

対欧州投資ハブ 第二回ウェビナーレポート

変革の中での航路：EU 自動車部門に関する行動計画と日本企業が得るチャンス

2025 年 6 月 26 日（木）16:00～17:30 東京（9:00～10:30 ブラッセル）

一財）日欧産業協力センター 欧州側専務理事マヌエル・ユベールより開始のご挨拶：世界をリードする EU と日本の自動車産業は新たな競争における挑戦に直面しており協力し合う必要があります。329 人が参加したこの「[対欧州投資ハブ](#)」¹のウェビナーでは、欧州委員会 (DG GROW) の代表が EU の新たな自動車産業行動計画における主要な要素を説明し、参加者からの質問に答えます。

ニクラス氏のスライドは英語と日本語でご覧頂けるほか、[ウェビナーの録画](#)も二ヶ国語でご視聴頂けます。

マーク・ニクラス氏 [欧州委員会 産業・域内市場・中小企業・起業家総局 自動車・モビリティ産業部長] による基調講演：欧州と日本は自動車産業で世界をリードする地域であり、欧州の自動車バリューチェーンに対する日本の投資は相当なものです。また自動車をテーマとした強力な政府間協力も行われており、この分野での産業協力と投資をさらに強化する意義は十分にあります。[関連する利害関係者との熱心な対話](#)の後、2025 年 3 月に[自動車分野の欧州産業行動計画](#)が採択されました。

自動車産業は大きな変革期を迎えています。欧州と日本は、従来型の自動車と部品の生産において非常に競争力が高いです。2035 年までには、EU の新車・商用車はすべてゼロ・エミッション車 (ZEV) になる見込みです。これによってバリューチェーンが変化し、欧州が遅れをとっている分野であるバッテリーのバリューチェーンの重要性が高まると考えられます。また、ソフトウェアで定義された自動運転車 (SDV²) にトレンドが向かう傾向もあります。ソフトウェアと AI はバリューチェーンに大きな変革をもたらしますが、EU の産業が現在最も得意とする分野ではありません。これが過剰生産や政府補助金による不公平な競争が見られる中国自動車産業の台頭などの地政学的な変化と相まって、EU の自動車産業が長期的に有望であることを保証するための EU 産業行動計画の作成に繋がりました。

EU 自動車産業行動計画の 5 本の柱

- イノベーションとデジタル化：長期的な競争力にとって極めて重要であり、脱炭素化の問題よりも優先される。
- クリーン・モビリティ
- 競争力とサプライチェーンの強靭性：強靭性と国際競争力は重要な構成要素である。
- スキルと社会的側面：変革を成功させるためには、労働者が適切なスキルを持つ必要がある。
- 公平な競争条件とビジネス環境

¹本サービスは主に日本国内の日系企業を対象としているため、ホームページは日本語で更新されます。

²Software-Defined Vehicle は、ハードウェアではなくソフトウェアを使用し、Over-the-Air アップデートによって機能や特徴を管理・強化する。

デジタル化とイノベーション： 長期的な優先課題です。 欧州は、自国の産業がソフトウェア対応車やコネクテッドカー、自律走行車の分野で主導的地位を占めることを望んでいます。そのため欧州は産業能力を強化する必要があります。伝統的な自動車部品については非常に強いですが、ソフトウェア、AI、IT ハードウェアについては産業能力が不足しているため、バリューチェーンに沿ったさらなる産業協力が望まれています。EU は 2025 年後半、「欧州自律走行車・コネクテッドカー連合」を発足させる予定です。また自動車のサイバーセキュリティや、自動車が生成するデータの利用方法など他の側面についても検討する必要があります。本項目には、主に 2 つの分野が含まれている：

