

欧州のエネルギー情勢と環境政策の動向

三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社
調査・開発本部 調査部
副主任研究員
土田 陽介



1. ある程度の揺り戻しは回避できない EUの気候変動対策

2024年12月1日、欧州委員会のウルズラ・フォンデアライエン委員長の二期目となる新体制が正式に発足した。中道右派の会派である欧州人民党グループ(EPP)の出身であるフォンデアライエン委員長は、中道左派の会派である社会・民主主義進歩連盟グループ(S&D)から、スペインのテレサ・リベラ第三副首相を脱炭素化・循環型経済への移行と競争政策を統括する執行副委員長に任命した。また中道の会派である欧州刷新グループ(Renew)から、フランスのステファン・セジュール下院議員を、産業政策を統括する執行副委員長に任命した。

テレサ・リベラ氏は、長年にわたり、母国スペインで気候変動対策をリードしてきた政治家である。そのリベラ氏を脱炭素化・循環型経済への移行と競争政策を統括する執行副委員長のポストに任命したということが、二期目となる新体制のもとでもフォンデアライエン委員長が一期目と同様に気候変動対策に注力する姿勢を示したことを意味するかというと、実はそうともいえない。2024年6月に実施された欧州議会選では、右派勢力が伸長した一方で、これまでEUの運営に尽くしてきた中道勢力の退潮が明らかとなった。EUを安定的に運営するために、EPP出身のフォンデアライエン委員長はS&Dに配慮する必要がある、その観点からこうした人事が行われたと理解すべきである。

言い換えると、気候変動対策に積極的なリベラ氏が執行副委員長に任命されたからといって、気候変動対策に弾みがつくとは考えにくい。2024年9月9日、欧州委員会はEUの産業競争力の改善に向けた報告書(*The Future of European Competitiveness*)を公表した。これは欧州中央銀行(ECB)の元総裁であるマリオ・ドラギ前イタリア首相が欧州委員会からの要

請を受けて作成したものだが、この報告書にも言及されているように、EUでは自身の国際競争力の低下が強く警戒されるに至っており、その要因のひとつとして、過剰な気候変動対策が意識されている。また、有権者の関心も気候変動対策から離れており、物価対策や移民対策などにシフトしている^{注1}。

さらに、米国では、2025年の年明けにドナルド・トランプ氏が大統領に返り咲いた。トランプ新大統領は化石燃料、天然ガスの積極的な利用を主張しており、脱炭素化を重視するEUに対して距離を置く姿勢を鮮明にしている。またドイツなど一部のEUの国に対しては、貿易赤字を是正する観点から、10~20%とされるベース関税以上の関税を課す可能性も否定できない。民主党バイデン前政権下で関係が改善した米欧関係は、再び冬の時代を迎える可能性が高い。こうした面からも、EUが推し進めてきた脱炭素化を中心とする気候変動対策には一定の揺り戻しが生じると考えられる。

2. 2035年の新車EV化目標の撤回を目指す動きも

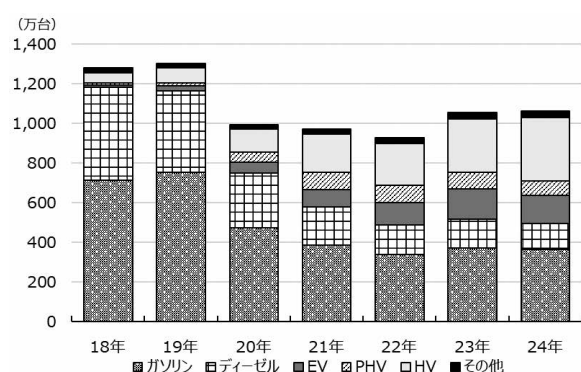
先の欧州議会選で最多議席を獲得し、フォンデアライエン委員長も所属するEPPは、2035年までに新車のすべてを、走行時に温室効果ガスを排出しないゼロエミッション車(ZEV)に限定する方針の撤回を目指している。このZEVは、実質的に欧州委員会が重視する電気自動車(EV)を意味する。言い換えれば、2035年までに新車から従来型の内燃機関車(ICE車)を排除するという目標だが、その撤回をEPPは目指しているわけである。欧州委員会が推進するEVシフトは、その急進性ゆえに、各国の自動車業界から懸念の聲が上がっていた。中道右派の会派であるEPPは、各国の経済界と近い立場にあるため、従前かの目標の修正を

試みてきたが、議会選の結果を受け撤回を目指す方向に意志を強めたことになる。

2035年までの新車EVシフトは、フォンデアライエン委員長の一期目における目玉政策のひとつだった。ゆえに、その撤回は容易ではないではないものの、一方でフォンデアライエン委員長は自身の出身母体であるEPPの意向に抗うことはできない。それに、EVシフトもまた気候変動対策の一翼を成すため、行き過ぎた気候変動対策の修正を要求している右派会派、具体的にはアイデンティティと民主主義（ID）や欧州保守改革グループ（ECR）による賛成も見込まれるところである。それが2025年に実現するかはさておき、2035年までの新車EVシフトに関しては、修正の方向で議論が進むものと考えられる。

