

EU産業加速化法（IAA）—域内産業の保護強化へ、高まる第三国への影響懸念—



三井物産戦略研究所
国際情報部 欧露・中東・アフリカ室
ダーベル暁子

Summary

- 欧州委員会は2026年3月、包括的な産業政策「産業加速化法（IAA）」案を公表した。鉄鋼やアルミ、ネットゼロ技術、EVの公共調達や公的支援でEU産・低炭素要件を導入し、クリーン製品の需要創出と域内生産促進を図る。また外国直接投資（FDI）では、出資制限や技術移転などの条件を付ける。
- IAA案は、コスト上昇や投資抑制リスク、サプライチェーンへの影響、第三国との摩擦など懸念点が多く、今後のEU内の審議は難航が予想されている。
- またIAA案は中国が念頭にあるとみられるが、日本企業にも大きな影響を及ぼす。企業は審議動向を注視しつつ、サプライチェーンの見直しやパートナー戦略など、多層的な対応が求められる。

はじめに

2026年3月、欧州委員会は産業競争力強化に向けた中核戦略「産業加速化法（Industrial Accelerator Act: IAA）」（以下、IAA案）を提案した。

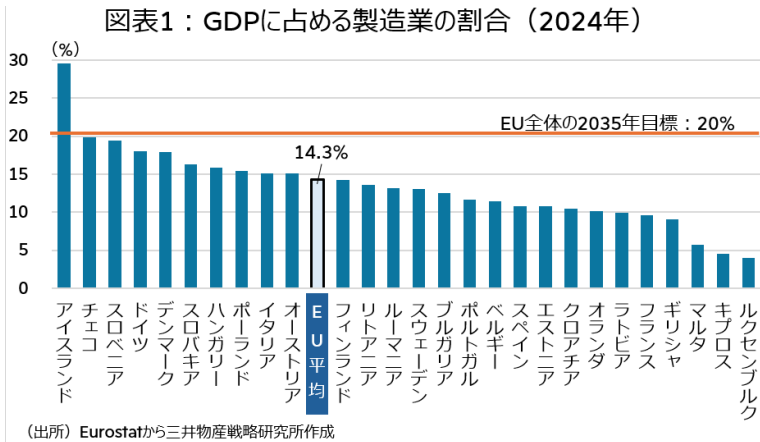
IAA案は脱炭素と産業競争力、経済安全保障の強化を目的とする包括的産業政策である。公共調達・公的支援におけるEU産・低炭素要件の導入や外国直接投資（FDI）規制の強化を軸に、域外からのEU市場へのアクセスに一定の条件を課すことで、生産の域内化を促す内容である。本稿では、IAA案の概要、影響、課題を整理する。

1. IAA案策定の背景と目的

IAA案は、鉄鋼やアルミニウムといったエネルギー多消費産業、太陽光発電・風力発電・バッテリーなどのネットゼロ技術、電気自動車（EV）を戦略分野として位置付けている。これらの分野では、エネルギーコストや脱炭素投資コストの上昇、低炭素製品の需要不足、許認可手続きの長期化が大きな課題となっている。またIAA案は、対中国を意識した内容と受け止められている。IAA案は中国を名指しにはせず、法案策定の中心となったステファン・セジュールネ上級副委員長（産業戦略・繁栄担当）も特定国を狙ったものではないと述べているが、欧州では上述の戦略分野における中国の過剰生産能力が欧州の産業競争力にも

たらず影響や、中国からの対EU投資が雇用や技術移転に十分に結びついていないことが問題視されている。

IAA案では、EU製造業のGDP（国内総生産）に占める比率を、2024年の14.3%から2035年までに20%へ引き上げることを大目標として掲げ（図表1）、公共調達・公的支援におけるEU産・低炭素製品の優遇、FDI規制の強化、産業加速エリア¹の設置と許認可の迅速化などを進め、域内産業の競争力強化を目指す。



