

欧州における電気自動車（EV）に関する施策転換

「環境エネルギーネットワーク 21」 主任研究員 宇口 隆彦

欧州連合（EU）の執行機関である欧州委員会は 12 月 16 日に発表した「自動車政策パッケージ」は、これまでの「2035 年以降のエンジン車新車販売を事実上禁止する」という方針を事実上撤回・修正し大きく転換させるものであった。かつては「2035 年以降はバッテリーに充電した電気のみを動力源としてモーターを駆動させ走行するバッテリー式電気自動車（BEV）のみ」という極めて厳しい姿勢だったが、「ハイブリッド車（HV）や合成燃料車の存続を認める」という現実路線へと大きく舵を切った。この決定を受け、今後の電気自動車（EV）市場や自動車業界がどのように動くのか、ポイントを整理してまとめた。

1、方針転換の主な要因

今回の修正は、一言で言えば「EV シフトが計画通りに進まず、欧州の基幹産業である自動車メーカーが存亡の危機に陥ったこと」が原因である。

このガソリン車の規制はもともと域内の自動車産業を、日本や中国から守るために当時欧州で開発が先行していた EV 車をもって、環境という理由を前面に押し出して規制をするという政治的な背景があったものであるが、中国メーカーの予想を超える台頭やドイツなどの補助金の打ち切り、充電インフラ整備の遅れ、高価格などが響き、一般消費者の購入意欲が減衰し EV 離れが進んだことに原因がある。

・ 欧州域内の EV シェアは低調が続き 2025 年 10 月時点で約 18% である。（図 1）

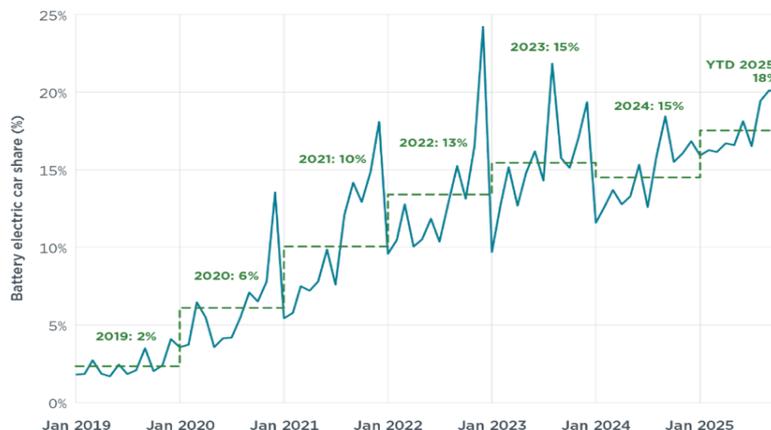


図 1 欧州内の自動車新規登録における電気自動車の割合

出典：国際クリーン交通委員会（ICCT）欧州市場モニター：乗用車とバン（2025 年 10 月）

欧州のEV販売数の伸びは低調であるものの、世界のEV販売台数は中国が急激に伸びている（図2）。

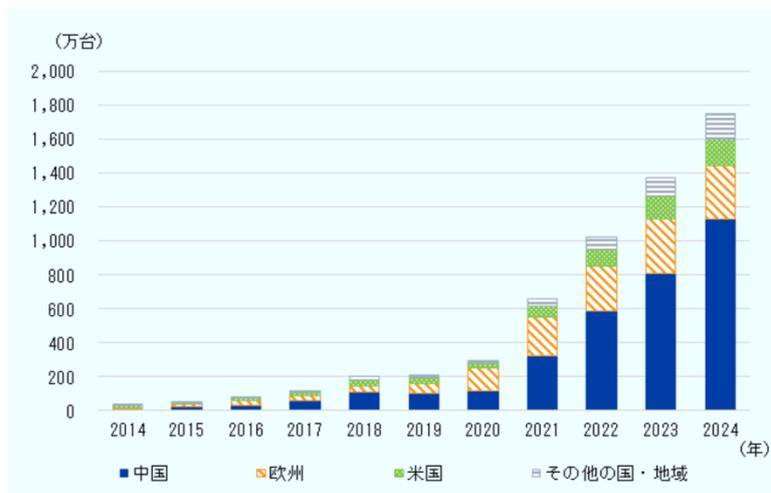


図2 世界のEV販売台数
出典: IEA 世界EV見通し (2025年5月)

・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高いが、安価で競争力を高めている中国製EVが欧州市場シェアを拡大している（図3）。EUは対中BEV関税を導入したが、プラグインハイブリッド車（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。

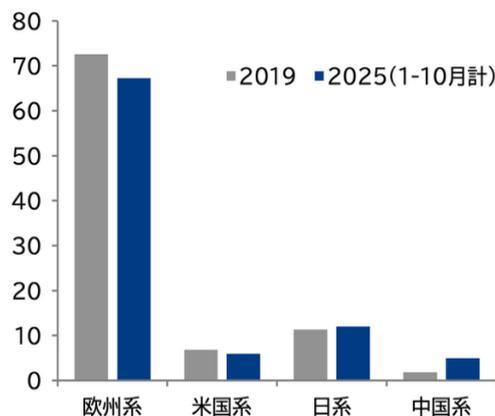


図3 EUの自動車販売におけるシェア、%
出典：マークラインズを基に三菱総合研究所が作成

・自動車産業を抱えるドイツやイタリアなどの加盟国が、産業保護と雇用の観点から「テクノロジー・ニュートラル（技術的中立性）」を強く要求していた。つまりCO2ニュートラルなバイオ燃料や合成燃料を使用したPHEV車やレンジエクステンダー（航続距離を延長する装置）の販売継続を認めるよう求めていた。