ここで2024年におけるEUの新車の販売動向を振り返ると、ECBによる高金利政策の影響などから、新車販売台数は1060万台レベルと、前年の1050万台とほぼ同水準だった（図表1）。車種別には、前年に150万台を超えたEVが140万台にまで減少した半面、270万台だったハイブリッド車（HV）が320万台まで増加し、市場を下支えした。排ガス規制の強化を受けたメーカーサイドがHVの生産をプッシュしたことと、補助金がカットされて価格が上昇したEVに嫌気がさしたユーザーがHVを購入したことが、HVの好調につながった。

図表1 EUの新車登録台数の推移



出所：欧州自動車工業会（ACEA）

こうした新車EVシフトの不調を受けて、欧州委員会は2025年1月より、自動車業界との間で戦略対話を実施する。最大の業界団体である欧州自動車工業会（ACEA）もこうした動きを歓迎し、新車EVシフトに対する補助のみならず、欧州委員会による規制に伴う負担の軽減などを求めている（ACEA, 2024）。こうした戦略対話が、欧州委員会による「ガス抜き」とど

まるのか、それとも新車EVシフトのあり方そのものを大きく修正する方向で進むのか注目が集まるところである。

なお、2025年のEV市場は、PHV市場とともに改善が見込まれる。EUが年明けから実施する温室効果ガスの規制が強化されるためである。具体的には、EUは走行距離1 km当たりの平均CO₂排出量の基準を引き下げ、1グラムの超過ごとに95ユーロの制裁金を科す。その結果、たとえばドイツ自動車工業会（VDA）は1月21日に、2025年のEV販売台数が66.6万台と前年から75%増加し、PHVは20.7万台と8%増加するとの見通しを示している。とはいえ、こうした行政的な要因での供給増では需要を刺激することはできず、持続可能な市場の回復であり成長にはつながらない^{注2}。

3. 欧州森林破壊防止規制の延期に垣間見える揺り戻し

撤回は困難であるものの、施行の延期や目標の下方修正を試みることで、事態の好転を図る。消極的な態度だが、これが気候変動対策において欧州委員会が取り得る現実的な路線となるだろう。その試金石ともいえるのが、「森林破壊防止のためのデューデリジェンス義務化に関する規則（EUDR）」とよばれる規則の適用の1年間の延期である^{注3}。この規則は、パーム油やコーヒー、カカオなどやこれらの派生製品を域内で取り扱う事業者に対し、それらの産品が森林破壊を伴わず生産されたことの証明を義務付けるものであり、2024年末から大企業に、年明け6月末から中小企業に、それぞれ適用される予定だった。

しかしながら、EU各国の政府や企業による強い反対を受けて、欧州委員会はその発効を見送らざるを得なくなった。欧州委員会は発効が迫った2024年9月になってその延期の意向を示すようになり、10月には各国の同意を取り付けた。そして実際に、同年12月17日に欧州議会でEUDRの発効の延期を審議した際には、546対97の圧倒的な賛成多数で、発効の延期が承認されることになった。欧州議会の報道官は採決後、「関係者の要求に耳を傾けた」としたうえで、1年間の猶予期間中に必要となる措置を講じるよう促したとされる。

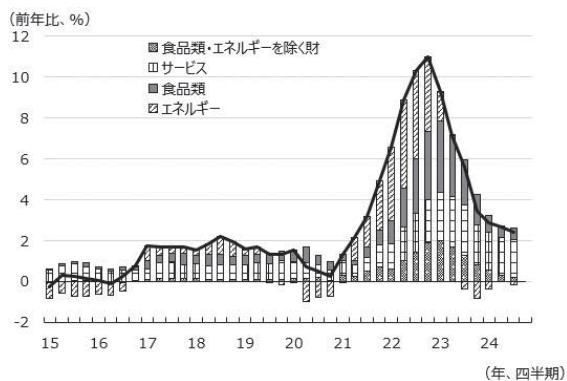
EU各国の政府と企業がEUDRに反対したのは、そのコストのために物価が跳ね上がることを憂慮したためである。EUDRが義務付けられた場合、EU域内の事業者が生産し取引する農作物や畜産品が、森林破壊を伴わずに生産されたものかどうかを証明する必要

がある。それには多大なコストが生じるため、その分を最終価格に転嫁しなければ、事業者が損失を負担せざるを得ない。いずれにせよ、新たなコストが生じることで、各国の国民が実感しがちな食品価格は上昇を余儀なくされる。

