

EVの地政学

連載コラム 地政学リスクの今を読み解く

2024年2月7日



本稿のポイント

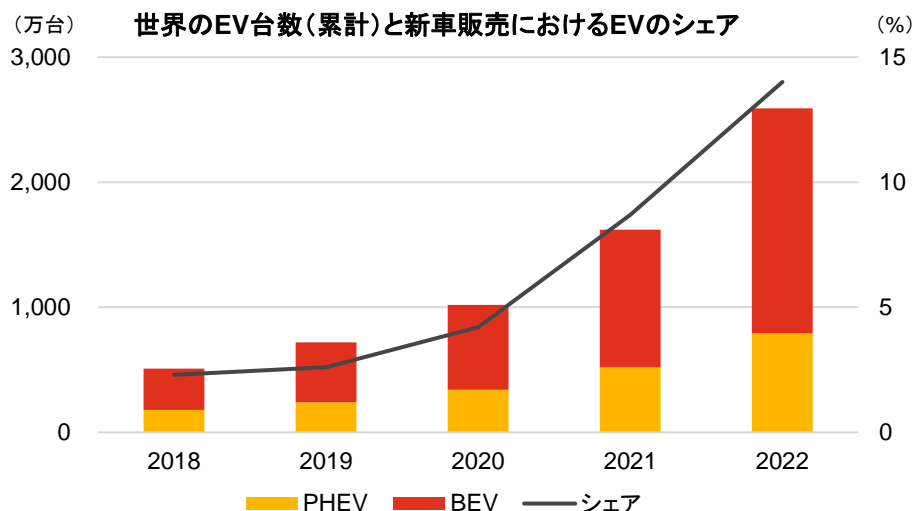
- 自動車の電動化を契機に、各国政府は自国経済の成長と強靱化を目指した政策を進めている。
- 早い時期から政府主導で成長してきた中国のEVおよび関連産業に対抗し、米国や欧州も近年、自国産業の競争力強化に向けた大規模な産業政策を展開している。
- 欧米諸国の自国産業強化政策に鑑み、各国の関連メーカーは国外拠点設置などに動いている。
- 日系メーカーとしても、各国の産業政策を踏まえたビジネス機会の検討と、ルール作りへのプロアクティブな貢献を今後も進めるべき。

1. EVシフトへの世界的潮流

2023年12月に閉幕した国連気候変動枠組み条約第28回締約国会議(COP28)では、「化石燃料からの脱却」が明記された初めての成果文書が合意されました。対象は石炭から化石燃料全体にまで広がり、温室効果ガス排出量の大幅削減の必要性が記載されました。このように一層の気候変動対策が急務となっており、各国がエネルギー転換・産業・運輸など部門ごとに対策を講じる中、運輸部門においては多くの国が自動車の電動化を推進しています。

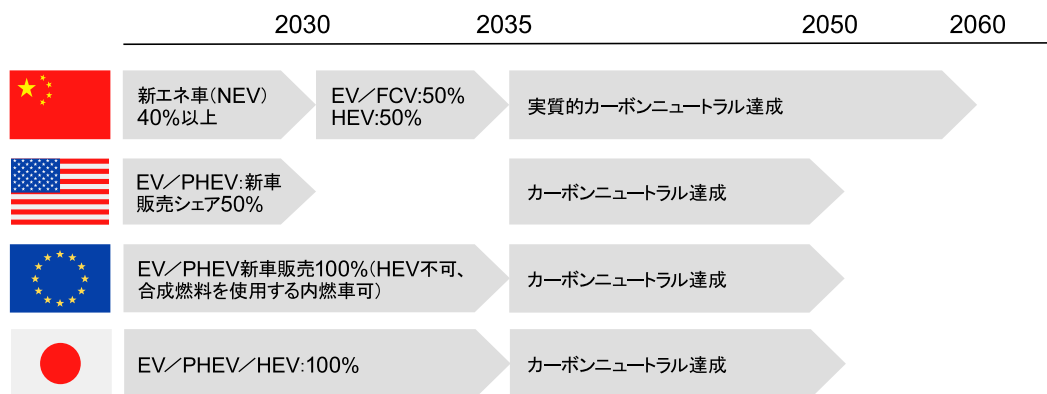
図表1に示すような電気自動車(EV)¹の増加は、主要国の経済において重要な地位を占める自動車産業に大きな転機をもたらしています。各国政府は、電動化を契機に自国経済の成長と強靱化を目指して各種の政策を進めています。本稿では、主要国におけるEV関連の政策と、地政学的視点を考慮した自国産業強靱化のための施策のモザイク模様をまとめ、今後の方向性について考察します。

(図表1)主要国のEV販売台数とシェア



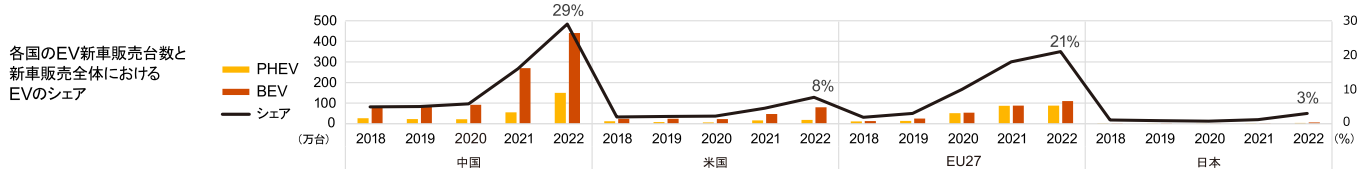
※BEV: 蓄電池搭載電気自動車、PHEV: プラグインハイブリッド車、HEV: ハイブリッド車、FCV: 燃料電池車
出典)IEA「Global EV Data Explorer」よりPwC作成