- 規制の枠組み：EU は自らをフロントランナーであると見なす（2022 年に完全なドライバーレス車両に関する規則を導入したが、これは 1500 台までの少台数シリーズと、自動駐車、自動シャトルバス、ハブ・ツー・ハブの貨物輸送といった特定のユースケースに限定されている）。ビジネスケースを強化するため、無制限の車両シリーズに対応し、2026 年までに、日本や他の国々と開発した世界的に調和したルールで、自動運転システムの完全な枠組みを整備したいと考えている。
- 道路交通規則：欧州における自律走行車（AV）の利用に影響を及ぼす障害を克服。EU は、AV の道路利用方法に関する 27 加盟国それぞれの規則によって引き起こされる分断を避けるために、国境を越えたテストベッドを確立したいと考えている。

クリーン・モビリティ：メーカーは短期的には確実性があります。2025 年に野心的な目標が設定されましたが、目標未達成による罰則を避けるため、メーカーは CO2 排出量をカウントする際、2025 年から 2027 年までの平均値を使用することができます。実現可能な要素を正しく理解することが重要です。また ZEV の需要を喚起するために、EC は企業フリート（EU 市場の新車の大半は企業フリートが占めている）に注目し、今年後半に立法案で取り上げる予定です。バッテリーの健康状態を信頼し、充電ステーションの利便性を向上させ、充電ポイント用の電力網へのアクセスを含む 2 つの欧州グリーン輸送回廊で電気トラック用インフラを展開します。

競争力とサプライ・チェーンの強靱化：2017 年のヨーロッパ・バッテリー・アライアンスは、ヨーロッパにおけるバッテリー・バリューチェーンをスタートさせましたが、状況は理想的とは言えません。ノースボルトのような一部のギガ工場は苦戦しています。EC は、セル製造、正極材料、負極材料、電池製造の欧州での生産を刺激することによって、電池のバリューチェーン全体を後押ししたいと考えています。EC は今年、EU 内外の CRM 戦略プロジェクトのリストを採択し、そのほとんどが EV とバッテリーに関連するプロジェクトであることを明らかにしました。自動車サプライチェーンの循環は、サプライチェーンの強靱性を高め、環境フットプリントを低減します。使用済み自動車規則も現在審議中で、一次原材料ではなく、二次原材料と鉄鋼の使用に対処するものです。バッテリーのバリューチェーンにとどまらず、他の自動車部品もまた、中国生産による課題の増大に直面しています。EC は、こうした主要部品の欧州生産を促進したいと考えています。バイデン政権が国家安全保障を理由に、特定の中国製コネクテッドカー用コネクティビティおよびハードウェア・ソフトウェアの輸入を禁止したように、欧州は、他国からの挑戦に対して脆弱なこれらの主要部品の欧州での生産を確保したいと考えています。

技能および社会的側面のフラグシップ：EU は、技能不足に対処し、すべての EU 市民と地域に利益をもたらす公正な移行を確保することも優先課題とします。

市場アクセスの強化、公平な競争条件の確保と、経済的安全性の保証：EU は、貿易と投資の機会開放を追求し続けています。EU-日本経済連携協定は、協力関係のための重要な基盤です。欧州委員会は、公平な競争条件を歪めるような多額の補助金を受けた中国からのバッテリーEV の輸入に関し、貿易防衛手段を使用しました。また、自

自動車バリューチェーンの他の分野にも目を向け、E 多額の補助金を受けている国の競争相手と EU の産業が公平に競争できるような条件を確保したいと考えています。加えて欧州の産業競争力、雇用、技術開発に対する外資の利益を向上させる方法についても検討しています。EU は、特に日本のようなパートナーからの外資導入に前向きですが、自動車産業においては、外資導入による波及効果がほとんどない例も見られます。EU は、こうした投資から EU 経済が得る利益を最大化したいと考えています。

日本の自動車・自動車部品業界からのコメント

自工会ビジョンは[英語](#)と[日本語](#)で閲覧可能です。

一般社団法人 日本自動車工業会 (JAMA) 参与・総合政策領域長 岡紳一郎氏: 岡氏は、EC アクションプランの 5 つの柱が、日本の自動車産業が直面している課題と重なると指摘。2025 年 1 月に公表された[自工会ビジョン 2035](#) は、自動車産業の危機感と、将来のあるべき姿を描いたもの。100 年に一度といわれる自動車産業の変革が進む中、カーボンニュートラルの推進と CASE³への対応が重要であると考えます。