ここでEU27カ国の消費者物価を振り返ると、2021年から23年にかけて記録的な高インフレを記録している（図表2）。2020年2月に生じたコロナショックの反動に伴う急速な景気回復に加えて、22年2月に起きたロシアのウクライナ侵攻を受けたエネルギー価格の高騰が、高インフレのドライバーとなった。この消費者物価の動きを主な構成項目別に寄与度分解すると、エネルギーのみならず食品類（食品・アルコール・タバコ）の押し上げ寄与が大きかったことも目立つ。

食品類の押し上げ寄与が大きかった主な理由は、ロシアとウクライナが交戦状態に入ったことによって食用油や生鮮食品の価格が高騰したことに起因する^{注4}。

図表2 EU27カ国の消費者物価



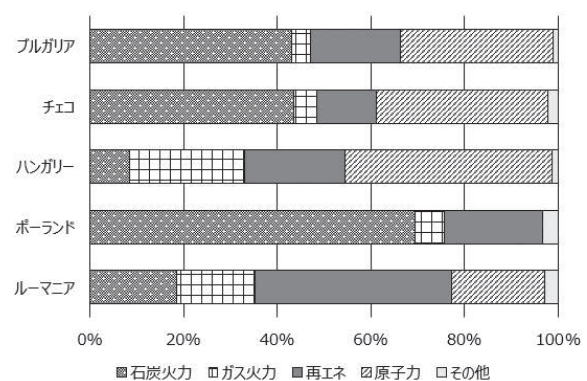
出所：ユーロスタット

4. 鮮明に進む原発シフトに潜むボトルネック

他方で、気候変動対策の観点から進展が見込まれる政策として、原発シフトがある。欧州委員会は、2030年までにエネルギーミックスに占める再生可能エネルギーの比率を少なくとも42.5%とする目標を堅持している。つまり電源構成の中心はあくまで再エネだという戦略を維持しているわけだが、一方で原発と天然ガスについても、脱炭素化に適うとしてその利用を容認している。しかしロシアによるウクライナ侵攻で安価なロシア産ガスが利用できなくなったことから、EUのメガトレンドとしては、ガス火力の増設以上に原発の増設に向かっている。

特に中東欧諸国は、原発シフトの動きが進む公算が大きい。中東欧主要国（アルファベット順にブルガリア、チェコ、ハンガリー、ポーランド、ルーマニアの5カ国）の電源構成を確認すると、ブルガリア、チェコ、ポーランドの3カ国に関しては石炭火力への依存度が高く、また設備も古い。そのため、脱炭素化と更新の観点から、原子力発電所の施設が急務となっている。また再エネ発電の割合が多いルーマニアでも、その大半が社会主義時代に整備された旧来型の水力発電所であるため、原発の増設ニーズは大きい（図表3）。

図表3 中東欧主要国の電源構成（2022年）



出所：ユーロスタット

大型の原発に関しては、フランス電力公社（EDF）をはじめとして、米ウエスチングハウス社や韓国水力・原子力会社（KHNP）などが受注に向けた競争にまい進している。一方で小型の原発（SMR）に関しては、EDFに加えて米ニュースケール社が積極的な攻勢を仕掛けている。なおハンガリーも原発シフトの強化を目指しているが、EU執行部との関係が悪化していることから、中国核工業集団（CNNC）に代表される中国の原発関連企業の協力に期待している状況である。

中東欧以外でも、北欧のスウェーデンが法改正の末、原発の新設に舵を切った。また1990年に国内にあった原発のすべてを停止して脱原発を果たしたイタリアが、原発回帰の動きを強めている。スペインでも、下院で最多議席を有する中道右派の国民党は、原発回帰の方向を強めている。少数与党である中道左派の社会労働党は脱原発を重視しているが、現職のペドロ・サンチェス首相に対する国民の支持率も低いため、少なくとも脱原発を進め難くはなっている。政権交代が起きれば、スペインでも原発回帰の動きが加速しよう。

このように、EUでは明確に原発シフトが進む方向にあるが、そのトレンドが確固たるものであるがゆえに、計画通りに建設が進み稼働に至るかという問題を抱えている。要するに、その原発の需要の強さゆえに、供給が追いつかない可能性が意識されるということである。原発シフトが進まないまま石炭火力やガス火力を無理やり削減すれば、エネルギーの供給不安が起きる危険性が高まる。また、原発にヒト・モノ・カネといった生産要素を集中させれば、その他のインフラ建設関連にあたるヒト・モノ・カネの量が減ってしまう恐れもあることは意識されるべきだろう。

