

海外投融資情報財団(JOI)は、我が国企業の海外直接投資の動向、海外におけるエネルギー・インフラ・資源開発、新興国の投資環境とビジネス機会等に関する情報を、当財団が主催するセミナー、調査研究、ビジネス情報誌やウェブサイトを通して、会員企業および一般の皆さまに提供します。かかる活動を通して会員相互の情報の交流、ネットワーク拡大を図り、我が国企業の海外直接投資・国際ビジネスの促進に寄与します。

設立 1991年12月16日(大蔵大臣認可):国際協力銀行(当時、日本輸出入銀行)・商社・製造業企業、公益事業会社、金融機関等170社の出捐により設立
2010年11月1日(一般財団法人移行)

会員 本邦主要メーカー、建設・エンジニアリング会社、商社、通信・電力・ガス会社、金融機関、内外弁護士事務所、会計事務所、コンサルティング会社、各国大使館等約200先

会員制度(賛助会員)のご案内

JOI法人会員にご入会いただけますと、以下のようなサービスを受けることができます。

法人会員は、ご所属の社員の方であれば、利用人数制限なく以下サービスを利用可能です。

- (1) 当財団が主催/共催、後援するセミナー(年間100件程度)への無料招待(但し、特別講座(有料)は除く)
- (2) 会員と当財団によるセミナー共催/ウェブ・セミナーの開催・運営アレンジメント
- (3) ビジネス情報誌『海外投融資』(隔月発行)の配付
- (4) 当財団ウェブサイト上、会員限定公開となっているセミナー動画・プレゼン資料、ビジネス情報誌『海外投融資』(デジタル版)記事、レポート等の閲覧
- (5) 受託調査(独自のネットワーク活用による情報収集を通じた報告書の作成)(有料)
- (6) 「国際金融機関便覧」(冊子)、特別講座(有料)、法人向け研修サービスなど会員価格での購入・申込可能

海外投融資

Vol.34 No.2 (通巻200号)
2025年3月17日発行

発行

一般財団法人 海外投融資情報財団

発行人

五辺 和茂

〒102-0073

東京都千代田区九段北二丁目

3番6号 九段北二丁目ビル

TEL. 03-5210-3311(代)

URL. www.joi.or.jp

制作協力

(株)エディポック

*本誌に掲載されている記事の内容や意見は、海外投融資情報財団の公式見解を示すものではありません。

●禁 無断転載

All rights reserved. No part of this magazine may be reproduced in any form or in any means without written permission from the publisher.
©Japan Institute for Overseas Investment Printed in Japan

九段だより

今月号は、「エネルギー・環境政策」が特集のテーマです。このテーマで長年話題の中心であったのは、脱炭素をいかに現実の世界に落とし込んでいけるのか、でしたし、その議論の流れを欧州が主導するかたちで進んできていました。そして、特に欧州では、それに竿をさすような発言が許されない空気も醸成されていたと感じる方は多いでしょう。しかしながら、近年の地政学的な変化は、その空気を変えつつあるようにも感じます。そうした時期に来て、このテーマでどういう点が皿上に載ってくるのか、興味が尽きません。それでは、寄稿していただいたなかから、いくつか筆者が目にするポイントを紹介します。

- 第7次エネ基案の2040年電源ミックスは、再エネ4~5割、原子力2割、火力3~4割である。原子力、火力を含めて電源ミックスは発電コストにある程度見合っている。換言すると、発電原価をどのように試算(仮定)するかが重要となる。
- 英国で試算された、ウクライナ戦争等により増加した予想燃料費を加えたELCOE(卸・容量・バラシシング・アンシラリーの各市場や系統への影響を加えた価格)では、脱炭素火力発電は統合費用込みVREよりも約5割高となっている。
- 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、その要因として、過剰な気候変動対策が意識されている。
- 2024年におけるEUの新車の販売動向を振り返ると、前年に150万台を超えたEVが140万台に減少した半面、270万台だったハイブリッド車が320万台まで増加し、市場を下支え。
- 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、自らを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。

実におもしろい、ですね。空気の変化が確実に浸透しています。欧州の競争力強化を求めるドラギレポートは、こうした変化を加速させています。欧州におけるハイブリッド車の扱いは誰の目にも歪んでいったと思います。EV推しにすることがハイブリッド技術のなかった欧州自動車産業に有利との考えから推し進めた政策で、EV化に向けたIEAへの欧州政府の圧力はすさまじかったと聞こえています。ここに来て、その無理な戦略のつけが回ってきたわけです。

自動車の販売台数で世界第3位の市場であるインドでは、EVの販売台数(2024年)は195万台とのニュースが!?よくよく読んでみると、2輪と3輪を含めた数字で、2輪が115万台、3輪が69万台、よって、4輪は11万台。2輪では、21年に販売を開始したユニコンOla Electric社が首位を走ります。Tamil Nadu州に先進的工場を持ち、AIを搭載したロボットを活用し、2秒に1台、電動2輪を製造しています。また、市民の足である3輪の販売台数が多いのがいかにもインドらしい。そして4輪EVは現在、タタ自動車の独壇場です。電力供給が需要に追い付いていない国で、EVが増えすぎると電力不足が心配になるところですが、インド自動車販売市場における4輪EVの割合はまだ2%と小さい。当面は2輪のEV化が合理的でしょう。経済合理性のある、歪みの少ない政策が長期的には成長への近道となるのではないのでしょうか。

専務理事 五辺和茂