自工会は、社会と消費者を中心に据えて、より多くの業界・行政と連携しモビリティがけん引役となり、全体最適で価値創造・課題解決に取り組んでいきたいと考えている 2035 年の未来の姿として、自動車がモビリティへと進化し、人々の生活に豊かさ、共創・体験のワクワク感を与える存在となっていることを目指しています。また、これにより、地球環境・地域社会の持続性と日本の産業競争力の維持・強化が実現していると考えます。このビジョンを達成するために、日本はグリーントランスフォーメーションとデジタルトランスフォーメーション (「GX」、 「DX」) に取り組むことが肝要です。具体的には、GX はカーボンニュートラルに向けたマルチパスウェイアプローチを推進することであり、モビリティを支えるインフラの整備、サプライチェーンの強靱化・循環型社会の実現が必要となります。DX はデジタル技術を通じて新たな価値を創造することであり、多様なモビリティやインフラの拡充による社会課題の解決や、SDV の普及等によるユーザー体験の進化を進めることとなります。

この「Vision 2035」を実現するためには、自動車業界のみならず、他産業界、政府、次世代リーダー、起業家、志を同じくする国々のステークホルダーとの協働が重要となります。10 年後の未来への道筋においては、自動車産業と他産業との連携によるモビリティ産業としての取り組みと共に、政府との連携の推進が求められています。

自工会が掲げる 7 つの課題は、下記の通り。

- 物流・商用・移動の高付加価値化/効率化；
- 電動車普及のための社会基盤整備；
- 電池・半導体の国際競争力確保；
- 重要資源の安定調達と強靱な供給網の構築；
- 国際競争力強化に資する貿易政策；

³ 「Connected (コネクテッド)」「Automated/Autonomous (自動運転)」「Shared & Service (シェアリング)」「Electrification (電動化)」からなる、モビリティの変革を表す 4 領域の頭文字をつなげた造語。

- 競争力のあるクリーンエネルギー

- 業界を跨いだデータ連携や部品トレサビの基盤構築

自工会は 2025 年 1 月から 2 月にかけて行われた EU 自動車戦略的対話に基づく、パブリックコンサルテーションに対して意見を提出しました。公平な競争環境の維持、特定の技術にとらわれない多様なアプローチによる柔軟性の確保、法規等の導入・改正等における政府と産業界との十分な対話の実施と適切なリードタイムの設定を要望するとともに、今後、パブリックコンサルテーションが個別に実施されるのであれば、必要に応じてコメントを提出したい旨伝えました。自工会は引き続き、業界団体として欧州委員会に対する意見提出等を通じて貢献していきたいと思えます。

一般社団法人日本自動車部品工業会 (JAPIA) 国際部長 中野義雄氏:

欧州の自動車産業は素晴らしいビジョンと目標を達成する能力を持っていますが、深刻な課題に直面しています。本行動計画は歓迎すべきものですが、早期な対策も期待しています。技術進歩、環境の違いや変化、貿易関連や経済安全保障関連の問題など、日本の自動車産業にも同じ課題があります。EU と日本は、公正で開かれた貿易という理念を共有しており、切磋琢磨し協力することができます。行動計画は、EU 内外に障壁を設けるものではなく、日系のサプライヤーにとって公平な競争条件を設けることにつながることを望みます。この行動計画は、コネクティビティ、SDV、クリーンモビリティ、その他の技術的進歩とその採用に取り組んでいます。しかし、そのクリーンモビリティの対策は EV に偏っているように思えます。クリーンモビリティの実現は重要だが、技術的に中立な方法で達成されるべきであるでしょう。EU が具体的な措置を策定する際には、このことを念頭に置くべきではないでしょうか。