・米国トランプ政権での情勢変化（環境規制の緩和圧力）も、欧州が単独で厳しい規制を維持することのリスクを浮き彫りにした。

2、新しい方針の内容と今後の動き

- ・2035年のCO₂排出削減目標を、これまでの2021年比100%削減（＝ゼロエミッション車のみ）から90%削減に緩和した。
- ・残りの10%の枠を活用しハイブリッド車（HV）やプラグインハイブリッド車（PHEV）、低燃費なエンジン車の販売継続が可能になった。
- ・e-fuel（合成燃料）に加え、バイオ燃料や、製造時のCO₂を抑えた「グリーンスチール」を使用した車両も容認条件に含まれた。
- ・2026年にはさらなる規制の柔軟性を検討するためのレビューが行われる予定である。ただし、2050年のカーボンニュートラル目標自体は維持し、中長期的なEV普及も引き続き支援（電池産業への融資など）する構えである。

3、日本に対する影響

この方針転換は、日本企業にとって「追い風」と「新たな競争」の両面がある。

○追い風となる点は

- ・トヨタをはじめとする日本メーカーが強みを持つハイブリッド技術が、2035年以降も欧州市場で通用することになり急激な資産価値の毀損（既存工場の無価値化）を回避できる
- ・トヨタ等が提唱してきた「EVだけでなく、HVや水素、燃料など多様な選択肢を持つべき」という戦略が、世界的に現実解として認められた形になる。

○課題と注意すべき点は

- ・欧州は依然として「グリーンスチール使用」や「厳格な燃料規定」などの条件を課しており、単に今のガソリン車を売れば良いわけではなく、高い環境技術水準が求められる
- ・欧州が方針を緩めたのは「自国メーカーを守るため」であり、EV競争そのものが終わったわけではない。中国メーカーとのEVコスト競争は続いており、日本もEV開発の手を緩めれば、将来的にシェアを奪われるリスクは変わらない。

4、合成燃料の開発状況

欧州委員会が発表した「自動車パッケージ」は、e-fuel（合成燃料）やバイオ燃料の扱いは単なる「例外」から「2035年以降もエンジン車を存続させるための柱」へと格上げした。ここで、これらの燃料の開発状況を整理する。

4-1 e-fuel（合成燃料）

e-fuelは、再生可能エネルギー由来の水素と、回収したCO₂を合成して作る「脱炭素ガソリン」である。2035年以降、100% e-fuelのみで走行する車両であれば、新車販売が認められる。ただし、誤ってガソリンを給油した際にエンジンがかからないようにする「燃料識

別システム」の搭載が義務付けられる見通しである。欧州はポルシェやアウディが先行。チリやデンマークで大規模プラントが稼働し始めており、2026年には年間数万トン規模の生産が計画されている。日本は2020年代後半の商用化を目指し、ENEOSや出光興産が実証試験を加速。トヨタ・ホンダ・スズキなどのメーカーも開発連合を組んでいる。

4-2 バイオ燃料の急浮上

今回の政策パッケージで最も注目されたのが、「バイオ燃料」の事実上の容認である。

・これまで欧州委は「食料との競合」を理由にバイオ燃料には消極的であったが、今回の緩和案では、廃食油や藻類などを使った「次世代バイオ燃料」の使用を条件に、HVやPHEVの販売を認める方向である。

・2035年以降のCO2削減目標を90%に設定したことで、残りの10%分をこれら代替燃料の活用枠として確保した。課題は環境団体からは「航空や船舶に優先すべき燃料であり、乗用車に回す余裕はない」との批判も強く、今後「どの原材料ならOKか」という定義（タクソノミー）を巡る議論が2026年にかけて激化する見通しである。

4-3 燃料の容認については日本に好機

・欧州産のバイオ燃料を使用することを条件に、トヨタのハイブリッドシステム（THS）などの高性能HVシステムが2035年以降も欧州で販売可能になる。

・エンジン技術で希薄燃焼（リーンバーン）など、e-fuelを効率よく燃やす高効率エンジン技術で欧州メーカーをリードできる可能性を十分に秘めている。

・サプライチェーンでマツダなどが進める「バイオ燃料の地産地消モデル」や、商社による海外での燃料調達網が強力な武器になる。

5、今後の日本企業

電気自動車の課題について、当法人ではCO2の発生、電池の寿命、重量の増大、産業構造の変化、税収の減少、希土類金属、新たなカーエアコンの開発などについて考察してきた（ENET21 ニュースレター[24-1]）。また電池廃棄時の処理問題解決の必要性にも触れてきた。EUの発表は「EVをやめる」のではなく「EVを主軸としつつも、ハイブリッドや燃料技術を組み合わせた現実的な脱炭素」に舵を切っただけである。欧州の規制が緩んでも、各社は次世代電池の開発などの課題解決を加速させており、これからもEVは主軸となるのは間違いない。

よって各社はこれらの課題解決を今後も継続しており、さらに今回の「自動車政策パッケージ」を受けて「EV一辺倒」から、より柔軟な「マルチパスウェイ戦略」への投資を再配分している。欧州のEV政策変動は大きく、長期的な投資判断が難しい。そのような状態にあって、世界で優位な位置を確保し、燃料についても日本企業の優位性を活かし、世界を席卷して欲しいものである。