(図表2) 主要国の自動車電動化目標



(図表3) 主要国のEV関連政策(分野別まとめ)

					
市場の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 内燃車製造においては後発 産業高度化を推進 経済発展に伴い市場が膨張(新規の自動車購入層が増加) 	<ul style="list-style-type: none"> 米系OEMは大型内燃車を主力とし、一般に燃費は悪い 	<ul style="list-style-type: none"> 独仏や東欧に内燃車技術に優れたOEMあり 再生エネルギー率が比較的高い 	<ul style="list-style-type: none"> 小型内燃車(軽自動車含む)、HEVの人気が高い 火力中心の電源構成 	
政策	需要喚起	EV購入補助	加盟国のEV購入補助金を容認	EV購入補助・税優遇	
	完成車	<ul style="list-style-type: none"> 都市部の内燃車乗入れ規制 企業平均燃費規制(CAFE) EV生産台数規制(企業別) EV販売比率目標(2035年太宗) 	<ul style="list-style-type: none"> 北米組む立てをIRA税額控除要件に EV販売比率目標(2030年50%) 	<ul style="list-style-type: none"> 都市部の内燃車乗入れ規制 企業平均燃費規制(CAFE) EV販売比率目標(2035年100%) 	<ul style="list-style-type: none"> 企業平均燃費規制(CAFE) EV販売比率目標(2035年100% ※HEV含む)
	部品	<ul style="list-style-type: none"> レアアース磁石産業育成 	<ul style="list-style-type: none"> 技術開発支援 	<ul style="list-style-type: none"> 戦略的重点技術の指定 産業補助金規制の緩和 	<ul style="list-style-type: none"> 蓄電池国内生産の補助 次世代技術開発支援
	重要鉱物	<ul style="list-style-type: none"> 中国企業製蓄電池の搭載をEV購入の優遇条件に 	<ul style="list-style-type: none"> 北米製造の非中国企業製蓄電池搭載をIRA税額控除要件に 	<ul style="list-style-type: none"> 域内生産比率目標 	
		<ul style="list-style-type: none"> 鉱業への産業育成 国有企業による海外資源権益の取得 	<ul style="list-style-type: none"> 技術開発支援 国内資源開発支援 	<ul style="list-style-type: none"> 戦略的重点技術の指定 産業補助金規制の緩和 域内資源開発・リサイクル推進 資源国との関係強化 	<ul style="list-style-type: none"> 資源国との関係強化 資源企業への支援 精錬過程の国内回帰促進
	<ul style="list-style-type: none"> 自国資源の輸出制限 	<ul style="list-style-type: none"> 対米FTA締結国・北米での調達をIRA税額控除要件に 	<ul style="list-style-type: none"> 域内生産比率目標 		



2. 中国メーカーの躍進

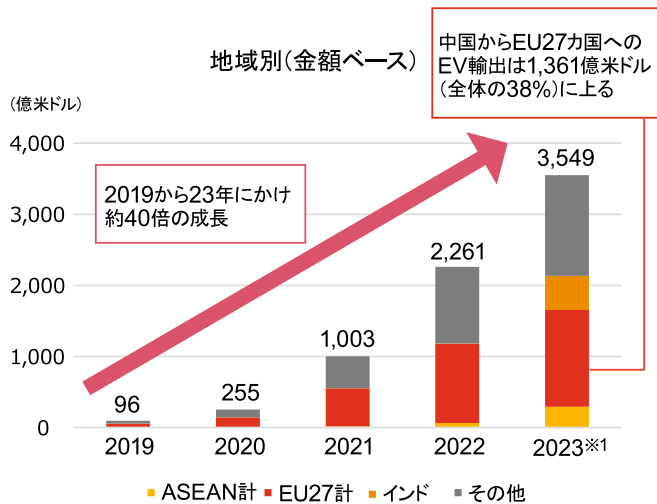
中国は、電気自動車(EV)を含む新エネルギー車(NEV)²への転換を比較的早期から政策的に推進しています。2015年に発表された「中国製造2025³」は10大重点分野の1つとしてNEVを指定し、2020年には、2035年までにEVを新車販売の主流にするという目標が掲げられました。

こうした目標は、大気汚染の防止や気候変動への対応といった環境政策上の目的に加え、内燃機関搭載車(内燃車)製造において後発の中国が自動車産業で競争力を持つという産業政策上の目的も反映したものでした。この目標を達成するため、中国政府は、完成車に関しては外資企業の誘致と中国側への技術移転を促進しつつ、燃費規制や購入補助などの普及推進を行ってきました。



その結果、2022年には世界の5割を超える689万台のEVが国内で販売され、中国は8年連続で世界一のEV販売市場となりました。乗用車の販売台数全体に占めるEVの販売台数の比率も29%で、主要国の中で突出しています(図表3参照)。またNEVの輸出台数は2022年に総輸出台数の2割を超える約68万台に達しました。