2. IAA案の内容と課題

2-1. 公共調達・公的支援におけるEU産・低炭素要件の導入

IAA案では、EUのGDPの約15%を占める公共調達に加え、補助金等様々な公的支援において、EU産・低炭素要件を付すことで需要を喚起するとしている。

（1）エネルギー多消費産業

鉄鋼などのエネルギー多消費産業では、高価格を背景とした低炭素製品への需要不足が脱炭素投資と市場形成の障壁となってきた。このためIAA案では、公共調達・公的支援で使用する鉄鋼は25%を低炭素製品、アルミは25%、セメントは5%をEU産かつ低炭素製品とする要件を導入し、需要創出を図る（図表2）。

図表2：公共調達・公的支援における、エネルギー多消費製品のEU産・低炭素要件

公共調達の適用対象	✓ 2029年1月1日以降に開始され、かつ契約・工事契約・コンセッション契約におけるエネルギー多消費製品の調達
公的支援の適用対象	✓ 住宅および商業用建築物やインフラの建設・改修、ならびに公用車のリースおよび購入を支援することを目的とする制度 ✓ 加盟国は下記の要件を、公的支援制度に配分された国内予算の少なくとも45%相当に適用するものとする
要件	鉄鋼（建築、インフラおよび自動車で使用されるもの） ✓ 少なくとも25%を低炭素鋼とする。 アルミ（建築、インフラおよび自動車で使用されるもの） ✓ 少なくとも25%をEU産かつ低炭素アルミとする コンクリート・モルタル（建築、インフラで使用されるもの） ✓ 少なくとも5%をEU産かつ低炭素のコンクリート・モルタルとする
EU産の定義	貿易協定、関税同盟（公共調達の場合はGPAも含む）締結の第三国原産品は、EU産と同等とみなす ^{（注）}
低炭素の定義	建材の場合は建設製品規則、それ以外はエコデザイン規則で定義する

（注）2035年以降の自動車製造におけるEU産かつ低炭素鋼使用による排出量相殺クレジット取得におけるEU産要件は、EU域内産のみに限定（第三国産の同等性は認めない）

（出所）欧州委員会から三井物産戦略研究所作成

鉄鋼製品にEU産要件が課されなかった理由の一つには、EU鉄鋼セクターにおける脱炭素投資の停滞があ

¹ 産業加速エリア：加盟国が少なくとも1カ所を指定し、許認可の迅速化と産業クラスター形成により、電力・水素などのインフラ整備の優先化、PPA（電力購入契約）の活用促進などを行って製造プロジェクトのスケール展開を促進する。

る。足元でも中東情勢の影響によるエネルギーコスト上昇が経営を圧迫し、新たな脱炭素投資の機運は乏しい。このため、まずは低炭素製品の需要創出を優先し、域外からの低炭素製品の輸入を認める方向と考えられる。ただし、欧州委員会は将来的にEU産要件の導入を改めて検討する可能性を示唆している。実際、2035年以降の自動車のCO₂排出規制では、2025年12月公表の改正案でCO₂排出をゼロとする規則を90%削減に緩和し、残りの10%のうち7%は低炭素鋼クレジットで埋め合わせることが可能としている²。この低炭素鋼については「EU産であること」が求められていることから、2035年までにEU域内での低炭素鋼生産にめどをつける方針と考えられ、IAAにおける低炭素鋼も遅くともこの頃までにEU産要件が課される可能性がある。

(2) ネットゼロ技術とEV

バッテリーエネルギー貯蔵システム（BESS）、太陽光発電、風力発電、水循環型ヒートポンプ、水素電解装置、核分裂技術といったネットゼロ技術分野では、公共調達や入札、公的支援において、EU産要件を定める。同分野でのEU産要件は段階的に強化される（図表3）。

