

EUは2035年までに内燃車販売禁止、EV普及の課題

◆EUは2035年までに乗用車などで内燃機関車の新車販売を原則禁止へ

欧州連合（EU）は、温室効果ガスの排出量を2030年までに対1990年比で55%削減するために政策パッケージ「Fit for 55」を定めている。

EUでは、二酸化炭素の排出量のうち、12%が乗用車から、2.5%が小型商用車（van）からとなっている。このため、政策の一環として、EUの主要機関で排出量の削減が検討されてきた。

EU加盟国政府の閣僚で構成される意思決定機関であるEU理事会は22年6月29日、[35年までに域内で販売される乗用車と小型商用車の新車の二酸化炭素排出量をゼロとすることに合意](#)した。これは21年7月に欧州委員会（法令立案・執行機関）が提案したもので、欧州議会（直接選挙で選ばれた議員で構成）では採決済みだ。今後最終的な法案の策定に入り、施行されれば、ガソリンやディーゼル車など内燃機関の新車は、35年以降は原則販売できなくなる。また今回理事会は、30年までに21年比で乗用車の排出量を55%、小型商用車は50%、それぞれ削減する中間目標でも合意した。なお、35年の100%削減に向けた[進捗評価を26年に欧州委員会が行い](#)、プラグインハイブリッド技術の発展や、実行可能で社会的に公正なゼロエミッションへの移行の重要性を考慮に入れ、見直しを行うとしている。代替となる電気自動車は一般的に価格が高く、所得やインフラの問題から電気自動車を利用できない人たちや地域を取り残さないという意味合いがある。

欧州の業界団体は、電気自動車の期日までの普及には懸念を示す。間に合わせようとする、所得水準の低い東欧地域で、安価な中国製の電気自動車が席卷するという声もある。団体は、合成燃料技術の進展を勘案することも求めている。

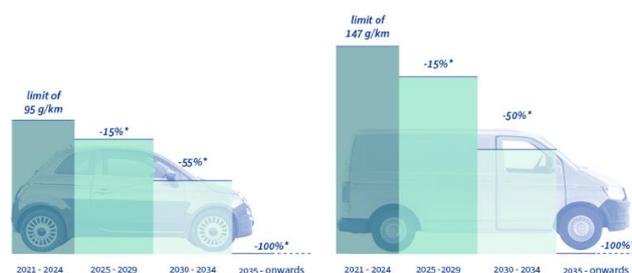


図1 乗用車と小型商用車（van）のCO₂削減計画 * 2021年比

出典：[Infographic - Fit for 55: why the EU is toughening CO2 emission standards for cars and vans](#)

◆欧州では、代替となる電気自動車の航続距離は延伸

ガソリン車やディーゼル車の代わりと期待されるのが電気自動車だが、その普及の2大ネックと言われてきたのが、航続距離と充電インフラ拡充の問題だ。

このうち、航続距離については、この数年で伸びてきており、国内移動など日常使いには問題ないレベルに達してきている。[電気自動車データベース](#)によれば、平均で328kmに達し（22年7月8日時点）、MercedesやTeslaなどの高級車では500kmを超える車種もある。日本勢では、日産のAriya 87kWhが445km、Leafが235km、トヨタのbZ4X FWDが380km、PROACE Versoが250kmなどとなっている。

◆問題は充電インフラの拡充だが、現状は厳しい状況

いま電気自動車の普及で最も課題となっているのが、充電インフラの拡充だ。

欧州委員会は、25年までに100万カ所の充電ポイントを達成する目標を掲げるが、公的にアクセス可能な充電ポイントは、20年で25万、21年末で33万余りに留まる。目標とのギャップを埋めるためには、毎年15万カ所（1週間に約3千）の新設が必要となる計算で、かなり野心的な目標だが、これでも十分ではないという指摘もある。また、短時間で充電できる急速型（Fast）の普及も必要だ。



図2 充電ポイント（EU-27と英国）とグリーンディール目標

出典：[European Court of Auditors特別報告書05/2021](#)

Special Report 05/2021: Infrastructure for charging electric cars is too sparse in the EU

◆長距離移動のため、充電インフラの地域による偏り是正が必須

充電インフラでは、数だけではなく、地域の偏りの是正という課題がある。現在ある充電ポイントの約7割は、オランダ、ドイツ、フランスに[集中](#)している。さらに、業界団体ChargeUp EUROPEの報告書「[State of the Industry](#) (Insights into the Electric Vehicle Charging Infrastructure Ecosystem)」によると、

なかでもオランダは住民10万人当たりの充電設備の数も699と突出して多く、充実している。この数は、2位のルクセンブルクの399、3位のスウェーデンの202、そしてドイツの78、フランスの44と比べると圧倒的で、電気自動車の普及の妨げとなる問題は他国よりは少ないだろう。一方で、ブルガリアとギリシャは4となっており、バカンスの旅行先として人気のイタリアは49、スペインも12に留まり、電気自動車での長距離移動時の不安は払しょくできない。平均すると住民10万人当たりの充電ポイントの数は73カ所となっているが、電気自動車の普及のためには、人口比も見る必要があり、さらにバカンス先での需要も勘案する必要があるだろう。実際、普段はほとんど使われていない充電ポイントが、バカンスシーズンになると外国からの来訪者の車で利用度が上がるケースもあるという。

さらなる課題は、同じ国内でも都市部に集中し、農村部には少ない傾向があるということだ。たとえば、スロバキアの充電ポイントの3分の1は、首都のブラチスラバに集中しているという。[主要道路100kmごとの数](#)では、1に満たない国が10カ国もある。理想的には、60kmごとに必要とされている。こうした地域格差がある限り、EU27カ国全体で総数は足りたとしても、長距離の移動には支障が出る可能性がある。

国境を越えての移動では、利便性という点でも改善が望まれる。黎明期という事情もあるだろうが、充電設備運営会社が乱立し、運営会社で支払い方法などが異なるという課題もある。これについては、たとえば[Chargemap](#)のユーザーは、運営会社を越えて、約23万カ所の充電ポイントへのアクセスが可能になるなど、改善が進みつつある。

◆伏兵、電気供給に必要な銅線盗難が普及の妨げに

こうした課題のほか、充電ポイントの増加とともに顕在化してきた問題が、充電ケーブルが切断され、中の銅線が転売目的で盗まれるという被害だ。

たとえば、オランダのアムステルダムで数十件の盗難が発生したという。5月には北ドイツで建設中の充電設備で、ケーブル150mが盗難の被害にあったと[報じられた](#)。有人のガソリンスタンドとは異なり、無人であることが多く、被害を防ぎにくい。運転手がようやく充電ポイントにたどり着いても、ケーブル切断で充電ができないという事態を防ぐために、警備の強化も求められる。【赤山英子】