

自動車メーカー4 社が電気自動車の充電インフラ拡充で協力¹

新エネルギー・国際協力支援ユニット

新エネルギーグループ

トヨタ、日産、ホンダ、三菱自工の自動車メーカー4 社は 7 月末、電気自動車（EV、および PHEV²）の充電器設置活動を共同で推進し、充電ネットワークサービスの構築を共同で実現していくことに合意したと発表した。

4 社の調査によると、国内では現在、充電器が 4,700 基³ほど設置されているが、まだ不足しており、ニーズに十分対応しきれていない。今回の提携では、政府が緊急経済対策の一環として準備している 1005 億円の充電器設置補助金を利用し、普通充電器を大型商業施設などに 8000 基、急速充電器を高速道路の SA・PA、コンビニ、ガソリンスタンドなどに 4000 基を設置するとしている。

日本の充電インフラ整備が遅れている原因の一つに、震災という不測の事態も手伝って業界の足並みが乱れたという経緯がある⁴。また、日本は独自の急速充電方式である「チャデモ」(CHAdeMO)を採用しているが、この規格については「コンボ」(Combo)方式を採用する欧米の自動車メーカーとの主導権争いが激しくなっている。今回の共同発表は、出足の遅れを挽回し、国内自動車メーカーが一致団結する姿勢をアピールする狙いもある。

しかし、4 社の利害は必ずしも一致していない。トヨタとホンダは EV や PHEV よりも充電インフラを必要としないハイブリッド車 (HEV)⁵を中心に展開してきた。一方、日産と三菱自工は EV・PHEV を主軸とする販売戦略をとっている。そのため、充電インフラの拡充にかかる各社の意気込みには必然的に温度差がある。

¹ 本稿は経済産業省委託事業「国際エネルギー使用合理化等対策事業（海外省エネ等動向調査）」の一環として、日本エネルギー経済研究所がニュースを基にして独自の視点と考察を加えた解説記事です。

² EV (Electric Vehicle) はバッテリーの電気のみで動く本来の意味での電気自動車。一方、PHEV は「プラグインハイブリッド電気自動車」(Plug-in Hybrid Electric Vehicle) の略で、直接家庭用のコンセントから充電できるタイプのハイブリッドカー。

³ 急速充電器が 1,700 基、普通充電器が 3,000 基強

⁴ 充電インフラ推進を担う「充電網整備推進機構」の発足直前に東電の福島第一原発事故が発生し、自動車メーカーが東電等と協力して充電スタンドを全国展開する試みは頓挫した。その後、中部電力が東電の後を継いで 2011 年 12 月にようやく同機構が発足したものの、今度は日産が参加を見送った。その後、日産は独自に充電サービス会社「ジャパン チャージ ネットワーク (JCN)」を設立した。

⁵ HEV も電池を搭載するが、走りながら充電するので充電設備は不要である。

HEV の販売が好調なトヨタ、ホンダ⁶とは対照的に、EV に特化した日産は売上の低迷に悩んできた。2000 年代初めに HEV 開発競争に乗り遅れた日産は、HEV を飛び越えて EV に移行する戦略をとったが、価格やインフラがネックとなり、EV の普及は思ったほど進んでいない⁷。三菱自工もこのところ EV の国内販売が伸び悩んでいる。同社は今春、自社の「アウトランダー」(PHEV) と「i-Miev」(EV) に搭載したリチウムイオン電池の不具合が発覚した問題で、対象車種のリコールを余儀なくされた。たまたま同じ製造元のリチウムイオン電池を使用したボーイング 787 機の運航停止問題と時期が重なったこともマイナス材料になっている。

電気自動車の普及が足踏みする一方で、政府は今年、「究極のエコカー」と呼ばれる水素燃料電池車 (FCV) の普及に向けて、水素ステーションの整備を急ぐ方針を打ち出した。自動車メーカー 4 社は数年後の量産化を目指し、それぞれ欧米の主要メーカーとタッグを組んで FCV の開発競争に乗り出した⁸が、EV や PHEV の充電インフラ整備を優先させたい日産や三菱自工にとっては悩ましい状況と言えるかもしれない。

お問い合わせ : report@tky. ieej. or. jp

⁶ トヨタの主力 HEV は「プリウス」と「アクア」、ホンダは「フィット HV」

⁷ 主力の EV 「リーフ」とルノーの EV を合わせた 2013 年 7 月までの累計販売台数は 10 万台⁷で、2017 年 3 月までに計 150 万台という目標には遠く及ばない。

⁸ ホンダは米 GM と、トヨタは独 BMW と、日産は独ダイムラー及び米フォードとそれぞれ提携している。