図表3：公共調達・公的支援における、ネットゼロ技術のEU産要件

カテゴリー	適用対象	要件
バッテリーエネルギー貯蔵システム（BESS）	公共調達、公共入札、公的支援	✓ 施行後1～3年：バッテリーエネルギー貯蔵システムはEU産であること。1MWh超のプロジェクトではEU産のバッテリー管理システム（BMS）を含むこと ✓ 施行後3年以降：バッテリーエネルギー貯蔵システムはEU産であること。バッテリーセル、BMSおよび、追加の主要特定部品1点がEU産であること
太陽光発電技術	公共調達、公共入札、公的支援	✓ 施行後3年以降：ソーラーPVインバータおよびPVセル（または同等品）はEU産であること
風力発電技術（陸上・洋上）	公共調達	✓ 施行後1～3年：主要特定部品1点がEU産であること ✓ 施行後3年以降：主要特定部品2点がEU産であること
	公共入札	✓ 施行後1～3年：風力タービンの主要特定部品1点がEU産であること ✓ 施行後3年以降：風力タービンの主要特定部品2点がEU産であること
水熱式ヒートポンプ	公共調達、公的支援	✓ 施行後3年以降：ヒートポンプはEU産であること
水素（電解装置）	公共入札、公的支援	✓ 施行後1年以降：水素製造に用いる電解装置はEU産であること、かつスタックおよび追加の主要特定部品1点がEU産であること ✓ 施行後3年以降：水素製造に用いる電解装置はEU産であること、かつスタックおよび追加の主要特定部品2点がEU産であること
核分裂技術	公共調達	✓ 施行後4年以降（新設原発建設、SMR含む）：主要特定部品2点がEU産であること ✓ 施行後6年以降（新設原発建設、SMR含む）：主要特定部品3点がEU産であること
	製造能力支援	✓ 施行後4年以降（新設原発建設、SMR含む）：核分裂技術の最終製品について主要特定部品2点がEU産であること ✓ 施行後6年以降（新設原発建設、SMR含む）：核分裂技術の最終製品について主要特定部品3点がEU産であること

（出所）欧州委員会から三井物産戦略研究所作成

² 10%のうち、残る3%はe-fuelクレジットを利用できる。なお、クレジットの算定方法などの詳細は明確になっていない。

EVの公共調達・公的支援では、車両の域内組立や、電池の主要部品、電池以外の部品の70%にEU産要件が課される（図表4）。特に自動車登録の約6割を占める法人車両への公的支援におけるEU産要件導入は、EV化の加速とEU産EVのシェア拡大に貢献することが期待される。

