

欧州でのEV拡大への動きと新たなリスク

◆欧州で活発化するリチウムイオン電池サプライチェーン確保の動き

化学大手の独BASFは2023年6月29日、独シュバルツハイデでリチウムイオン電池用正極材工場の開所式を行った。欧州初の完全に自動化された大規模正極材生産施設だ。同拠点では使用済み電池のリサイクル施設の建設も行われている。

ルクセンブルクの化学会社Livista Energy Europeは6月29日、欧州初のリチウム精錬工場を独エムデンに建設することを明らかにした。年間生産量は40,000トンで電気自動車（EV）85万台分に相当する。

鉱物サプライヤーの仏Imerysは6月24日、リチウム採掘技術を手がけるBritish Lithiumと英国で合弁会社を立ち上げると発表した。英コーンウォール州に保有するリチウム鉱床の開発を加速させ、30年までに年間20万トンの炭酸リチウムの生産を目指す。これはEV50万台分のバッテリー原料に相当する。同鉱床のリチウムの推定埋蔵量は1億6,100万トンで、可採年数は30年超が見込まれている。

このほかにも、欧州での電池関連の工場の新設の動きは活発化している。単に電池を作るだけでなく、海外依存比率の高い重要鉱物のリチウムの欧州内での確保から使用済み電池のリサイクルまでを見すえた動きだ。

◆独政府はEV充電設備拡充に9億ユーロ拠出

カーボンニュートラルを目指す欧州連合（EU）の方針を背景に、独政府は、30年までにEVの普及台数を1,500万台に引き上げる目標を掲げるが、現状はその10分の1にも満たない。増加傾向にはあるものの、23年5月の新車登録台数約25万台の中でEV（ハイブリッド除く）は17%に過ぎない。普及の大きな阻害要因の一つが充電設備の不足だ。国内の公共のEV充電ポイントは9万ヵ所に満たないが、政府はこれを30年までに100万ヵ所に増やすとしている。

一方、充電の約60～85%が自宅または職場で行われていると推計されている。このため独政府は23年6月29日、一般住宅や企業のEV充電設備の拡充に向け、最大9億ユーロを拠出する方針を示した。5億ユーロは、一般住宅向けの補助に充てる。EVをすでに保有している世帯を対象に、充電器と太陽光発電システム、蓄電

設備の導入を支援する計画で、23年秋に開始するが、数万件の応募を見込んでい
る。残りの4億ユーロは企業向けで、電力網と接続された急速充電施設の導入を
支援する。早ければ23年の夏にも始まる予定だ。

◆EV拡大の一方で新たな懸念材料、ガソリン車より重いため路面損傷増加

欧州各国でEVや電池に関する動きがみられるが、実際に道路を走る車の多くが
EV化することで懸念される事態も指摘されるようになってきた。

一般的に、EVは従来のガソリンやディーゼル車よりも重い。航続距離を伸ばす
ために大量の電池を積んでいるためだ。自動車メーカーも軽量化を模索するもの
の、ガソリン車と比べると200～500kg程度重くなる。EVの人気モデルの重量は2
トンを超える。

大型トラックが常時多数走行する高速道路などは路面が補強されているが、そ
れ以外の道路では、EVの走行で路面の摩耗や損傷が加速する可能性がある。6月
27日の英紙**テレグラフ**によれば、EVの道路へのダメージはガソリン車の2倍だど
いう。これまでも英国の道路には、摩耗したアスファルトに亀裂が入ったことで
生じた多数の穴があり、パンクや事故などの原因になるため改善が求められてき
たが、修理費が掛かるために修繕は遅れ気味だ。EVの増加により、今後数年間で
道路の摩耗などの損傷が少なくとも5倍になると予想されている。

◆路面だけでなく、タイヤも摩耗しマイクロプラスチック拡散の恐れ

ガソリン車よりも重いEVは、路面だけでなくタイヤの摩耗も大きくなると言わ
れている。英国のような凸凹道ではタイヤの摩耗がさらに増加するだろう。

マイクロプラスチック問題の発生源の一つにタイヤが挙げられており、ある研
究によれば、平均的なタイヤで、その寿命の間に約4kgのマイクロプラスチック
が発生するという。スイスでは、環境中のマイクロプラスチックの**最大発生源は
タイヤ**の摩耗によるものだとする推計もある。

欧州委員会は22年11月、自動車からの汚染物質規制強化に関する**新基準（Euro
7）**を提案した。従来の排ガス規制に留まらず、新たにタイヤからのマイクロプ
ラスチック排出も対象となる。EV化推進に水を差しかねない規制に反対の声も上
がる。タイヤメーカーには日本企業も多く、対応を迫られている。【赤山英子】