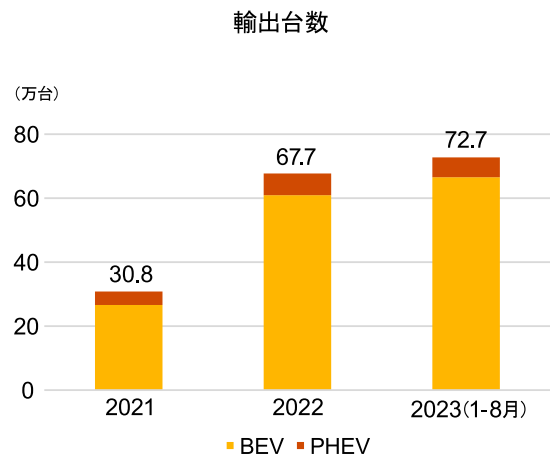
(図表4) 中国のEV輸出



※1 2023年は1-11月の合計

※2 輸出データはHSコード870360、870370、870380を使用した

出典:中国税関統計よりPwC作成

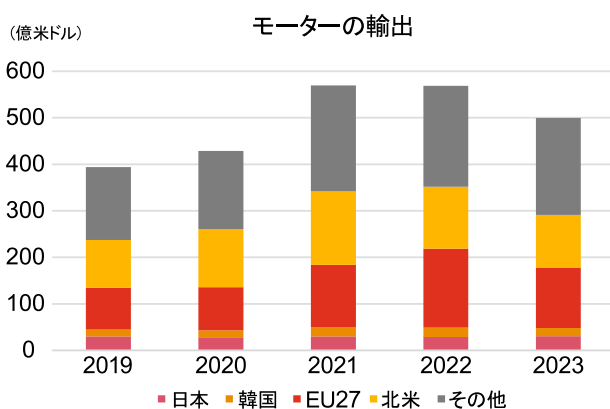


※ 2023年は1-8月の合計

出典:中国自動車工業協会データよりPwC作成

中国市場ではこれまで、中国企業との合弁で国内生産を行う外資企業が市場を牽引してきましたが、近年、中国国産メーカーも販売台数を大きく伸ばしています。2022年にはEV国内販売台数における中国メーカーの比率が8割を超え、世界市場での企業別販売台数も中国企業が初めて首位となりました。また、2022年には中国からのEV輸出が前年比2.2倍と急増しており、その主な輸出先は東南アジアや欧州となっています。

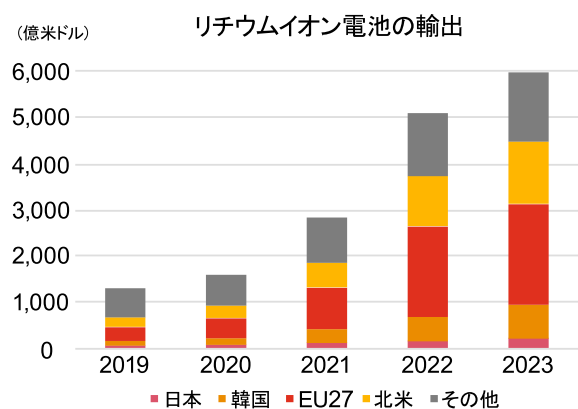
(図表5) 中国のEV関連部品輸出



※2023年はいずれも1-11月の合計

※車載モーターはHSコード850131、850220、リチウムイオン電池は850760を使用した。車載用でないモーターやリチウムイオン電池もデータには含まれている