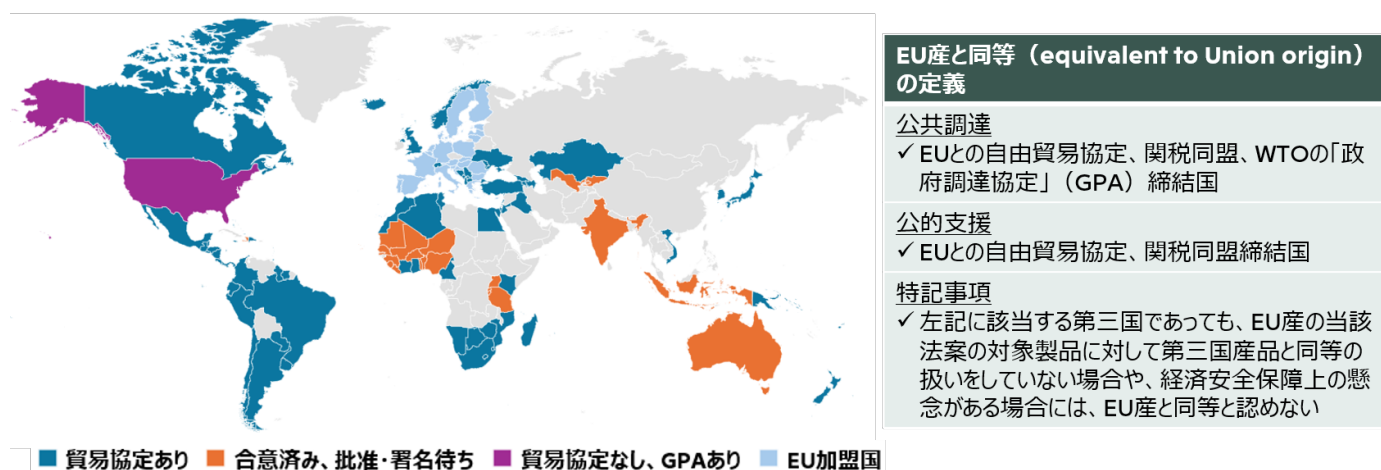
図表4：公共調達・公的支援における、EVのEU産要件

公共調達	適用対象 ✓ 本規則の施行日から6カ月以降に実施される、公用車のEV、PHEV、FCVのリース・購入
公的支援	適用対象 ✓ 本規則の施行日から6カ月以降に開始される、EV、PHEV、FCVの購入、リース、レンタルまたは割賦購入支援制度 ✓ 欧州委員会が2025年12月に公表した法人車両の脱炭素化に向けた「Clean Corporate Vehicles Regulation (CCVR)」における、法人車両EV、PHEV、FCVの「EU内製造（Made in the European Union）」認定
要件	✓ 車両はEU域内で組み立てられていること ✓ 車両用部品（車載電池以外）のEU産比率は70%以上とする ✓ 車載電池：電池セルを含む少なくとも3種類の主要構成部品がEU産（規則発効の3年後には、少なくとも5種類に変更） ✓ パワートレイン部品のEU産比率：50%以上（発効から3年後に適用） ✓ 主要電子システム部品のEU産比率：50%以上（発効から3年後に適用） ✓ 車両メーカーのBEV、PHEV、FCVの85%がEU産要件に適合している場合、そのメーカーの車両は1年間、適合しているものとみなされる。 ただし、小型EV（category M1E）の公共調達、公的支援（小型EVスーパークレジット ^注 ）については、以下を適用 ✓ 車両はEU域内で組み立てられていること ✓ 車両用部品（車載電池以外）のEU産比率が70%以上、もしくは車載電池に、電池セルを含む少なくとも3種類の主要構成部品がEU産

（注）小型EVスーパークレジットとは、自動車の平均CO₂排出量を計算する際に、小型EVについては1台としてではなく、1.3台としてカウントする優遇策。
 （出所）欧州委員会から三井物産戦略研究所作成

最も議論となっているのは「EU産」の定義だ。IAA案ではEU域内で製造されたものに加え、自由貿易協定（FTA）や関税同盟、公共調達ではWTO（世界貿易機関）の政府調達協定（GPA）を締結する第三国の産品を「EU産と同等」とみなすとしており、中国は対象外となる（図表5）。域内産業保護を強化したいフランスなどは、80カ国を超えるFTA等の締結国を含むことは行き過ぎだとして厳格化を求めているが、グローバルな供給網の維持が国内産業にとって重要との認識が強いドイツなどは厳格なEU産要件に慎重な姿勢である。

図表5：EUの貿易協定（関税同盟含む）、GPA締結状況



（出所）欧州委員会から三井物産戦略研究所作成

また、EVについては部品のEU産比率に加えて、EU域内での組立要件が課されており、EUのEV完成車、部品双方で輸入額が最も多い中国（図表6）は、対抗措置の可能性を示唆している³。また、FTA締結国などで製造・組み立てられたEVも実質的には排除されるため、英国やトルコ、日本、韓国も条件の緩和を求めている。

日系企業が主会員の在欧日系ビジネス協議会（JBCE、在ブリュッセル）は5月、立法機関である欧州議会とEU理事会に対し、IAA案の対象となる全ての分野および製品において、日本など「信頼できるパートナー国」の同等性を認めることや、過度な規制負担や不確実性を避けることなどを求める意見書を提出している⁴。ま

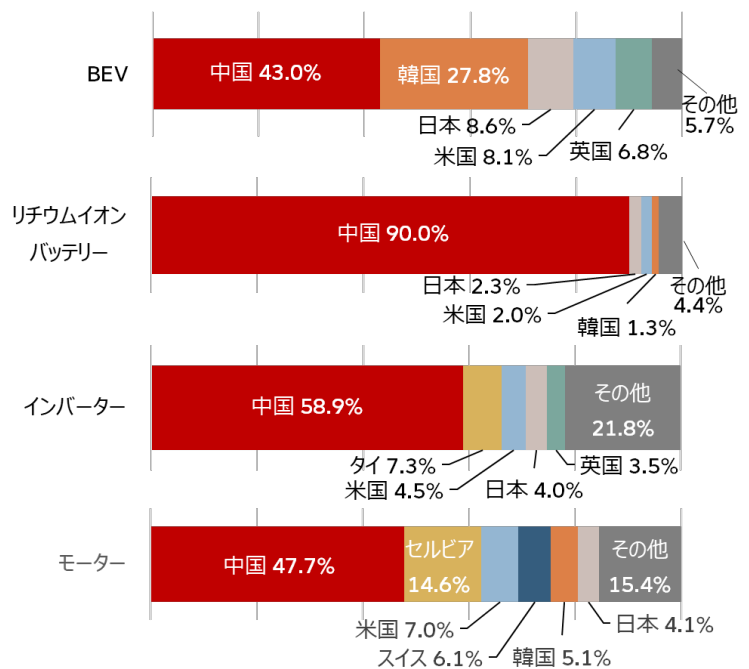
た日本政府からは、6月17日、仏エビアンでのG7サミットで、高市早苗内閣総理大臣がウルズラ・フォン・デア・ライエン欧州委員会委員長にIAA案への懸念を伝達し、EU側の適切な対応を求めた⁵ほか、赤沢亮正経済産業大臣が5月、茂木敏充外務大臣も7月にEU側にIAA案の是正を求めるなど、働きかけを行っている⁶。

