

一般調査報告書

欧州(EU)委員会がエコカーに関するEU戦略を策定

欧州連合(EU)の政策執行機関である欧州委員会は、環境負荷が小さく、燃費効率に優れた自動車の開発及び普及に向けた戦略をまとめ、4月28日に「European Strategy on clean and energy efficient vehicles (クリーンかつ高燃料効率な自動車に関するEU戦略：筆者訳)」として発表しました。

今回発表されたEU戦略は、ガソリンエンジンやディーゼルエンジンといった既存の内燃機関の高効率化と電気自動車の開発・普及促進を2本の柱とするものであり、それぞれEU内で統一した基準・規制の導入と、EU全体での積極的な取り組みを提言しています。

今回の一般調査報告書では、このEU戦略の内容と背景について紹介したいと思います。

1 内燃機関を使った自動車のCO₂排出量削減と高効率化について

CO₂の排出量抑制を確実なものにするため、遅くとも2013年までに燃費効率の測定方法を見直し、いわゆる「欧州複合モード」を改訂することを提言しています。併せて、実際の公道走行時のCO₂排出量測定方法も2012年までに開発されるべきであるとしています。

また、低炭素燃料やバイオディーゼル燃料について基準を設定するとともに、これら燃料を使うためのエンジンの開発を促すとしています。

さらに、二輪車、三輪自動車や一部の超小型四輪車両などにも排出基準を設定し、新技術の開発を促すこととしています。建設車両などについても、燃費向上及びCO₂排出量抑制の観点に基づく戦略が必要であるとしています。

EU委員会としても積極的な支援を進めるため、内燃機関、電気自動車、電池、水素などについての研究開発支援のためのEU補助金がより使いやすくなるよう、制度をあらためるとしています。

2 電気自動車の開発・普及について

(1) 電気自動車の安全基準について

電気を扱うことについての安全基準を2010年中に定めることとしています。また、衝突時の安全性やEVならではの静音性による交通安全上のリスクなどに関する基準についても2012年までに検討するとしています。



(2) 標準化

・ 充電インターフェースの標準化

2011年までに充電装置の標準化を図るため、2010年中にEU全体での検討委員会を設置することを明らかにしています。この検討委員会においては、電源装置と自動車側の充電装置の互換性と接続性の確保や、スマート充電（ITを活用した効率的な充電システム）やオフピーク電力の活用なども視野に入れた議論を予定しているそうです。

・ 標準化の推進

自動車メーカー、電力会社、配電企業など、全ての企業が標準化された充電インターフェースを利用するように促すための施策の実施も提言されています。

・ グローバルスタンダードについて

新技術の開発及び市場での展開をグローバルに監視し、EU基準も必要に応じてアップデートする必要があるとしています。

(3) 充電インフラの整備について

EU委員会がリーダーシップをとり、各加盟国と連携して、充電のためのインフラ整備を進めることとしています。同時に、EU投資銀行に電気自動車の普及促進を刺激するための融資のあり方について検討させるとのことです。

(4) エネルギー供給、発電と配電について

こんにち進展しつつある低炭素電力の利用を妨げることをしないよう、電気自動車が炭素排出量の少ない方法で発電した電力を使うように促していくこととしています。併せて、低炭素電力の需要増大が配電網と配電区画に与える影響について監視・研究を続けることとしています。

(5) バッテリーのリサイクルと運搬

バッテリー、電気自動車の廃車手続きについて、関連する現行法制の改正を検討するとともに、バッテリーのリサイクル・リユースについての研究を促すこととしています。

また、バッテリーを運搬することについてのコストとその危険性について研究を進めるよう促しています。

3 まとめ

EUにおいては、これまでも気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書とEU負荷分担メカニズムなどに基づいて自動車によるCO₂排出量の抑制に取り組んできました。EU各国が導入したスクラップ・インセンティブ制度や報奨金・罰則金制度がそれにあたります。

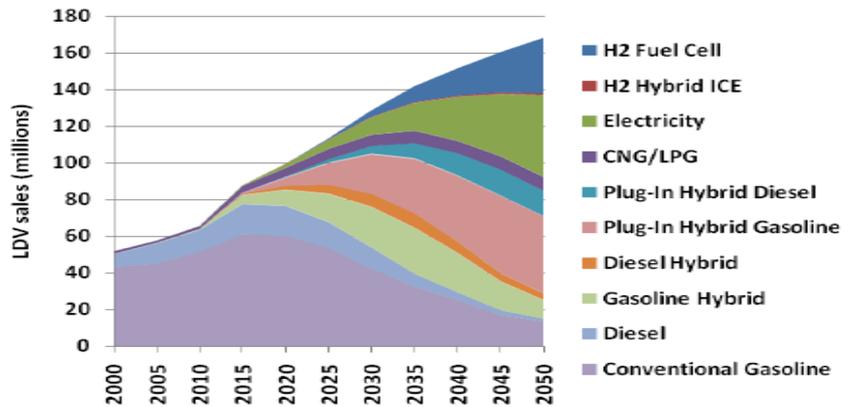
この意味では、今回発表された戦略における内燃機関の高効率化についての部分は、これまで取り組みの方向性を再確認したものと言えるかもしれません。

電気自動車については、環境・エネルギー対策だけでなく、経済対策をも同時に実現しようとする思惑があります。域内で共通の安全基準、充電についての標準規格を設定することで、地続きであるEU域内のどこでも同じ電気自動車が走行できるようにし、運転者の利便性を確保するとともに、メーカーの開発効率を上げるのが目標です。

しかも、この経済対策という観点は、EU域内の視点に留まりません。

27か国が加盟し、域内に5億人の人口が存在する欧州において電気自動車の開発・普及が進むのは、世界的にも大きな意味を持ちます。EU内での速やかな電気自動車の普及を促すことで技術的なリーダーシップを握るとともに、世界市場を主導していこうとする思惑もあるのです。このことは、今回発表された戦略のサブタイトルに「経済危機から燃費効率へ、より環境に優しくかつ経済的な競争力の確保へ」と掲げられていることから窺えます。

国際エネルギー機関は、2030年時点で世界全体における新車販売台数の最大30%が電気自動車に置き換わっているものと推測しています（右グラフ参照）。今回のEU戦略は、この電気自動車



の開発・普及について世界に先駆けることで、デファクト・スタンダードの確保による経済的競争力の獲得を目指しているのです。

現時点では、電気自動車の開発・販売は日産自動車や三菱自動車などの日本勢が先行していると言えます。欧州内においても、三菱自動車の i-Miev をベースとしたOEM車と日産自動車のリーフについての予約販売が始まっています。

しかしながら、米国のテスラ・モーターズのようなベンチャービジネスの参入、あるいは異業種からの参入が比較的にしても容易である分野であるともされており、今後のマーケット・リーダーは未だ誰にも分かりません。このようななかでは、デファクト・スタンダードを握ることは、非常に重要な要素になるものと思われます。

自動車最大の輸出品目である日本として、自動車を含む輸送機械が県内の製造品出荷額の半分を占める愛知県として、しばらくはこの電気自動車をめぐる世界の動きから目が離せそうにないようです。