アクションプランの第 3 の柱は、バッテリーに焦点を当てたサプライチェーンの強靱性と競争力に取り組んでいます。JAPIA の会員は電池セルを生産していませんが、サプライチェーンの強靱性は重要であり、JAPIA はそれ以前から取り組んでいます。特定の国に依存する鉱物に対しては過度の依存からの脱却は必要であります。日本と EU は、そうした国々への依存を克服するために協力することができるでしょう。第 5 の柱 (公平な競争条件とビジネス環境) も重要であります。自由貿易の価値観を共有する日本と EU にとって真に公平な環境が担保されること、簡素化については現場の実情に耳を傾けつつ実現いただければと存じます。今後出てくる各施策の公平性と透明性、実現性が求められると考えます。

質疑応答モデレーター：一財) 日欧産業協力センター日本側専務理事 田辺靖雄:

- EU が日本の産業界を差別していないことを確認していただけますか？
- EU と日本は自動車産業における課題を共有し、取り組むべき主な分野も特定しています。欧州における日本の自動車メーカーやサプライヤーの多くは欧州企業として扱われ、欧州で多くの雇用と繁栄を生み出しています。また日本で生産する日本企業は日 EU 経済連携協定の恩恵を受けています。したがって、差別の余地はありません。
- 技術中立性について - クリーンモビリティにはいくつかの種類があります (バッテリーEV、プラグインハイブリッド車、燃料電池自動車、内燃機関用燃料はバイオディーゼルのようなグリーンなものでもよい)。EC は、クリーンモビリティに関する規制や政策インセンティブをどのように定義し、優先順位をつけていますか？

- EU の規制は、乗用車のテールパイプからの CO2 排出をゼロにするという明確な規定に基づいています。大型車、トラック、バスについては、2040 年までに CO2 を 90%削減しなければなりません。これをどう達成するかはメーカーが決めなければなりません。バッテリーEV に注力しているという中野氏の認識は正しく、去年はバッテリーEV は 200 万台、ハイブリッド電気自動車は 1,000 台、カーボンニュートラル燃料の内燃自動車は生産されていません。したがって、ゼロエミッション車への移行は、バッテリーEV に集中していると言えます。もし市場が燃料電池電気自動車の普及を決定するとしても、何の障害もないでしょう。ハイブリッド車については、2035 年までの目標はゼロエミッションです。ハイブリッド車は低排出ガスですが、カーボンニュートラル燃料と組み合わせない限りゼロエミッションではありません。
- *2035 年までに内燃機関自動車をゼロにするという目標、あるいは期限を 1 年延期したり、罰則を弱めたりすることについて、欧州の産業界や加盟国からどのような反応がありますか？*
- これは政治的に非常にデリケートな話題です。産業界によれば、2035 年までに新型 ZEV を 100%普及させるという目標を達成するのは極めて困難だという声もあります。加盟国の中には、目標の延期を望む国もあれば、目標の維持を主張する国もあります。ステークホルダーとの戦略的対話では、特に伝統的な自動車産業以外の分野に対する投資の確実性の重要性が示されました。電池メーカーや充電インフラ事業者からの明確なメッセージでは、目標の変更は電池バリューチェーンへの投資に影響を与えることが指摘されました。見直しのプロセスでは、この点が考慮されます。この見直しがいつ発表されるかは未定ですが、事実に基づき、技術的に中立なものとなるでしょう。カーボンニュートラル燃料の可能性、最新のプラグインハイブリッド技術、ゼロ・エミッションモビリティへの移行がもたらす社会的影響などを精査する予定です。あらゆる関係者からの証拠提出の呼びかけが行われ、日本の利害関係者が欧州での検討プロセスに貢献できるようにもなります。
- *PFAS 規制の議論は継続中です。自動車の生産や投資にどのような影響があるのでしょうか？*
- 欧州化学機関は、加盟 5 カ国からの規制の可能性に関する要請を検討しています。欧州委員会は、決定を下す前に同庁の最終見解を待たなければなりません。適切な代替物質がある消費者用途では PFAS の使用を禁止する一方、同じ性能と安全性を保証する適切な代替物質がない（重要な）工業用途では、厳しい条件下で PFAS の使用を認めるという、バランスの取れたアプローチをとる意向です。また欧州委員会は、PFAS の長期にわたる見直しが投資の不確実性を生み出していることを理解しており、代替材料がない場合には PFAS の継続的な使用を容認していることを明らかにしています。自動車部門への影響については、バランスの取れた提案がなされる予定であり、社会経済的影響および代替品の入手可能性に関する更なる協議プロセスが、欧州委員会が最終的な意見を出す前に行われる予定です。
- *自動車生産における炭素繊維の使用や、EV における使用済み炭素繊維を規制する計画はありますか？*
- EC からの規制に関する具体的な計画についてはお答えしかねますが、これらの素材には、ある種の「トレードオフ」があります。CO2 排出量を削減するのに役立つ高性能素材ですが、リサイクルは容易ではありません。
- *欧州における自動車生産用グリーン・スチールの推進状況はどうですか？規制やインセンティブはありますか？*
- グリーン・スチールは EU にとって重要ですが、具体的な推進となるとまだ初期段階です。CID（クリーン産業ディール）と鉄鋼・金属行動計画は、グリーン・スチールの需要を加速させる主導的な市場を創出することを目指しています。グリーン・スチールの使用を促進するためには、グリーン・スチールの CO2 排出原単位の表示、ライフサイクル評価、強靭性、持続可能性基準などの具体的な測定がまず必要です。欧州委員会は 2025 年末までに具体的な対策を提案する予定です。