2-2. EU域内への外国直接投資（FDI）規制の強化

IAA案では、新興戦略分野におけるEU域内へのFDIに対する新たな規制枠組みを導入する。新興戦略分野とは、蓄電池やEV、太陽光発電、重要原材料といったEUの戦略的重要分野である。

中国からのEU向けFDI（完了ベース）は2025年には168億ドルに達し、特に自動車分野はうち4割超の約78億ドルとなった⁷（図表7）。

図表6：EUのBEV、EV部品関連の国別輸入割合（2025年、輸入額ベース）



（出所）Eurostatから三井物産戦略研究所作成

³ 中国商務部、「商务部新闻发言人就欧盟《工业加速器法案》相关问题答记者问」、最終アクセス日2026年6月4日、https://www.mofcom.gov.cn/xwfb/xwfyth/art/2026/art_427baf48a11c4ff0ab543b02610f5a21.html

⁴ Japan Business Council in Europe,「JBCE's POSITION PAPER ON THE INDUSTRIAL ACCELERATOR ACT」、最終アクセス日2026年6月4日、https://www.linkedin.com/posts/jbce_jbce-position-paper-industrial-accelerator-activity-7458432146303774720-wBbw/

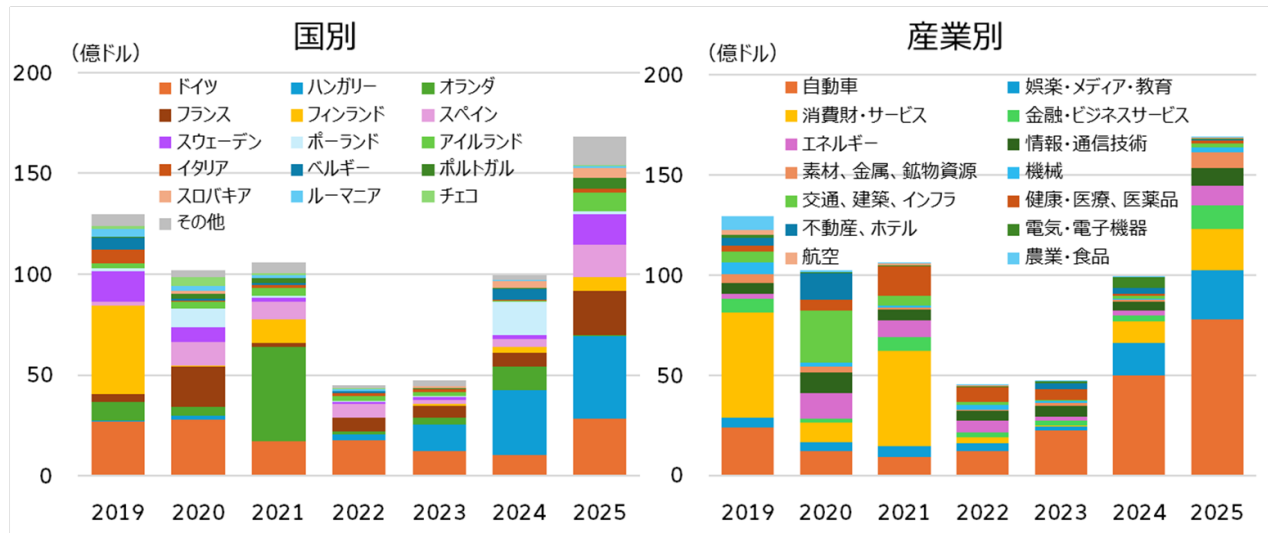
⁵ 外務省、「高市総理大臣とフォン・デア・ライエン欧州委員会委員長との会談」、最終アクセス日2026年7月10日、https://www.mofa.go.jp/mofaj/erp/ep/pageit_000001_00007.html

