料：ロイター通信 2025年10月29日

<https://www.reuters.com/world/china/why-nexperia-is-centre-autos-chip-crisis-2025-10-29/#:~:text=WHY%20DO%20THESE%20CHIPS%20MATTER,global%20automotive%20discreet%20chip%20market>

ネクスペリア 2025年5月15日

<https://www.nexperia.com/about/news-events/press-releases/Nexperia-reports-resilient-2024-performance-driving-sustainable-innovation-amid-market-headwinds>

＊中国の輸出停止で独企業が生産時間短縮

ネクスペリアの半導体が自動車産業にとって極めて重要であるだけに、2025年10月4日に中国政府が同社の製品の輸出停止を発表したことは、ドイツの自動車業界、特に部品メーカーに強い衝撃を与えた。

世界最大の自動車部品メーカー、ロベルト・ボッシュ（本社・ゲルリンゲン）は11月3日、「ネクスペリアの半導体の不足により、ニーダーザクセン州のザルツギッター工場とバイエルン州のアンスバッハ工場で労働時間を短縮することを、連邦労働局に伝えた」と発表した。この内ザルツギッター工場では、1400人の従業員がエンジン制御機構を組み立てていた。ドイツ企業の経営者は従業員の労働時間短縮や、工場閉鎖などを実施する場合には、事前に連邦労働局に届け出ることを義務付けられている。

ドイツの自動車部品大手ZF（本社・フリードリヒスハーフェン）も、バイエルン州のシュバインフル

ト工場での労働時間短縮へ向けた準備を始めた。

ドイツのサプライヤーAumovio（本社・フランクフルト）やヘラ（本社・ミュンヘン）も半導体供給停止の影響を受け、ネクスペリアに対して供給再開を要請した。

欧州自動車工業会（ACEA）のジグリート・ド・ブリー事務局長は、2025年10月16日、「ネクスペリアは、自動車の電気系統の制御機構用の半導体供給者として、重要な地位にある。同社の半導体なしには、多くのサプライヤーが部品を生産できなくなり、自動車メーカーでの生産停止につながりかねない。ネクスペリア以外のメーカーから半導体を調達し、部品の生産態勢を構築するには、数カ月かかる。一部のサプライヤーでは、ネクスペリアの半導体の在庫が、あと数週間で底をつく」という悲観的な声明を発表した。

自動車メーカーやサプライヤーが、ディスクリート半導体の供給企業を変更するには、時間がかかる。その理由は、メーカーやサプライヤーは、新しい供給企業からの半導体が安全基準を満たしているかなどについて、厳しい試験を行わなくてはならないからだ。

ACEAのブリー事務局長は10月29日にも、「ネクスペリアの半導体の輸出停止は、欧州の自動車業界の状態を日に日に悪化させている。我々の会員企業は、半導体の在庫を使って急場をしのいでいるが、一部の企業は生産停止に追い込まれるかもしれない。関係各国の政府は早く問題を解決してほしい」と訴えた。

ドイツ自動車工業会（VDA）のヒルデガルド・ミュラー会長は10月21日、「ネクスペリアは、自動車の生産に使われる半導体の大手サプライヤーだ。このため同社の製品の供給停止が長引いた場合、自動車の生産に大きな支障を引き起こす可能性がある。我々は影響を受けている企業、欧州委員会、連邦政府と協議を続けている」という声明を発表した。

VDAは10月30日に、「ネクスペリアの半導体の供給状況や在庫についての最新の状況を、自動車産業全体がリアルタイムで共有するために、一時的に情報プラットフォームを開設する」と発表した。不正競争や価格操作を防止するために、このプラットフォームに公表される供給・在庫に関するデータからは、企業名や価格についての情報は削除される。

さらにプラットフォームは、VDAではなく第三者機関が開設・運営する。

自動車部品についての情報は、本来各社が独自にキャッチするべきものだ。マーケット全体でこのような情報を共有することは、談合などの不正行為につながりかねない。しかし不正競争防止を担当するドイツ連邦カルテル庁は、「ネクスペリアの半導体供給に支障が生じている中、このプラットフォームの設置は自動車業界だけではなく、最終的には消費者にとっても利益になる。企業名・価格に関する情報を削除し、プラットフォームの使用が6カ月間に限られるならば、不正競争防止法の観点からは問題はない」というコメントを発表した。

ドイツの自動車業界が、特定の部品の供給不足に対応するために、業界ぐるみで情報プラットフォームを開設したのは、初めてだ。この国の自動車業界が2025年秋の段階でネクスペリア問題をいかに深刻にとらえていたかを物語るエピソードだ。

自動車メーカーや部品サプライヤーも、対応に迫られた。フォルクスワーゲン（本社・ヴォルフスブルク）、BMW（本社・ミュンヘン）、メルセデス・ベンツ（本社・シュトゥットガルト）、ステランティス（本社・ホフトドルプ：オランダ）、ドイツ・フォード（本社・ケルン）などの自動車メーカーは対策本部を設置し、ネクスペリアの半導体の供給停止が長期化した場合の影響を分析するとともに、別の企業からの調達ルートのも索も開始した。自動車メーカーがネクスペリアの半導体を直接輸入していなくても、サプライヤーが同社の半導体を使っていたために、自社の生産活動に影響が出る可能性も懸念された。

たとえばフォルクスワーゲンは、10月31日、「我が社はネクスペリアから直接半導体を買っていないが、我が社のサプライヤーからの部品にネクスペリアの半導体が使われている。今のところ、生産に影響は出ない見通し」というコメントを発表した。ミュンヘンのifo経済研究所が行ったアンケートによると、ドイツの製造企業の内10.4%が「半導体不足に直面している」と答えた。

ロイター通信は2025年10月29日、「メルセデス・ベンツやジェネラル・モーターズは、ネクスペリアの半導体供給制限によって、影響が出る可能性がある」と指摘した」と報じた。