- 報告規制（デューデリジェンス、持続可能性など）に関するオムニバス・パッケージなどを通じて規制を簡素化するという欧州委員会の目標を考えると、使用済み自動車規制（ELV）とそのガイドラインを簡素化する計画はありますか？
- 報告要件に関するオムニバス提案は、異なる義務や報告要件を定める複数の法律により、デューデリジェンス（以下 DD）要件が複雑化していることに対処するものです。企業の持続可能性に関する DD と報告に関するオムニバス 1 の提案は、現在も審議中です。オムニバス 2 は、これらすべての DD 要件が首尾一貫したものとなるよう、電池規則に基づく DD 要件の延期を提案しています。ELV 規則案は共同決定段階にあり、環境相理事会がその立場を採択しました。この規制を最終決定するための交渉は、欧州議会が見解を採択した後、おそらく秋に行われます。ELV 規則は、現行の ELV 指令をリサイクル面で簡素化し、3R（再利用可能性、再資源化可能性、回収可能性）型式承認指令により、材料を回収可能にするものです。ELV 規制は、自動車の設計から使用済みまでの一貫性を確保しつつ、使用済み自動車に関する 27 加盟国の個別の実施メカニズムを持つのではなく、EU 全体で単一の統一された枠組みを確立します。ELV 規制によって、欧州委員会は自動車の循環性を向上させることを目標にします。つまり、材料のリサイクル含有量とリサイクル可能性を高め、使用済み自動車におけるリサイクル能力を向上させたいのです。
- 行動計画に関して、ACEA や CLEPA とどのような話し合いをされましたか？
- 私たちは、ヨーロッパで生産している日本の会員を持つ ACEA や CLEPA と頻繁に対話をしています。JAMA と JAPIA は、我々の業界が同じ課題に直面していることを明らかにしました。中でも技術的中立性は、欧州の自動車産業が繰り返し口にするテーマであり、投資能力を維持するために CO2 目標に対して短期的な柔軟性を持つことを望んでいます。行動計画で重要視されている実現可能な要素には、バッテリーのバリューチェーンの強化、EV のための適切な充電インフラ、規制の簡素化、公平な競争条件、バリューチェーンの自動化とデジタル化の実現などがあります。現在、アクションプランに基づくアクションの実施に焦点を当てた議論が行われています。
- EU は中国の原材料への巨額投資に対抗できますか？なぜバッテリーEVには規制を課し、バッテリーには課さないのでしょうか？
- 我々は同じような財政的支援を受けていませんが、中国の巨額の投資と競争しなければなりません。グローバル・ゲートウェイでさえ、中国の巨大な火力には太刀打ちできません。原材料について：欧州委員会は、原材料生産国とのパートナーシップにより、バリューチェーンと生産能力を構築し、（原材料を採掘して中国に送り精製するのではなく）採掘と精製を行うことで、中国への依存を克服し、パートナー国において価値を構築することを望んでいます。反補助金関税について：欧州委員会は中国製バッテリーに関する調査のきっかけとなるようなクレームを受け取っていません。
- EV 以外の形で EU に輸入される中国製バッテリーは多いのでしょうか？
- - 欧州はまだバッテリーの産業能力が不足しています。欧州のバッテリーEV のほとんどは中国製バッテリーを使用しています。欧州の電池メーカーは自動車部品の統計には入っておらず、中国製バッテリーを除けば、EU は自動車部品の貿易黒字が大きいです。
- 岡氏より質問： 駐在経験もあり、近年の EU の自動車政策の動向を追ってきました。本計画は、改めて EU が自動車産業の競争力を再獲得し、リーダーとしてのポジションを取り戻すべくまとめたものと受け止めました。「取り戻さなければならなくなった背景や理由等」についてお聞かせください。また、EC は、ここ数年にお