⁶ ブルームバーグ、「赤沢経産相、EU産業加速法案に「強く是正求めた」ー日本製EV排除に懸念」、最終アクセス日2026年6月4日、<https://www.bloomberg.com/jp/news/articles/2026-05-07/TE096VT9NjLV00#gsc.tab=0>

外務省、「日・EU外相会談」、最終アクセス日2026年7月10日、https://www.mofa.go.jp/mofaj/erp/ep/pageit_000001_00010.html

⁷ MERICS, “Chinese investment rises to 7-year high – Chinese FDI in Europe: 2025 Update, Report by Rhodium Group and MERICS”, 最終アクセス日2026年6月4日、<https://merics.org/en/report/chinese-investment-rises-7-year-high-chinese-fdi-europe-2025-update>

図表7：中国企業の対EU直接投資額（完了案件）

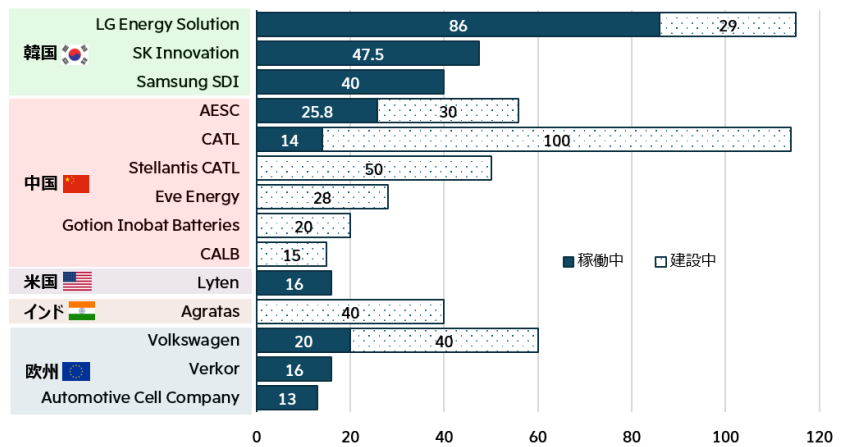


（出所）Rhodium Group China Cross-Border Monitorから三井物産戦略研究所作成

ただ、中国からのFDIがEU域内に十分な雇用を生んでおらず、技術移転なども不十分といった問題が指摘されていることを受け、FDI条件には、EU企業とのジョイントベンチャー設立、外国人投資家の出資比率を49%以下とすること、知的財産と技術の移転、雇用の50%はEU労働者とする、EU資産収益の1%を研究開発に投資すること、などが盛り込まれた。これらの条件は、グローバルでの生産能力の40%超を占める国からの1億ユーロを超える外国投資に適用され、主にクリーンテック分野の中国企業を前提としている。

他方で、例えば、EUの稼働中のバッテリーセル生産能力の4分の3以上を韓国企業が、現在建設中のバッテリーセル生産施設の3分の2以上を中国企業が占めるなど、域外からの投資は欧州のバッテリーバリューチェーン発展の重要な役割を担っている（図表8）。こうしたなかでのIAA案における厳格な条件の適用は、今後、投資誘致を阻害する可能性も指摘される⁸。

図表8：EUのバッテリーセル製造：企業と本社所在地、稼働状況



（出所）Bruegel, García Bercero, I., B. McWilliams and S. Tagliapietra (2026) 'The flaws in the European Union's proposed Industrial Accelerator Act and how to fix them', Policy Brief 10/2026 (available at <https://doi.org/10.64153/KJKE8137>) から、三井物産戦略研究所作成

⁸ Bruegel, García Bercero, I., B. McWilliams and S. Tagliapietra (2026) 'The flaws in the European Union's proposed Industrial Accelerator Act and how to fix them', Policy Brief 10/2026 (available at <https://doi.org/10.64153/KJKE8137>)、最終アクセス日2026年6月4日

