

〈1〉「脱炭素」と「競争力強化」の接点目指す EU の「産業加速法案（IAA）」。 背後にしたたかな野望～

一般社団法人環境金融研究機構
代表理事 藤井 良広

地球規模の気候変動対策を主導してきた欧州連合（EU）が、地政学的な構造変化、世界的な貿易競争の激化等の潮流を受け、「産業加速法案（Industrial Accelerator Act : IAA）」を今春、公表した。トランプ政権の米国は、脱炭素政策から化石燃料回帰政策へ180°の「転換」を実践中だが、EU は、その米国を含む、EU の他国への依存関係が「武器化（Weaponization）」される政治、経済両面のリスクへの対応を、新たな産業政策の柱に据える形のようなのだ。

【依存が生み出す「武器化」からの脱却へ】

「脱炭素か成長か」。日本を含め各国の経済政策の課題は、官民の資本を脱炭素に投じるか、それとも戦略的企業の競争力強化による成長戦略に投じるか、という二者択一的な選択が軸となってきた。典型がトランプ政権の米国だ。トランプ氏は就任以来、バイデン前政権の脱炭素政策を180°転換して、米国に豊富に存在する化石燃料エネルギーへの回帰策を打ち出した。

EU の IAA も、そうした競争力強化ないしは成長重視策への転換のための法案、との見方も多い。だが、法案を読むと、EU の立場はもう少し複雑なようだ。同法案に付した「説明声明」によると、貿易相手国（長年の政治的協調国等も含め）への EU の依存関係が「武器化（Weaponization）」することが「EU の安全保障、競争力、経済を危険にさらす」と指摘している。

「武器化」のリスクについては、2024 年のドラギレポートで言及されている。同レポートはフォンデアライエン欧州委員長の二期目の重点政策の青写真として、それまでの一期目の脱炭素・グリーン化の推進を掲げた「欧州グリーン・ディール（EGD）」から、エネルギーでは原発も対象とする「クリーン・ディール」に切り替えを求めたことで知られる。24 年の同レポートは、25 年にクリーン産業ディール（CID）の枠組みとして整理され、それに基づく具体的な法制度として今回の IAA 法案が示されたという流れだ。

EGD は EU 全体の気候中立（2050 年ネットゼロ目標）と、包括的なグリーン化への転換を目指し、電気自動車（EV）、再生可能エネルギー、エコ住宅等の推進を掲げた。一方の CID では EU の産業競争力強化と脱炭素化を両立させ、クリーン技術・サプライチェーンの確保、雇用等の支援を打ち出している。この CID を土台として IAA が提案されたのだが、同時に、この間の政治的な紛争や、トランプ政権の貿易政策等の「外的要因」を踏まえて、「依存関係の武器化」リスクを加味したといえる。そう考えると、IAA は産業政策としての他国との競争力強化策の面と、EU 経済の「依存からの自立」を確保するための EU 全体の政治・経済両面の基盤強化策（エネルギーを含め）の要素を踏まえていると読める。以下に、IAA の各論を辿ってみよう。

【製造業の『復権目標』、2035 年に GDP 比率 20%】

IAA の説明書は、「地政学的リスクと、依存関係による『武器化』のリスクがグローバル・バリューチェーンを再構築しつつある」との表現で、現状に対して EU が抱く危機感を示している。ウクライナ戦争の長期化とロシアの EU に対する軍事的脅威の高まり、トランプ米政権による関税を振りかざした貿易競争の表面化、自動車、エネルギーの主要な場面で立ちはだかる中国の影響力、着実に進む地球温暖化のインパクト――。

それらを眼前に見据える形で、IAA 法案は「EU は、レジリエンスと産業基盤、それに長期的な競争力を確保・強化し、気候変動への移行が産業成長の原動力となるように、戦略的に行動しなければならない」との決意を示している。

その決意の表れの一つが、製造業の復権だ。EU の GDP に占める製造業比率はここ数十年、低下傾向を辿っている。現在は 14.3%。直近でも 2020 年の 17.4% から 3 割も下がっている。しかし温室効果ガス（GHG）排出量に占める同業種の割合は 26.2% と相対的に高い。製造業強化は排出削減に逆行する懸念もある。

法案は GDP に占める製造業割合の低下傾向は「EU の繁栄と社会的結束に構造的な影響を及ぼす可能性のある戦略的な警告信号」だとして危機感をにじませている。

【重点 3 セクター】

製造業の復権を掲げる中で、特に重視するのが、エネルギー集約型産業、ネットゼロ技術の製造業、自動車産業の 3 セクターだ。これらの 3 セクターだけで EU の製造業の生産高の約 15% を占める。

このうちエネルギー集約型産業の対象セクターは、鉄鋼、セメント、アルミニウム、化学産業など 6 セクターをリストアップしている（表 1）。これらのセクターはいずれも EU の繁栄を支える産業基盤だ。だが、その生産量は、他の製造業セクターと比較して 2021 年以降、大幅に減少している。特に基礎金属や化学製品では、世界の他の地域に比べてコスト格差が増大しているため、中国などからの輸入シェアが増えている。このため法案の説明声明は、EU 域内でのエネルギー集約型産業の主要セクターの設備稼働率は「持続不可能なほど低い水準」と自

表 1 IAA が対象とするエネルギー集約型産業

(a)	紙および紙製品の製造
(b)	コークスおよび精製石油製品の製造
(c)	化学品および化学製品の製造
(d)	ゴム・プラスチック製品の製造業
(e)	非金属鉱物製品の製造
(f)	基礎金属の製造

