

## EV 用バッテリーセル市場における欧州の巻き返し： Automotive Cells Company の誕生

欧州自動車市場における今年第二四半期の電気自動車(EV: Electric Vehicles)のシェアは、昨年同時期のそれに比べて7.2%と3倍の伸びを示した。EUは自動車からのCO<sub>2</sub>の排出について世界で最も厳格な削減規制を導入しており、欧州のEVの販売台数は今後も世界をリードするとみられている[1]。同時に、EVの付加価値の3分の1以上を占めるリチウムイオンバッテリーセルは2025年以降、欧州で年間2,500億ユーロの市場に成長すると予想されている[2]。しかしながら、現在、世界のバッテリーセル市場は中国・韓国を中心にアジアの企業が支配しており、欧州のバッテリーセル生産能力は世界全体の3%に満たない。しかも欧州産のセルはEV用ではないニッチ市場向けが主である[3]。

このような状況の下、欧州では、早急に域内に強固なバッテリーバリューチェーンを構築しなければアジア勢に追いつくことができなくなり、EV市場がもたらす経済機会を逸するだけでなく、欧州の雇用全体の6.1%を担う自動車産業の競争力の低下と衰退につながりかねないという危機感が強く認識されるようになった。現在バッテリーは、欧州における戦略的自立が必要な9つのバリューチェーンの一つとして特定され、欧州バッテリー同盟(European Battery Alliance)[4]を中心に、海外(特に中国・韓国など)への依存からの脱却に向けた取り組みが本格化している。具体的には、欧州を挙げてのバッテリー技術の研究やイノベーションの推進、合計20億ユーロが投じられる複数のリチウム採掘プロジェクト、10を超える域内バッテリー工場建設(計画)プロジェクト、そしてその中でも特にスウェーデンNorthvolt社による欧州初の欧州メーカーによるギガファクトリー(巨大バッテリーセル生産工場)の建設プロジェクトなどが挙げられる。

こうした中、先月、欧州を代表するEV用バッテリーセルメーカーとして、PSA Groupe及びそのグループ会社OpelとTotal及びその関連会社でバッテリーメーカーのSaftによるジョイントベンチャー、Automotive Cells Company(ACC)が正式に発足した[5]。ここ数年で進められている欧州のギガファクトリーは、中国・韓国系メーカー製のものが主である。その中でACCは、スウェーデンNorthvolt社のギガファクトリーに続く、欧州メーカー製のバッテリーセルの大量生産を目指す。総額50億ユーロの大規模プロジェクトで、EUの欧州共通利益重要プロジェクト

(IPCEI: Important Project of Common European Interest)の認定を受け、フランス及びドイツ政府から、13億ユーロの国家補助金を受ける。ACCの事業計画は以下の通りである。

- プロジェクトの第一フェーズはEV用リチウムイオンバッテリーセルのR&Dを実施する。フランス南部のNersacにあるSaft社施設の敷地内に2億ユーロのパイロットプラントを建設する。プラントは2021年半ばに稼働予定で、新たな高性能のリチウムイオンバッテリーを開発し商品化する。
- 第二フェーズでは、第一フェーズの結果を評価した上で、ギガファクトリーの建設に進む。工場はフランスとドイツに建設予定であるが、まずはフランスのDouvrinに建設する。2023年までに年間8GWhの生産を目指し、その後16GWh、そして24GWhにまで拡大する。
- ドイツではKaiserslauternに2030年までに同規模のギガファクトリーを建設する。

PSA Groupeは、欧州で2030年までに必要となるバッテリーはEV700万台強に相当する、年間400GWh(現在の15倍)であるとみているが、ACCはこのうち10-15%に相当するバッテリーを生産する計画である[6]。

欧州委員会は、2023年までに自動車のライフサイクル全体でのCO2排出量の評価と報告手法を開発する計画である[7]。バッテリーの製造工程は電力を大量消費するため、ライフサイクル評価が導入されれば、再生可能エネルギーの導入率の高い欧州産のバッテリーが優位になる。

今後急速な拡大が見込まれる欧州のEV用バッテリーセル市場において、欧州メーカーが市場を獲得するための包括的な取り組みが欧州一丸となって進められている。

筆者 アルコー静芳

---

[1] Goldman Sachs, New era in CO2 regulation: EV to be tested across life cycle, not only on running performance, 5 December 2019, p.

8, <https://www.goldmansachs.com/insights/pages/briefly/from-briefings-21-Jan-2020/new-era-in-co2-regulation.pdf> (日本語版: <https://www.goldmansachs.com/japan/insights/pages/electric-vehicles-lfa-f/lca-report.pdf>)

[2] <https://www.eba250.com/>

[3] <https://energypost.eu/the-european-battery-alliance-is-moving-up-a-gear/>

[4] <https://www.eba250.com/>

[5] <https://www.total.com/media/news/communiqués/groupe-psa-and-total-create-automotive-cells-company-joint-venture-dedicated>、<https://www.groupe-psa.com/en/newsroom/corporate-en/groupe-psa-and-total-create-automotive-cells-company/>

[6] <https://www.saftbatteries.com/media-resources/press-releases/launch-pilot-plant-manufacture-european-batteries-electric-vehicles>

[7] [https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/regulation\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/regulation_en)