3. 今後の見通し

IAA案は、欧州議会およびEU理事会での審議・修正を経た後、欧州委員会を含む三者協議（トリローク）により最終化される予定である。ただし、加盟国間や第三国との利害対立を背景に、審議の長期化や内容修正が見込まれており、欧州委員会が目指す2026年内の最終化は困難との見方が出ている。

本法案は、フランス出身のセジュールネ上級副委員長（産業戦略・繁栄担当）のもとで策定されており、欧州産業の自律性を重視するフランスの方針が強く反映されている。一方で、グローバルなサプライチェーンを有し、中国市場への依存度も高い自動車産業を抱えるドイツなどは、一定の産業保護措置には賛同するものの、EU市場の開放性を損なう可能性のある厳格なEU産要件の適用には慎重姿勢を示している。

域内企業の受け止めも分かれている。ドイツ商工会議所がグローバル展開する同国企業を対象に実施した調査では、EU製品優遇措置は競争力向上やEU域内への生産拠点の回帰など、ビジネスチャンスにつながると評価する声がある一方、事務手続きの煩雑化、生産コスト上昇、サプライヤーの喪失、貿易摩擦への懸念も強く示された⁹（図表9）。

また、コスト上昇は脱炭素化の遅延を招く可能性がある一方、低コストと脱炭素を優先すれば対外依存が深まって域内産業の空洞化リスクが高くなる。このため、今後の法案修正では、競争力、経済安全保障、脱炭素のバランス確保が重要な論点となる。

域外国からは、前述の通り、EU産要件について中国だけでなく、英国やトルコ、日本、韓国などからも懸念が示されており、議会やEU理事会における修正案策定に向け、域外国政府や、企業・業界団体による働きかけが活発化している。また一部の企業は、EU産要件順守を見据えてサプライチェーンの見直しに着手しており、EU域内での調達比率の引き上げや新たな生産拠点の設置、既存拠点の拡張などの検討を始めている。特にEUの中では労働コストが相対的に安い中東欧などが注目を集めているという。もっとも、EU域内での調達・生産はコスト上昇を伴うため、EU市場からの撤退を視野に入れる企業も出てくる可能性がある。

IAA案の最終的な制度内容には不確実性があるものの、企業はロビーイングを通じた政策関与や、中長期的な視野に基づくサプライチェーンの見直しと域内化、パートナー戦略などを組み合わせた多層的対応が必要だろう。

図表9：欧州産製品優遇措置（バイ・ヨーロッパアン）が自社ビジネスにもたらすビジネスチャンス/リスクは何か

原産地証明による書類手続きの煩雑化リスク	55%
EU市場における競争力の向上への期待	43%
生産コストの上昇リスク	42%
貿易相手国による報復措置や、第三国市場へのアクセス低下リスク	36%
サプライヤーの喪失リスク	29%
生産拠点のEU域内への回帰	25%
EU単一市場からの撤退リスク	11%
その他	3%

（注）国際的にビジネスを展開するドイツ企業2,400社に対する調査で、上記はバイ・ヨーロッパアンアプローチが自社に何らかの影響を与えると回答した約1,800社（75%）の企業に対する質問。複数回答可。2026年2月2～13日実施。
（出所）ドイツ商工会議所連合会（DIHK）「Going International 2026」から三井物産戦略研究所作成

⁹ German Chamber of Commerce and Industry (DIHK), Going International 2026, <https://www.dihk.de/resource/blob/175222/1930dde2611525825d0eb3efea8b530/going-international-2026-eng-data.pdf>, 最終アクセス日2026年6月4日

当レポートに掲載されているあらゆる内容は無断転載・複製を禁じます。当レポートは信頼できると思われる情報ソースから入手した情報・データに基づき作成していますが、当社はその正確性、完全性、信頼性等を保証するものではありません。当レポートは執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社および三井物産グループの統一した見解を示すものではありません。また、当レポートのご利用により、直接的あるいは間接的な不利益・損害が発生したとしても、当社および三井物産グループは一切責任を負いません。レポートに掲載された内容は予告なしに変更することがあります。