欧州

産業加速法（Industrial Accelerator Act）

# 自動車やグリーンの競争力強化に向けて「EU産」を優遇

政策・経済センター
**綿谷謙吾**
03-6858-2717

## 1 産業加速法（Industrial Accelerator Act）の概要

| | |
|---|---|
| 目的 | 戦略産業分野におけるEUの競争力強化・雇用の創出 |
| 目標 | EUのGDPに占める**製造業の比率を2035年までに少なくとも20%に引き上げ**（2024年14.3%） |
| 戦略産業分野 | **1. エネルギー集約型産業**（鉄鋼、化学、アルミニウム等）<br>**2. ネットゼロ産業**（バッテリー、太陽光、風力等）<br>**3. 自動車産業** |
| 具体施策 | **1. 公共調達等を活用した低炭素製品・EU域内産の優遇**<br>2. 産業加速エリアの指定及びインフラ等の優先整備<br>3. 許認可手続きの加速・手続きのデジタル化<br>4. 特定分野（バッテリー、EV、重要原材料等）の1億ユーロを超えるFDIに対する要件付与（所有権制限、EU企業との提携、EU域内の雇用保障等） |

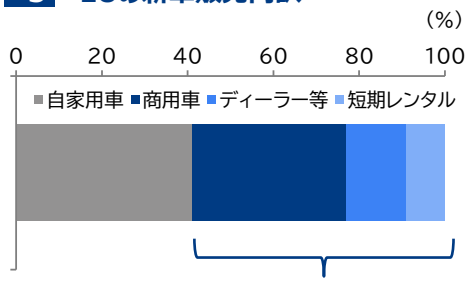
出所：欧州委員会を基に三菱総合研究所作成

## 2 公用車調達・商用車の補助要件

| 対象 | 公用車、公的補助を行う商用車 |
|---|---|
| 基本要件 | • EU域内で組立てた車両<br>• バッテリーを除く車両部品の工場渡し価格（ex-works price）の70%以上がEU産<br>• 主要バッテリー部品のうち、少なくとも3つがEU産 |
| 追加要件 | • 主要バッテリー部品のうち少なくとも5種類はEU産<br>• e-パワートレイン部品の工場渡し価格の50%以上がEU産<br>• 主要電子システムの工場渡し価格50%以上がEU産 |

注：基本要件は規則施行6か月後、追加要件は3年後に適用。
出所：欧州委員会を基に三菱総合研究所作成

## 3 EUの新車販売内訳




EUの新車市場（約1,100万台）
のうち**法人市場は約6割**
（2024年）

注：法人市場は、商用車・ディーラー等・短期レンタルの合計。
出所：ICCT「European Market Monitor: Cars and vans 2024」を基に三菱総合研究所作成

## 評価ポイント

### 産業加速法（Industrial Accelerator Act）の概要

- 欧州委員会は、戦略産業分野の競争力強化を目的とした「産業加速法（Industrial Accelerator Act）」の草案を発表（図表1）。対象産業は、エネルギー集約型産業、ネットゼロ産業、自動車産業の3分野で、2035年までにGDPに占める製造業の割合を20%に引き上げることを目標としている（GDPに占める製造業比率は、データ取得可能な95年の17.9%が最高）。
- 最大の特徴は、EU域内産業の競争力と雇用を創出するために「EU産」を優遇することである。具体的施策の一つとして、EUのGDPの1割強を占める公共調達で対象品目を調達する際、EU産であることや低炭素性を条件に含める。
- 例えば、自動車産業では、公共調達や商用車（自動車・バン等）への公的補助を実施する際の対象車について、EU域内で組立てられた車両であること、車両部品の一定割合をEU産とすることを要件とする方針である（図表2）。

### 今後の注目点

- 産業加速法は、EU産を優遇することでEUの自律性強化と製造業の競争力強化を狙ったものである。
- 今後の注目は、「EU産」の扱いである。欧州委員会案では、EUと貿易協定等を締結する日本やイギリス等の第三国について、一定の条件を満たせばEU産と同等の扱いとする配慮がある（一律ではなく、対象制度や協定内容等で扱いは異なる）。ただし、EU産の定義について、フランスは域内産業保護の観点から、EU域内に限定する厳格な運用を主張しているとの報道もある。閣僚理事会・欧州議会での議論の過程で、第三国の扱いに関する条件の修正が入る可能性はある。
- EUの新車市場の約6割は、今後EU産規定が一部適用される可能性のある法人市場である（図表3）。EU産の定義が厳格に運用された場合、日本からEUへの自動車輸出は競争上不利となり、日本の自動車や部品メーカーはEU域内生産の強化が必要となる可能性がある。

Copyright (C) Mitsubishi Research Institute, Inc.