

# 技術開発・インフラ整備

# 自動車大手 連携加速

## 課金 利便性向上カギ

### 充電網構築へ日本連合

「個別の社でできることには限界がある。インフラでは力を合わせたほうがよい」と、7月末日の日本車4社の自動車インフラ整備推進会議で、日産の川口均常務執行役員はこう語り、協力の意義を強調した。

日産と三菱は09年以降にEV、トヨタとホンダは12年以降にプラグインハイブリッド(PHV)の市販車を投入。しかし、売れ行きは苦戦している。12年の世界販売はEVとPHVの販売が10万台程度で、普及期に入ったハイブリッド車(HV)の約160万台に遠く及ばないのが実情だ。

高価な電池をHVに比べ大量に搭載するだけに車両価格自体が高いこともあるが、充電インフラ整備の遅れも販売低迷の一因だ。とくにEVでは、充電1回当たりの走行距離が短いため、電池切れに対応する充電網の

整備は顧客が安心してEVに乗るためにも必要不可欠だが、実際は国内の充電設備が不足している。7月末日の日本車4社の自動車インフラ整備推進会議で、日産の川口均常務執行役員はこう語り、協力の意義を強調した。

日産と三菱は09年以降にEV、トヨタとホンダは12年以降にプラグインハイブリッド(PHV)の市販車を投入。しかし、売れ行きは苦戦している。12年の世界販売はEVとPHVの販売が10万台程度で、普及期に入ったハイブリッド車(HV)の約160万台に遠く及ばないのが実情だ。

高価な電池をHVに比べ大量に搭載するだけに車両価格自体が高いこともあるが、充電インフラ整備の遅れも販売低迷の一因だ。とくにEVでは、充電1回当たりの走行距離が短いため、電池切れに対応する充電網の

## 盛り上げ機運の欠如懸念

### 電動車戦略に温度差も

政府の支援を背景にした大手の協力を追いつくには、あとは各社が電動車の競争力向上や販売促進策をどこまで進められるかが、電動車の普及を左右することになる。

EVをエコカー戦略の中核に据える日産は、中期計画で16年度までに日産・仏ルノー連合でEV

## 価格・水素供給が課題

### FCV3大陣営が誕生

次世代エコカーの本命とされるFCVでは、13年に技術で一日の長がある日本車を軸とした世界連合が相次ぎ誕生する。まず1月24日にトヨタが提携先のBMWと共同開発することで合意。その

の4日後には日産・ルノーと独タイムラーの連合に米フォード・モーターが合流した。7月にはホンダと米ゼネラル・モーターが提携路線と一線を画し、自前主義を歩んできたホンダまでもが、FCVに力を入れることになった。競争車幹部も驚きを隠さないほどのインパクトがあった。

水素と空気中の酸素を化学反応させて得た電気でモーターを回すFCVは、ガソリン車と比べエネルギー効率が高く、排出するのは水だけ。EVより航続距離も長く、燃料充填時間も短い。また、「究極のエコカー」と目され、数年後の実用化を目指して、世界大手が開発にしのぎを削る。日本車の中で先行するトヨタとホンダは15年に単独開



日産のリーフは米国で前年比3倍の好調な販売を示す

をテコ入れする方向だ。日産は米国で19年初にEVを現地生産化して、販売の引き下げなどに伴い、米国でのEV販売を前年の3倍に伸ばすなどEVでは孤軍奮闘が目立つ。一方、PHVに力を入れるトヨタやホンダはEVにはお消極的だ。インフラ整備で提携したものの、業界一丸で電動車全体を盛り上げようという機運にはなっていないのが、日本車が電動車の世界競争で優位性を保持し続けられるかの懸念でもあ



自動車メーカー4社が電動車向の充電インフラの普及推進について意見交換を交わす(左から)佐藤康彦トヨタ常務執行役員、川口日産常務執行役員、峯川尚トヨタ専務執行役員、蓮尾隆一三菱自動車執行役員

発のFCVを市販する方針を打ち出している。しかし、FCVの開発や普及には二つの課題がある。一つは高すぎる価格だ。1台数千円もする白金が燃料電池の触媒に100g単位で使われるFCVは、10年前まで1台1億円を切らぬ土壌に乗る。と本田技術研究所幹部は語る。

二つ目は水素供給インフラの整備だ。水素スタンドは現在、国内に約20カ所しかない。トヨタとBMW、ホンダとGMの連合は20年、日産・ルノーとタイムラー、フォードの連合は17年に共同開発したFCVを市販する予定だが、現時点で提携効果は未知数だ。とはいえ、ホンダは15年に当初単独開発で市販するFCVに提携したGMの技術を活用することを決めており、早くも垣間見える提携の効果に注目される。



ホンダがリース販売するFCVフラリエ

1億円と言われ、トヨタやホンダが02年に官公庁などにリースした際は月額約10万円のリース料が100万円前後だった。その後は白金を削減する技術革新などが進展し、コストは劇的に下がったが、まだ顧客に勝ちもたえられない。500万円を切り初めて土壌に乗る。と本田技術研究所幹部は語る。

二つ目は水素供給インフラの整備だ。水素スタンドは現在、国内に約20カ所しかない。トヨタとBMW、ホンダとGMの連合は20年、日産・ルノーとタイムラー、フォードの連合は17年に共同開発したFCVを市販する予定だが、現時点で提携効果は未知数だ。とはいえ、ホンダは15年に当初単独開発で市販するFCVに提携したGMの技術を活用することを決めており、早くも垣間見える提携の効果に注目される。

## 復権モノづくり



## 技術で、独創する

住友電工グループは、自動車、情報通信、エレクトロニクス、環境エネルギー、産業素材の5つの事業分野で、暮らしと社会を支えています。そのベースにあるのが、長い歴史で培った独創的な技術力。私たちはこれからも、常に時代の先を見つめて、未来を生み出すモノづくりへ、一步一步チャレンジします。

## Ingenium Dynamics

「住友電工グループ」は、卓越した知見と独創性を持ち、そのダイナミクスによって最大効果を創出し、社会の期待に応えています。

## 住友電工