IAA 法案附属書より

ら認めている。

これら産業のうち、鉄鋼とセメントが最大の CO₂ 排出源であり、化学産業はそれに次ぐ。アルミは電力消費量が極めて高いが、EU にとっての戦略的原材料と位置付けており、需要も 2030 年までに 33% 増加する見通しとしている。

従ってエネルギー集約型産業に分類されるこれらのセクターについては、引き続き脱炭素を進めるとともに、コスト削減によって価格競争力を高める必要がある。IAA 法案が目指す、まさに対象セクターなのである。

【ネットゼロ技術】

電気自動車（EV）のバッテリー製造技術や、太陽光発電や風力発電、さらにヒートポンプや地熱などの他のネットゼロ技術分野での EU 企業のシェアは、海外のサプライヤーからの輸入部品等に大きく差をつけられている。

バッテリー、太陽光発電インバーター等は中国製が席捲している。風力発電では EU 企業は洋上風力発電で先行してきたものの、後発の中国の風力発電が低価格と大型化で、競争力を高めている。

IAA 法案をまとめた欧州委員会は「断固たる措置を講じなければ、EU は世界のパートナーが産業戦略を加速させ、産業的強みを武器化しているこの時期に、輸入クリーン技術への依存度をさらに高めるリスクに直面する」と「武器化」の進展に、危機感を示している。

【SMR もネットゼロ技術】

ネットゼロ技術の建設、製造のプロジェクトを、政府が公的に支援する事例としては、太陽光や蓄電池などの再エネ関連事業が典型だが、IAA 法案は各国が重視する原子力発電についても「加速」の対象

IAA 法案を説明する欧州委員会の資料より



として言及している。対象とする原子力は、小型モジュール原子炉（SMR）と新規原発建設だ。ただ、リスト化したものの、新規原発建設は建設に時間がかかるうえに、投資資金が大きいことから、焦点は SMR を加速できるかに絞られそうだ。

【自動車産業への危機感】

3つ目の重点セクターで「製造業復権」の軸とみなされるのが自動車産業だ。同産業は欧州において長くリーディング産業の座に就いてきた。しかし、同産業についても、EU の危機感は少なくない。

EU の欧州グリーンディール（EGD）の政策の中で EV 戦略が「行き詰まった」のは、EV の実装化で独仏伊の欧州勢が、中国産の低価格・高性能の EV に「勝てなかった」ことが主要な要因とされている。中国産 EV の強みは EV 本体の価格と性能の強みだけではない。EV を構築するサプライチェーンの強みが大い。

一方で、現在の EU 域内の自動車部品サプライヤーの平均利益率は 2017 年の 7.4% から 23 年には 5% へと低下している。また 24/25 年には同部門だけで 10 万人以上の雇用削減が発表されている。さらに同部品サプライヤーの半数が、今後数年間で域内の生産能力を削減する計画を示しており、欧州委は「数十万人の雇用と欧州の産業の将来を脅かしている」と懸念を深めている。

これら 3つの重点セクターそれぞれが抱える課題として共通する点について、法案の「説明声明」は次の 3点を指摘している。

- (1) 戦略的分野および同技術におけるサプライチェーンの脆弱性
- (2) 欧州の低炭素工業製品に対する需要の限定性・リード（先導）市場の不在

- (3) 脱炭素化事業を含め、許認可手続きの長期化、不確実性等で新技術の導入とスケールアップの遅れ。

EU の製造業が構造的に抱えるこれらの課題については、すでに CID において「許認可のボトルネック解消」「レジリエンスおよび持続可能性の基準導入」「クリーンでレジリエントな産業製品・技術のためのリード市場の創出を目指す規制イニシアティブの導入」等の「解決策」が提案されている。IAA 法案はそれらを具体化する「処方箋」の提示ということになる。

【自動車パッケージとの整合】

同法案は、2025 年 12 月に EU が採択した「自動車パッケージ」とも連携している。同パッケージでは、2035 年以前に EU 域内で製造された小型で手ごろな価格の電気自動車（EV）に対して、スーパークレジットを付与する政策等を提案している。

スーパークレジットとは、自動車メーカー単位の排出規制に際して、対象車 1 台当たりの CO₂ 排出量の計上に際してクレジット評価を増大させることで全体の平均 CO₂ 値を改善できるようにする試みだ。1 台分で数台分のクレジット量を算入できるようにする考え方だ。小型の EV にこれを付与することで、メーカーも同種の EV 販売に力を入れることになり、消費者のニーズに応えるとともに、中国製 EV や米テスラ等との競争に対応できるようになるとの期待がある。

IAA 法案は小型車対策とともに、自動車パッケージが提案する法人向けグリーン車両への財政支援策も盛り込んでいる。法人向け自動車（いわゆるカンパニーカー）は自動車メーカーにとって重要な販売分野だ。この市場の対象をゼロエミッション車と低排出量車に限定することで、自動車メーカーの EV 化を後押しする考えだ。

【低炭素事業等への需要対策】

IAA ではこうした EGD で「し残した」グリーン化支援策を引き継ぐほか、エネルギー集約型産業、ネットゼロ技術産業、そして自動車産業に共通する抜本的な「需要対策」の展開を提案している。

今回の「需要対策」の提唱は、フォンデアライエ