EV普及 急がれるインフラ整備

日本総研の眼

段野（だんの） 孝一郎（こういちろう）
日本総合研究所
総合研究部門シニアマネジャー

北欧では脱化石燃料の切り札として期待

第8回となる本稿では、欧州におけるEV導入促進の取り組みとして、ドイツ、ポルトガルに続いて、北欧（デンマーク、スウェーデン、ノルウェー）の動向を取り上げたい。

北欧諸国は化石燃料の多くを輸入に依存しており、化石燃料の依存度を下げるために、再生可能エネルギー（水力、風力等）の導入を進める政策を採用している。EV車両の導入比率を高めることは、化石燃料消費の多くを占める運輸部門の化石燃料消費を削減するという直接的な便益に加え、EV車両のバッテリーを活用することで、再生可能エネルギーの発電量を吸収する電力網を構築し、風力等の再生可能エネルギーの導入可能量を拡大するという間接的な便益も期待できるため、各国とも（濃淡はあれど）EV導入を積極的に進めている。

北欧諸国で最も早くEV導入に取り組んだ国はデンマークである。EV黎明期に積極的に導入を推進し、多くの失敗事例も経験した同国では、今後のEV導入について保守的な目標（2015年に3万台）を掲げている。しかしこれまでの失敗を踏まえ、EV導入促進には多面的な支援が必要との考えの下、自動車登録費の免除、自動車所有税の免除、同国主要都市の駐車場の無料利用、特定の充電スタンドにおける無料充電など、様々な手厚い支援を提供している。またスマートグリッドにおけるEV連携を進めるため、電力市場の価格に基づいて充電タイミング、充電量を最適化する「インテリジェント充電」に関する実証試験も行われている。

スウェーデンもデンマークと同様に、30年までに国内の自動車の化石燃料への依存を断ち切るという目標を掲げており、EV・PHVの導入を積極的に進める姿勢を打ち出している（スウェーデン政府自体は具体的な導入目標に言及してはいないが、同国の業界団体等は20年までに60万台のEV・PHVを導入するとしている）。このような動きを受け、EV・PHV向けの購入補助金（環境車補助金）を増額した。また同国の自動車税は、車両のCO2排出量ならびに燃料種によって定まる制度設計となっており、EV・PHVは大きな便益を享受できる（一定の条件を満たした環境車には5年間の自動車税免除も適用される）。さらに同国では事業用に用いる車両（社用車）の個人利用、従業員に対する社用車の現物支給などが一般的に行われているが、このような社用車への課税に対する優遇措置も採用されており、法人購入の市場において環境車のシェアが大きく増加する要因となった。加えて市内での駐車場無料利用、ストックホルム市内への乗り入れ時の渋滞税の無料化など、EV・PHVを使用するうえでランニングコストを優遇する様々な支援がなされている点が特徴である。

ノルウェーにおいても、環境車に対する購入補助金の導入のほか、前述の北欧諸国と同様に、市内中心部の渋滞の際にEV車両がバス専用車線の利用ができる、駐車場が無料で利用できる、フェリー（渡し船）が無料で利用できる、などの支援策を充実させている。充電インフラの整備にも注力しており、充電インフラの整備が進んでいることもEVの導入を後押ししている。

このように、EV車両の導入が進む地域では、購入補助金のほか、実際のEV使用時において利便性・経済性を向上させる支援策を多面的・重層的に提供している。補助金に傾倒しがちな日本の政策においても重要な示唆となろう。

（次回は12月16日付に掲載します）