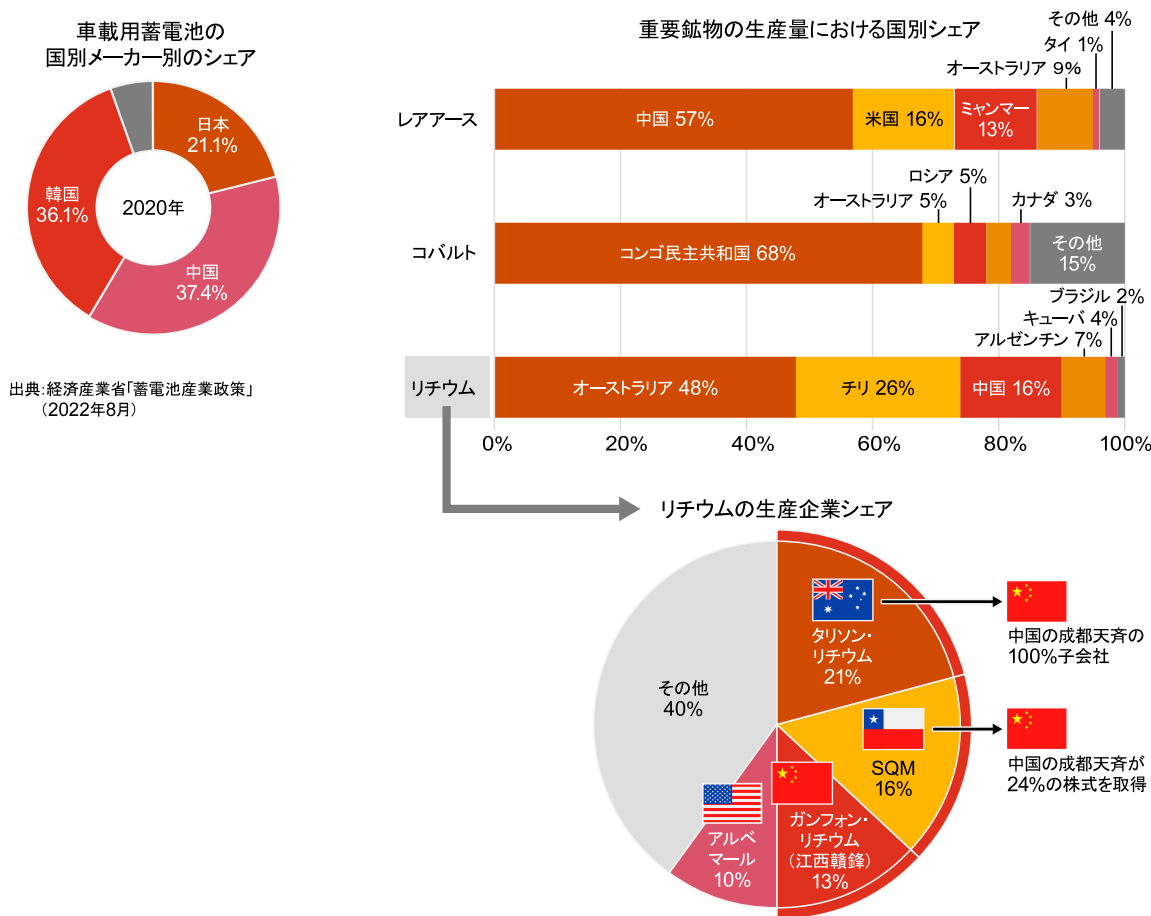
出典:中国税関統計よりPwC作成



中国は、自国が持つ鉱物資源の重要性と将来性を早期から認識し、国際市場における自国の戦略的価値を高める産業政策を推進してきました⁴。そしてEV産業とともに、重要鉱物を使用する磁石や蓄電池など基幹部品の産業の育成を進め、その需要を満たすために、国有企業が海外鉱山の権益を広く獲得してきました。その結果中国は、永久磁石の原材料となるレアアースについては世界の過半量を生産し、永久磁石の輸出は世界の68%を占めるようになりました。

永久磁石を使わないモーターのEV搭載は生産量やコストの観点で現実的でなく、EV産業を持つ各国は中国製の磁石やモーターの供給に頼るようになってきました。また車載用蓄電池についても、中国企業を合計した世界シェアは5割を超え、中国のみならず主要各国の自動車メーカーへ蓄電池を供給しています。現在の主流蓄電池の原料であるリチウムについても、中国企業が所有する他国企業の生産分も合わせれば世界シェアの半分を占め、さらにリチウムフリーの次世代型電池についても、世界に先駆けて量産と実用化を達成しています。

(図表6)蓄電池と原料鉱物のシェア



出典)米地質調査所, L. Leruth et al. "Green Energy Depends on Critical Minerals. Who Controls the Supply Chains?" (2022年10月)よりPwC作成

このように、政府による積極的産業政策の結果、中国は、上流から下流までEV関連のエコシステムを国内に構築し、サプライチェーンの強靱性やコストの面で先進国に対しても優位に立つようになってきました。一方で、このアドバンテージを背景に中国政府が蓄電池材料である黒鉛やレアアースに係る生産技術の輸出管理を強化すると発表したことは、自国の政治的意図を追求するために資源や技術を経済的な武器として活用する行為と受け止められ、西側諸国は中国依存からの脱却の必要性を強く認識しています。

中国経済の減速を背景に中国EV市場は過当競争状態にあり、国内需要で吸収しきれない中国製EVの外国市場への流入が加速することへの警戒感も強まっています。さらに、米中対立を踏まえて東南アジアなど第三国に生産拠点を設けたり、後述する欧米の産業政策を踏まえ現地生産を模索したりする中国のEVメーカーや蓄電池メーカーが現れています。これらの現地拠点の運営やそこからの調達は今後も順調にいくかどうかは、各国の投資審査や産業政策の運用による部分もある点に注意が必要です。