5. 着実に薄らぐブリュッセル効果

筆者は、フォンデアライエン委員長が欧州議会で再任された11月末に、期せずしてベルギーの首都ブリュッセルにおり、有識者と意見を交わしていた。その際、日本では「ブリュッセル効果」という言葉が一部で肯定的に紹介されているが、当のブリュッセルではその言葉は廃れて、もはや風前の灯火だという意見が聞かれたのが、実に興味深かったところである。

米中二大国のはざまにあり経済力に劣るEUは、規制の輸出に努めることを通じて、国際社会において影響力を行使しようとする。欧州委員会が域内市場で規制（ルール）を設け、その域内市場での取引（ゲーム）に各国の事業者（プレイヤー）を参加させ、そのゲームのルールをグローバルに普及させようとする。これが、いわゆる「ブリュッセル効果」である（土田、2025）。

EUでは、個人情報の保護を義務付けた「一般データ保護規則」(GDPR) が2016年5月に発効し、2018年5月より適用された。日本でも近年、個人情報の保護が強化されているが、これはGDPRの影響を確かに受けた流れである。GDPRは欧州委員会にとって大きな成功体験になったようだが、それ以外の分野では成果に乏しいのが実情である。二番煎じを狙った欧州委員会のもくろみは見事に外れたことになる。

EVシフトに関しても同じことが指摘できるだろう。2035年までに新車からICE車を排除し、実質的にEVに限定するという野心的なルールを導入することで、EUはEVシフトというグローバルなゲームをつくり上げ、各国のプレイヤーを巻き込み、自らのその頂点に据え置こうとした。しかし現実には厳しく、むしろEU経済の国際競争力を削ぐ方向に働いている。これは再エネシフトに関しても同様である。

いずれにせよ、欧州委員会による「ブリュッセル効

果」の力は、着実に薄らいでいる。フォンデアライエン委員長の第二期体制は、それを確認するものになるのではないだろうか。

注1：欧州議会選の直前に行われた世論調査では、左派が主張する気候変動への対応やマイノリティーの保護よりも、右派が主張する経済問題や移民問題に対する有権者の関心が高いことが判明しており、選挙結果はそうした有権者の関心を反映するものになった（土田、2024）。

注2：ブルームバーグが2025年1月23日に伝えたところによると、EUが年明けから実施する温室効果ガスの規制の強化で、ドイツのフォルクスワーゲン（VW）社は15億ユーロ程度の負担を強いられる模様である。このコストには、規制を順守できなかった場合の罰金のほか、利益率の高いICE車の比率を引き下げ、EVの販売を増やすことによる利益率の低下も反映されている。

注3：その後、欧州議会の最多会派であるEPPは、2025年1月18日にドイツ・ベルリンで会合を開催し、域内産業の競争力強化に向け、「国境炭素調整メカニズム（CBAM）」と「企業持続可能性報告指令（CSRD）」や「企業の持続可能性におけるデューデリジェンス指令（CSDDD）」、「EUタクソノミー規則」などの適応の延長や規制の緩和を求める文書を採択した。EPPは会合でCBAMなどの施行を最低でも2年間を延期するよう提案することで合意しており、その場にはフォンデアライエン委員長も同席していた。そして2月25日、欧州委員会は上記の4件に関して、その適用の延長や規制の緩和を実施する旨を発表した。

注4：EUはウクライナ産の食用油（ヒマワリ油）を多く輸入していたが、ロシアによる侵攻を受けてそのルートが途絶えたことで、EUにおける食用油価格が上昇した。またEUは多くのロシア産の窒素質肥料を輸入しており、関係悪化に伴いこのルートにも制約がかかり、肥料価格の上昇をもたらした。ひいては生鮮食品価格の上昇にもつながった。

（参考文献）

- ・ACEA [European Automobile Manufacturers' Association] Contribution to EU Industrial Action Plan for the Automotive Sector.
- ・土田陽介（2024）「欧州議会選で鮮明となったEUの右派回帰」三菱UFJリサーチ&コンサルティング調査部『MURC Focus』(2024年6月11日付)
- ・土田陽介（2025）「安い「中華EV」が大量に流れ込んできただけ…「EVシフト」を強いられた欧州の自動車メーカーの悲惨な現在地」『プレジデントオンライン』(2025年1月8日付)

（筆者略歴）

土田陽介（つちだ・ようすけ）

2005年一橋大経卒、2006年同修士課程修了、2013年同博士課程単位取得退学。株式会社浜銀総合研究所を経て、2012年10月より現職。専門は欧州とその周辺国の政治経済情勢の分析。主要経済紙や学会誌への投稿多数。ロシア・東欧学会、比較経済体制学会会員。単著に『基軸通貨—ドルと円のゆくえを問う』(筑摩選書)、『ドル化とは何か—日本で米ドルが使われる日』(ちくま新書)。共著に『脱炭素・脱ロシア時代のEV戦略—EU・中欧・ロシアの現場から—』(文眞堂)

