



つとむ 佐々木 努

日本総合研究所
リサーチ・コンサルティング部門
シニアマネジャー

フランス政府は7月6日に、2040年までに国内におけるガソリン車およびディーゼル車の販売を禁止する旨を発表した。それから間もない7月20日にはイギリス政府も同様の内容の発表を行った。ドイツやオランダ、ノルウェーでも同様の動きが見られ、米国の一部の州や中国ではゼロ・エミッション・ビークル（ZEV）規制が始まろうとしている。

「脱内燃機関」の潮流に対する個別企業の対応は様々だ。ボルボは、19年から全車を電気自動車もしくはハイブリッド車に移行することを表明した。日産は、蓄電池事業を売却する一方で、フランスで100MWの電力貯蔵施設を建設する計画を検討するなど、電気自動車の新たな展開を模索している。それとは反対に、マツダはトヨタとの資本提携により電気自動車の技術供与を受けつつも、「Well to Wheel」でのCO₂排出削減に拘りを持って内燃機関の更なる省エネ化を目指すとした。BMWやダイムラーなどのディーゼルの「延命」に向けた動向も伝えられている。

こうした自動車業界の動きは、他の業界にも大きな波紋を広げている。本稿では、電力・ガス・石油などのエネルギー業界への影響を考えてみたい。「再生可能エネルギーを通じた低炭素化」や「蓄電池普及に伴う分散型エネルギー社会」などのテーマは、エネルギー業界において従前から議論されてきたが、当事者である電力・ガス・石油会社

は積極的には推進せず、結果的に取り組みの進捗は芳しい状況にない。しかし、これら命題に対して自動車業界が本気で取り組むとなれば、様相は一変する。低価格化、軽量化、販売力など自動車業界が持つ力は大きく、著しい進展が期待できるからだ。

これに気付いたエネルギー会社は、自動車業界の動きを分析するとともに、やがて到来する未来をシナリオで描き、打ち手を検討し始めている。電気自動車の普及によるCO₂排出抑制とは、エネルギー会社は供給する電気の低炭素化を進めることを意味している。これまでは後ろ向きであった再生可能エネルギーの電源開発を加速させたり、CO₂削減プロジェクトやCO₂貯留・回収プロジェクトを展開させたりする必要に迫られることとなる。

また、電気自動車
が普及する世界では、再生可能エネルギーや蓄電池の価格が技術進展や量産効果で大幅に低下しているはずで、結果として「電化」が進む可能性が高い。そうすると、ガス会社や石油会社は本業が苦しくなる。さらに、安い蓄電池を活用して需要家によるエネルギーの自産自消費（自分で発電し自分で消費）の動きが広がる。エネルギーを売って収益を上げる従前のエネルギー会社のビジネスモデルは立ち行かなくなる。

自動車会社とエネルギー会社は事業パートナーとしての関係構築を

今、エネルギー業界に求められているのは、こうした状況下においても自ら積極的に関わることで新たな事業機会を探索する姿勢だろう。自動車業界と協業することで、海外の再生可能エネルギー電源を開発したり、海外の電気自動車のユーザーに電力を供給したりするなどの海外事業の展開を検討するのも一案である。自動車とエネルギーの問題が融合しつつある今、自動車会社とエネルギー会社もユーザーとサプライヤーという位置づけを越えて、事業パートナーとしての関係を構築する必要があらう。

（次回は9月18日付に掲載
します）