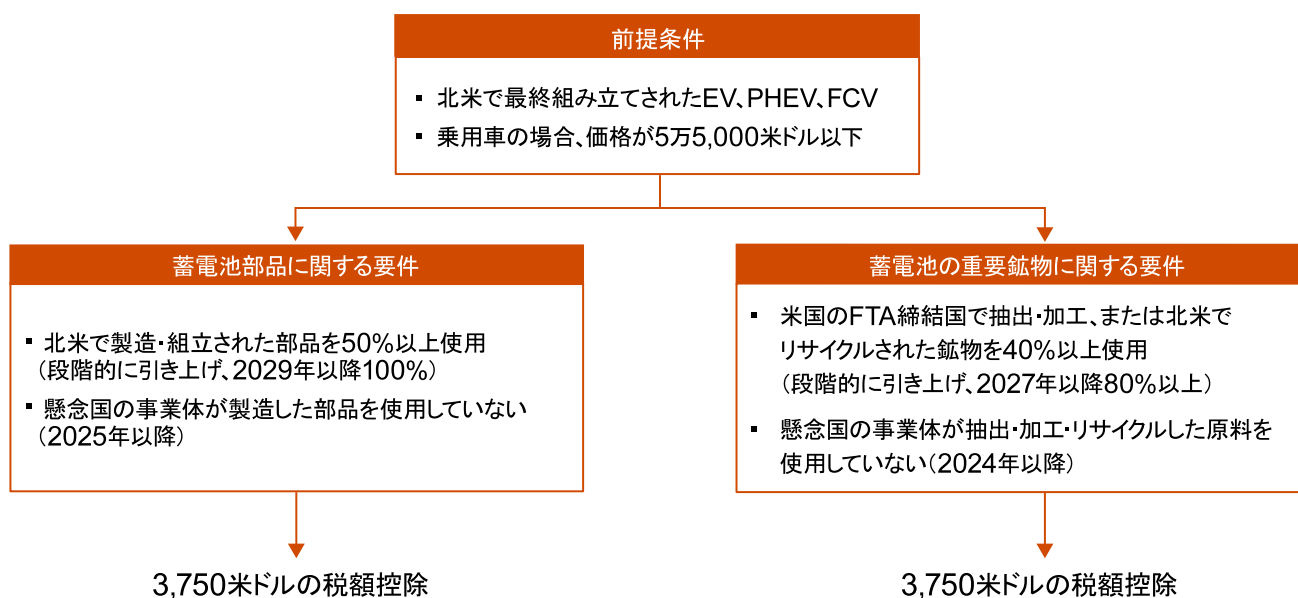
3. 米国の動き

米国のトランプ大統領(当時)は脱炭素化路線を否定し、CO₂排出量規制を大幅に緩和するなどの政策を推し進めましたが、その後のバイデン政権は再び脱炭素路線に回帰し、2021年8月には米国の新車販売に占めるEV比率を5割に高める目標を打ち出しました。

一方、トランプ前政権が安全保障上のイシューとして打ち出した安価な輸入品への対抗、米国自動車産業の競争力の維持向上、サプライチェーンの米国回帰はバイデン政権にも引き継がれました。バイデン大統領は就任直後の2021年2月、重要製品のサプライチェーンリスクを特定して強化策を講じるよう指示⁵し、翌2022年には各物資の担当省庁がその対策を発表⁶しました。そしてその対象には、車載用を含む大容量蓄電池や重要鉱物も含まれました。

特にIRAでは、総額134.7億米ドル、1台あたり最大7,500米ドルの購入支援を行うこととしましたが、その条件として、図表7のように、最終組み立て地域が北米であることと、蓄電池およびその原材料である重要鉱物の一定割合を同盟国から調達し、中国からは調達しないことが掲げられました。この条件について、EUや韓国はWTOルールに整合していないと指摘しています。

(図表7)米国IRAの税額控除対象となるEVの要件



※「懸念国の事業者」とは、中国・ロシア・イラン・北朝鮮政府が所有・管理する、または管轄権や指示の対象となる事業者を指す

このようにIRAは、CO₂排出量削減のためEVへの転換を促進しつつも、完成車のみならず主要部品である電池についてもそのサプライチェーンを米国と周辺国に構築し、懸念国の影響を受けにくくするとともに、国内雇用を喚起することを目的としています。すでにその効果は出始めており、ドイツ自動車メーカーや韓国電池メーカーなどが米国への大規模投資を表明しています。また中国以外からの重要鉱物調達拡大に向けてオーストラリアや南米諸国などと供給契約を結んだり、韓国や欧州に拠点を設置したりする蓄電池メーカーも生まれています。(図表8参照)

IRAに加え、インフラ投資雇用法(IIJA)やCHIPSおよび科学法(CHIPSプラス法)などにおいても、米国政府は自動車関連製品の生産国内回帰と自律性確保を支援してきました。例えばIIJAでは蓄電池の生産体制強化に76.6億米ドルを投じ、蓄電池の材料加工プロセスやリサイクルへの助成、重要鉱物の利用効率向上や代替技術の開発を行うとしています。

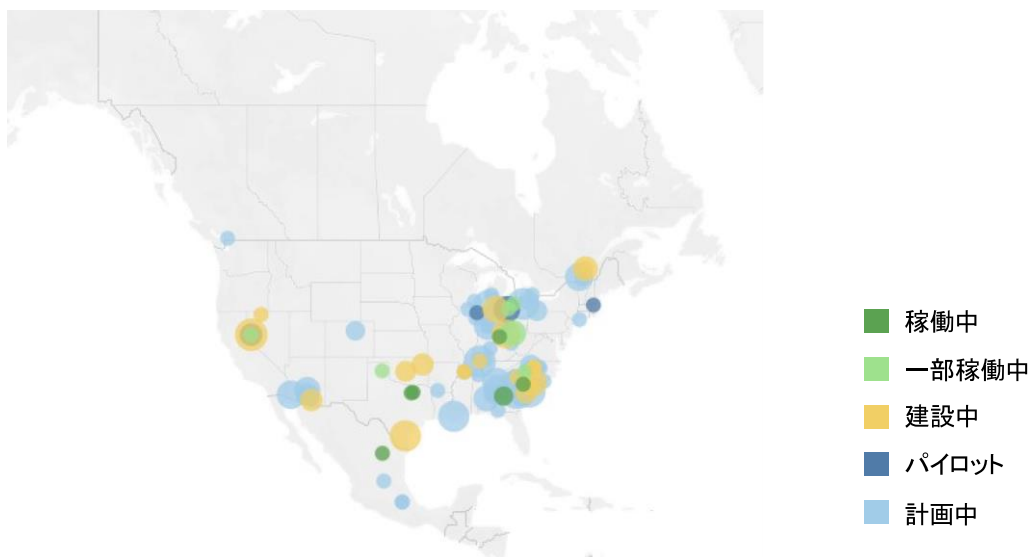
消費者のEV購入意欲は高まっていますが、足元で新車販売に占めるEV比率は依然として10%に満たず、米政府は燃費や排ガスの規制強化によってEVへの転換を後押しする方針です。とはいえ、拙速なEV転換を進めれば、安価な中国製EVの流入も予想されるため、バイデン政権としては今後も、EV転換促進策の対象を産業政策の目的に沿うよう慎重に制御していくことが予想されます。



