欧州

自動車政策：Automotive Package

EV以外の多様な車種容認に方針転換、EU域内生産を重視

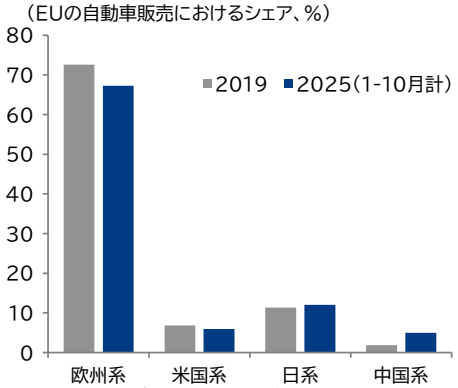
政策・経済センター
綿谷謙吾
03-6858-2717

1 Automotive Packageの概要

政策	概要
自動車のCO_2排出基準の見直し	• 技術中立的な移行路線にシフト • 35年以降も**EVに限らず、PHEVやハイブリッド、内燃機関車等多様な車種容認に方針転換** • 35年以降自動車メーカーは排ガスの排出削減目標を90%を順守。**残り10%はEU製(Made in the Union)の低炭素鋼の活用やバイオ燃料で補完**
Battery Booster	• **EUのバッテリーサプライチェーン構築に18億ユーロ投資** • 域外企業依存のリスクを軽減
Automotive Omnibus	• 自動車会社の規制対応コストを軽減し、年約7億ユーロの負担軽減を目指す
Clean Corporate Vehicles	• 商用車のゼロ・低排出車の導入を支援 • **公的支援の対象となる車両は “Made in the EU”**

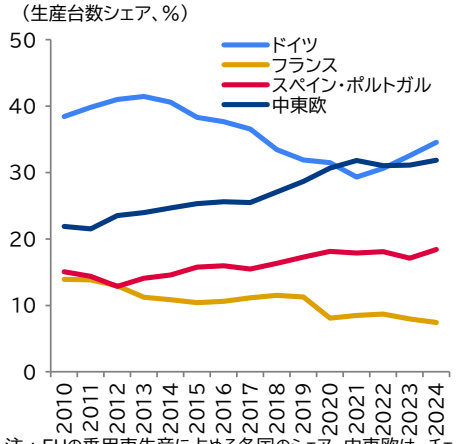
注：Made in the Union、Made in the EUは欧州委員会のプレスリリースの表記に基づく。
出所：欧州委員会資料を基に三菱総合研究所作成

2 EUの自動車販売における国別主要自動車メーカーシェア



注：リトアニア、キプロス、マルタ、ラトビアを除くEU23カ国。販売台数上位の主要メーカーを対象に集計しており合計は100とならない。
出所：マークラインズを基に三菱総合研究所作成

3 主要国の自動車生産シェア



注：EUの乗用車生産に占める各国のシェア。中東欧は、チェコやスロバキア、ハンガリー等。
出所：Macrobondを基に三菱総合研究所作成

評価ポイント

Automotive Packageの概要

- 欧州委員会は12月16日に35年の新車販売目標の見直しを含む「Automotive Package」を公表した（図表1）。
- 最も注目を集める35年以降の新車販売目標は、ハイブリッドなど多様な車種を活用し脱炭素化を目指す「技術中立的な方針」に転換した。これまでは、実質的に電気自動車（BEV）のみが対象であったが、低炭素鋼やバイオ燃料の活用で炭素排出を相殺することにより、内燃機関車も認められる。
- BEVの販売目標は見直しとなったが、欧州域内でのバッテリーサプライチェーンを強化する方向に変更はない。「Battery Booster（18億ユーロ投資）」を発表しており、特定の企業や国への依存度を減らす方針も示された。
- 今回の政策の特徴は、「EU」生産を重視した点である。自動車メーカーの排出削減目標達成のためには「EU製」の低炭素鋼を活用、バッテリーは「EU域内」でサプライチェーンを構築、商用車の購入支援対象は「EU製」の自動車、等が政策に盛り込まれた。

今後の注目点

- EUの自動車政策の見直しの背景には、自動車産業の競争力強化と現実的な脱炭素移行の両立がある。EU市場では、欧州系自動車メーカーの市場シェアが依然として高いが、競争力を高めている中国系（BYDやSAIC、ボルボを傘下に持つGeely等）のシェアが拡大している（図表2）。EUは対中BEV関税を導入したが、PHEV等のアンチダンピング措置の対象外となる車種の販売が増えており、今後も中国系企業との競争は続くと予想される。
- また、今回の目標見直しが、ドイツ国内の自動車産業強化につながるかは不透明である。EUの自動車生産におけるドイツのシェアは中長期的にみると低下、生産コストの低いチェコなどの中東欧やスペインに生産拠点は移っている（図表3）。今回の政策見直しは域内生産の強化につながるとみるが、ドイツはエネルギーコスト等の問題が解決できなければ、生産拠点の国外移管が進むだろう。

Copyright (C) Mitsubishi Research Institute, Inc.