いて欧州グリーンディールを推進してきたところ、クリーンインダストリアルディールにおける本計画では自動運転にシフトしているように受け取りましたが、何か背景はありますか。

- -EU の規制は内燃車を禁止するものではなく、ZEV を販売する義務を課すものです。同様の傾向は世界中にあります。従来の自動車製造とは異なって、バッテリーEVのトップ2は中国企業と米国企業であり、欧州企業や日本企業ではありません。EU は輸出を大きな原動力としています。中国のEVとハイブリッド・メーカーは、東南アジアと中南米で大きな成長を遂げているためEU は競争力を維持しなければなりません。自動化は将来の消費者にとってより魅力的なものになるため、EU は自動化とゼロ・エネルギー車に力を入れています。
- **最後に、日本の投資家にとって、欧州の長所は何でしょうか？**

日米両政府は、自動車と自動車部品に対する極めて高い関税案を回避するため、米国と困難で激しい交渉を行っています。一方で中国の補助金は課題です。またコネクテッド・カーは、安全保障に関連するリスクを引き起こす可能性があります。したがって、同じ考えを持つパートナーとして日本とEU は協力することが重要です。米国は米国への投資を増やしたいと考えています。しかし、米国の投資環境は、その不透明な規制環境のために難しくなっています。EU 市場は、「規制の予測可能性」と、日本と似た産業構造を持つ洗練された市場を提供します。自動車バリューチェーンへの投資の可能性は高く、良い協力の可能性に満ちています。

免責事項：上記の見解は、欧州委員会業務の意見を反映したものに過ぎず、法的拘束力を有するものではないことにご留意ください。EU 関連法に関する最終的な法的拘束力を有する解釈は欧州司法裁判所によってのみなされます。上記の見解は、欧州司法裁判所における手続きにおいて問題が生じた場合に欧州委員会が取る可能性のある立場を損なうものではありません。

対欧州投資ハブ コーディネーター 茂野みさきより当サービスのご案内

「[対欧州投資ハブ](#)」は、日本企業、投資家、ベンチャーキャピタル向けに、EU27 加盟国への投資機会を説明し、関連する EU 法に関する情報、各加盟国の投資当局の連絡先を提供するほか、欧州委員会の専門家を招いて政策関連事項について洞察に満ちた議論を行うサービスです。

当サービスに関するご質問は、misaki.shigeno@eu-japan.or.jp までお気軽にお寄せください。



Co-funded by
the European Union