また、米国は独自の関税措置を導入するなど、中国EVの米国への流入阻止を試みる可能性もあります。特に2024年大統領選挙の結果、政権交代が実現すれば、環境政策の後退によるEV需要減退が予想されるだけでなく、孤立主義的な米国第一主義の伸長が日本製の完成車や日系メーカーの中国生産品の米国輸出へ影響を及ぼすことも考えられ、日本企業としても事前の情報収集と十分な対策が必要となります。

(図表8)米国IRAの効果

IRA制定後に発表されたEVおよび関連投資は89プロジェクトにも及ぶ



出典: Jay Turner, Wellesley College, "www.charged-the-book.com"
(2024年1月11日アクセス、データは2023年12月16日時点)をもとにPwC加工

4. EUの動き

EUのフォンデアライエン欧州委員長は、就任当初より気候変動対策は優先課題であり、同時に成長戦略でもあると位置づけています。そして、2050年までの気候中立を目指す「欧州グリーンディール⁷」の一環として、「グリーンディール産業計画⁸」を2023年2月に発表しました⁹。

まず完成車の需要喚起については、CO₂排出基準を強化し、2035年までに全ての新車で実質CO₂排出ゼロを達成する規制の導入を決定¹⁰しました。ただし、内燃車に強みを持つドイツ産業界の利害を踏まえ、合成燃料¹¹で走る内燃車も引き続き販売可能とする方向で議論が行われています。加えて、北欧や西欧を中心とした加盟国独自のEV購入補助金もEV需要を拡大させています。

しかし、需要拡大に伴って価格で競争力を持つ中国製EVの輸入も拡大しています。欧州企業が中国拠点で生産した車種を多く輸入しているものの、中国国有企業傘下のメーカーなど、中国資本の企業もシェアを伸ばしています。

こうした中で、2023年10月、欧州委員会は中国製EVに関してWTO協定に基づく調査を開始すると発表¹²しました。中国政府による補助金などの不公正な政策により、安価で供給が可能となった中国製EVが、中国国内市場の需要に対し供給過剰となってEU市場に流入し、EU域内で生産されたEVにコスト面で優位に立つことで域内産業を毀損することを懸念したものです。欧州委員会は最長5年間、中国製EVに対し相殺関税を賦課することができ、中国製EVの価格競争力は低下します。

過去にも、鉄鋼や太陽光パネルといった製品について、中国政府による補助金を受けて中国メーカーの供給能力が拡大した結果、世界市場において製品価格が下落し、中国以外のメーカーが打撃を受けた事例がありました。EUは、既存貿易制度の活用や域内産業への積極的支援策を通じて、EVに関する産業競争力や雇用を維持し、他国への依存リスクを軽減していく方向です。



なお、中国は2024年1月、EU産のブランドについてアンチダンピング調査を行うと発表しましたが、これはEUとその調査開始を主導したフランスに対する報復との見方があります。調査には1年程度の時間がかかるため、中国とEUの双方が相殺関税を実際に発動するかは、2024年に予定されている欧州議会選や欧州委員長交代の結果にも左右されるものと考えられます。

さらに、加盟国独自のEV支援策においても、生産の域内回帰を促進する政策が導入されています。フランスは2023年12月、最大7,000ユーロのEV購入補助金の対象車種を発表しましたが、対象選定基準の中に製造時や輸送時のCO₂排出量も含めたことで、アジアなど域外生産の車種は対象から除外されることになりました。同様の対応をイタリアも検討しています。

こうした動きを受けてEU域内に拠点設置を検討する中国企業も現れ、中国国内にはEUへの産業移転による中国の競争力低下を懸念する声も出ています¹³。また、中国製EVへの風当たりが強まったことを商機と捉え、EU市場に進出する新興EVメーカーも出現しています¹⁴。

EUは伝統的に、単一市場の競争条件平準化のため、加盟国による補助金交付については厳しい規制を敷いてきました。他方、米国IRAの補助金交付に現地調達要件が入ったことで、EUが重視するグリーン産業の域外流出が現実味を帯びたことから、これを防ぐために加盟国の積極産業政策を容認する方針に転換しました。

雇用の維持確保に加え、特に車載用蓄電池と重要鉱物については中国依存リスクを軽減させる必要もあり、域内で自律的なEVサプライチェーンを構築するための各種の政策をEUが主導しています。

車載用蓄電池については、EUは既存の枠組み¹⁵で蓄電池の域内サプライチェーン構築や研究開発に関するプロジェクトへの加盟国による公的支援を容認しています。また、ネットゼロ産業規則において蓄電池や燃料電池を戦略的重点技術としたうえで、EUレベルでの域内生産目標を設定するとともに、加盟国による投資誘致推進のため補助金規制を緩和する見込みです。こうした投資誘致策と域内自動車メーカーのEV強化戦略により、域内メーカーに加え、中国や韓国の蓄電池メーカーが欧州への投資を強化し、生産能力を拡大しています。

