

新エネルギー車で相次ぐ特許公開の動き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

自動車業界では昨年以來、メーカーが新エネルギー車の特許を公開する動きが相次いでいる。

米自動車製造大手フォード (Ford Motor Company) 社は 6 月初旬、業界全体で電気自動車 (EV) の研究・開発を加速させる試みとして、同社の持つ EV 関連技術の特許ポートフォリオを公開する方針であることを Web サイトで明らかにした。フォードは現在、EV 関連の特許を 650 件以上保有しているほか、申請中の特許も約 1,000 件ある。

EV 関連の特許公開に関しては、米国のテスラモーターズ (Tesla Motors) 社がすでに先例を作っている。テスラは昨年 6 月、保有する約 200 件の特許 (加えて 280 件が出願中) をすべて開放すると発表し、大きな反響を呼んだ。

その半年後に、特許公開の動きは燃料電池車 (FCV) にも広がった。昨年 12 月に世界初の FCV 市販車である「ミライ」を発売したトヨタ自動車は、今年 1 月、審査中を含む FCV 関連特許約 5,680 件を無償公開すると発表した。その中には、FCV に燃料の水素を補給する水素ステーション関連の特許 70 件も含まれる。水素ステーション関連の特許は無期限で、その他の特許も 2020 年まで無償提供する。

これらの自動車メーカーが特許を公開する背景として、新エネルギー車の早期普及を促すには 1 社の努力だけでは不十分であり、企業や業界の垣根を越えた開発競争が必要だという共通認識がある。EV は近年、欧米や日本を中心にポピュラーになりつつあるが、ガソリン車に比べて市場でのシェアは圧倒的に少なく、米国、日本、ドイツなどの主要国においても自動車販売台数に占める電気自動車 (プラグイン・ハイブリッド車を含む) の割合は 1% を下回る。市場に投入されたばかりの FCV ミライに至っては、2015 年 1 月時点での受注台数は世界全体で約 1,500 台に過ぎない。こうした状況下で新技術を自社で囲い込めば、技術そのもののガラパゴス化が進みかねないという懸念もある。

もう一つの背景として、インフラ整備の問題が挙げられる。特に FCV の場合、普及のカギを握る水素ステーションの設置費用が約 4 億~5 億円と高く、これをガソリンスタンドの設置費用 (約 1 億円) に近づける努力が不可欠となる。前述のトヨタが水素ステーション

¹ 本稿は平成 27 年度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 (海外における再生可能エネルギー政策等動向調査)」の一環として、日本エネルギー経済研究所がニュース等を基にして独自の視点と考察を加えた解説記事です。

関連特許の無償提供期間を無期限としたのも、インフラコストの低減が緊急課題であるという意識の表れと言える。

自社の技術をあえて無償で開放する手法は、IT 業界では「オープンソース・ライセンス」と呼ばれ、従来から用いられている。特許を公開すれば、結果的に市場が拡大するだけでなく、コストのかさむ不毛な特許紛争を回避することもできる。自動車業界では、シリコンバレーに本拠を置く EV ベンチャーのテスラが先鞭をつけた。今後もこうした流れは継続すると思われる。

お問い合わせ : report@tky.ieej.or.jp