さらに、EUは蓄電池の生産に必要な重要鉱物の供給を域外国に依存する状況からの脱却を目指し、2023年8月に発効したバッテリー規則¹⁶により、使用済み蓄電池の回収と原材料の再資源化を進めています。また、欧州原材料規則における域内生産材料の使用目標の設定に加え、域内での重要鉱物資源開発の加速やトップ外交の推進により、アフリカや中南米の資源国との関係強化を行っています。

(図表9) EUの脱中国依存とIRA対抗施策

ネットゼロ産業規則		欧州原材料規則	
対象	戦略的ネットゼロ技術 <ul style="list-style-type: none"> 蓄電池・蓄電技術 水素電解・燃料電池 その他再エネ発電、CO₂回収・貯留、グリッド技術など 	対象	重要原材料34種 うち戦略的原材料(SRM)16種 <ul style="list-style-type: none"> 重要原材料のうち特に戦略性と脆弱性が高いもの アルミニウム、ビスマス、ホウ素、コバルト、銅、ガリウム、ゲルマニウム、リチウム*、マグネシウム、マンガン*、黒鉛*、ニッケル*、プラチナ族、レアアース、シリコン、チタン、タンガステン (*は蓄電池に使用するグレードのもの)
目標	2030年までに域内年間需要の40%以上を域内生産(努力目標)	目標	域内年間需要の一定割合以上を域内生産(努力目標) <ul style="list-style-type: none"> 10%以上を域内生産 40%以上を域内加工 25%以上を域内生産のリサイクル原料で賄う 加工段階のSRM供給の一国集中を65%以下に抑制
目標	行政手続きの緩和 <ul style="list-style-type: none"> 加盟国におけるワンストップ窓口の設置推進 行政手続きの加速 <ul style="list-style-type: none"> 生産拠点の許認可プロセスの期限短縮 許認可プロセス加速の優先度が高い事業の認定基準とより短い許認可期限の設定 調達先多角化のための考慮 <ul style="list-style-type: none"> 公共調達における供給源の集中状況の考慮 消費者向け購入奨励策実施時における供給源の集中状況の考慮 	目標	行政手続きの明確化と加速 <ul style="list-style-type: none"> 採掘・加工・リサイクル拠点の許認可プロセスの短縮 EUによる監視と調整 <ul style="list-style-type: none"> 欧州委員会による調達状況の監視と備蓄の調整 SRMの共同購入制度創設 リサイクル率向上のための措置の推進

※ 戦略的原材料(Strategic Raw Materials: SRM)
 出典: 欧州委員会、欧州理事会資料よりPwC作成



域内での鉱物資源開発は、環境破壊を懸念する地元の反対も強く、生産体制の急速な構築は難しいと予測されます。また、アフリカや中南米の資源国との関係強化は、日本を含め鉱物資源の獲得を目指す国との競争となるため、EUとしても資源国へのインフラ提供などの支援を一層進めていく必要がありますが、不法移民の増加を背景とした域内での右派勢力の伸長がブレーキとなる可能性があります。

一方でバッテリー規則には、資源の域内循環を進める目的で、蓄電池に関する情報のデジタル管理とサプライチェーン全体での共有を進める規定が含まれており、本規則の影響によりリサイクル鉱物の調達が生産になるだけでなく、規制による枠組みが産業横断的なデータ連携のインフラと蓄電池調達における基幹的ルールになっていく可能性があります。

域内でもEVへの転換を積極的に支援する国とそうでない国が分かれつつあり、自動車関連企業が欧州戦略を検討するにあたっては、加盟国ごとの需要や支援策、競合企業の実況などを踏まえてサプライチェーンの設計や販売計画の検討を行う必要があります。

5. 日本の動き

日本においても、2050年カーボンニュートラル達成の目標に向け、官民が運輸部門のCO₂排出量削減に向けた各種の取り組みを行っています。日本は、2035年までに新車販売の100%を電動化するとの目標を掲げてはいますが、内燃車に強みを持つ産業特性や火力発電の比重が高い電源構成を反映し、HEVやFCVも選択肢に、製造から廃棄までライフサイクル全体で排出量を削減していくとしています。

構造が単純に必要な部品点数の少ないEVへの転換が急速に進み、内燃車の需要が急減すれば、部品メーカーなど関連企業には打撃となります。広い裾野を形成してきた国内中小企業への影響が大きいため、日本政府としては、電動車関連産業への新規参入や内燃車関連企業の事業転換などの支援を通じて経済への打撃を抑えつつ、完成車の普及、蓄電池製造能力・導入の増加、充電・充填インフラの整備を進めることで、国内に電動車のエコシステムを形成していく方針です。

6. まとめ

早い時期から政府の強力な主導に基づいて成長してきた中国のEVおよび関連産業は、世界的なEVシフトの潮流を追い風に大きく成長し、価格競争力や技術力を強みに今や先進国へ大規模な輸出を行うまでになりました。先進国メーカーのEVも中国メーカーの蓄電池や中国産磁石を使用したモーターを搭載しており、サプライチェーンにおいても中国が大きな存在感を持っています。他方、中国経済の減速を背景にEV市場は過当競争状態にあり、今後は生き残りをかけた熾烈な国内競争と海外進出が進むものと考えられます。

米国や欧州はこれに対し、大規模な資金支援によりEV転換を促進しつつも、その要件として域内生産比率を設定したり、製造・輸送時も含む排出量基準を設定したりすることで、自国産業の競争力強化と投資呼び込みを図っています。日欧韓などの自動車メーカーによる北米投資や、中韓の蓄電池メーカーによる欧州投資など、政策的な投資誘致は功を奏しています。

今のところ中国メーカーによる欧米への投資は受け入れられていますが、今後、特に中国企業が欧米企業を買収するような事例では、各国は投資規制により投資をブロックしていく可能性があります。また、中国メーカーは国外に拠点を設置することで中国製品の排除を目指す欧米の規制を回避する動きも見せており、中国メーカーによる第三国製の部品を使用したEV関連製品が欧米の規制においてどのように取り扱われるかも注目すべきポイントです。

EUはWTOルールを活用して中国EVの流入増を防ごうとする一方、米国は独自の貿易制限措置により中国EVを自国市場から排除しようとする可能性もあります。措置の内容によっては日本製自動車や関連製品も影響を受ける可能性があり、日系メーカーとしては、今後も米国の産業政策を注視し、自社の投資とサプライチェーンを活かす制度を作るなど、プロアクティブな政策提案活動を行っていく必要があります。



EUはさらに、蓄電池リサイクルに係るデータ流通プラットフォームを整備し、産業をまたぐデータ流通のインフラやルールの形成の主導権を握ろうとしています。日本企業においても、技術情報などのデータ流通過程での不本意な流出を防止するようなルール作りに貢献し、新たなプラットフォームがもたらすビジネス機会の検討と活用を進めていくべきといえます。

(脚注)

- 1 電気を使って走る自動車には、モーターのみ搭載する電気自動車(Battery EV: BEV)、エンジンで発電した電気を利用してモーターを駆動するハイブリッド車(HEV)、エンジンを搭載しつつモーターは外部電源も利用可能なプラグインハイブリッド車(PHEV)、水素を燃料とする燃料電池車(FCV)があるが、本稿でEVと呼称する場合、他の定義を置かなければBEV、PHEV、FCVを総称する。
- 2 BEV、PHEV、FCVを総称する中国独自の用語
- 3 「中国製造2025」(国务院关于印发《中国制造2025》的通知 国发[2015]28号)
- 4 詳細はPwC地政学コラム「重要鉱物をめぐる政策競争と将来シナリオ:企業が検討すべき備えとは」(2023年5月)の2.を参照。
- 5 大統領令14017(Executive Order on America's Supply Chains)(2021年2月)
- 6 米大統領府「[The Biden-Harris Plan to Revitalize American Manufacturing and Secure Critical Supply Chains in 2022](#)」(2022年2月)
- 7 欧州委員会「[欧州グリーンディール](#)」(2019年12月)
- 8 欧州委員会「[ネットゼロ時代に向けたグリーンディール産業計画](#)」(2023年2月)
- 9 本計画をもとに欧州委員会が提案した[ネットゼロ産業規則案](#)と[欧州原材料規則案](#)は、2024年1月現在、欧州理事会と欧州議会において審議中。
- 10 欧州理事会「[乗用車・小型商用車のCO₂排出基準に関する規則の改正案の採択](#)」(2023年3月)
- 11 CO₂と再生可能エネルギー由来の水素を合成して製造される燃料(e-fuel)。製造時にCO₂を消費するため、使用時にCO₂を排出しても実質排出量ゼロとみなされる。
- 12 [欧州委員会プレスリリース](#)(2023年10月)
- 13 愛集微「[電池联盟理事长董扬:中国动力电池产业已形成全球竞争优势](#)」(2023年6月9日記事)
- 14 ロイター「[Vietnam's VinFast to deliver EVs to Europe this year as EU probes China rivals](#)」(2023年9月21日記事)
- 15 競争を歪める恐れがなく、域内全体の利益にかなう国家補助を容認する「Important Projects of Common European Interest (IPCEI)」の枠組みによる。
- 16 欧州議会・欧州理事会「[バッテリー規則](#)」(2023年8月発効)

執筆者

藤澤 可南子

PwC Japan合同会社

地政学リスクアドバイザー マネージャー

「連載コラム 地政学リスクの今を読み解く」について

グローバルな事業経営の外部環境変化をもたらす要因として、昨今注目の高まる地政学的事象の最新動向や背景、事業環境への脅威と機会などについて専門家がシリーズで解説を行うウェブコラム。

これまでのコラムはこちらから

<https://www.pwc.com/jp/ja/knowledge/column/geopolitical-risk-column.html>

PwC Japanグループ 地政学リスクアドバイザーチームのご紹介

PwC Japanグループにおいて、英国のEU離脱や米中貿易摩擦以降の地政学・経済安全保障リスクの動向分析、調査、クライアント支援を行う専門家チーム。ロシアによるウクライナ侵攻では、独自の情勢分析レポートを発行し、クライアントから高い評価を得る。

PwC Japan合同会社

〒100-0004 東京都千代田区大手町1-1-1 大手町パークビルディング Tel: 03-6212-6810