



あずみ ゆう
安住 悠

日本総合研究所
リサーチ・コンサルティング部門
ストラテジー&インダストリーユニット
環境・エネルギー・資源戦略グループ
シニアコンサルタント

自動車分野の脱炭素化には多様な選択肢があるが、電気自動車（EV）はその中核を担う手段の一つである。EVはモビリティの枠組みを超えて、エネルギーを含む社会インフラの一部として位置付けられつつある。EVに搭載された大容量蓄電池を移動だけでなく、家庭の電源や電力システムのエネギー資源として活用できれば、エネルギー利用の柔軟性は大きく高まることになるからだ。

EVをエネルギーの文脈で捉える視点は住宅側のGX（グリーン・トランスフォーメーション）政策ともつながる。GX-ZEH（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス）などの新たな住宅性能基準では、一部の戸建住宅を対象に高度エネルギーマネジメントや定置用蓄電池の導入が要件化され、EV充電・充放電設備も推奨事項として位置付けられている。また、東京都のように、新築住宅などへの太陽光発電設備の設置を制度的に促す自治体も出てくる。こうした方向性を踏まえると、太陽光、蓄電池、EVを別々に考えるのではなく、暮らし全体のエネルギー利用として一体で捉える視点が重要になる。

再生可能エネルギーの大量導入に伴い、電力系統の不安定化が先行して顕在化している海外では、こうした政策整備も先行して進め

られている。例えば英国では、スマート充電の普及を通じて、低コストかつ低炭素な電力を利用しやすくなる制度設計が進展している。米国においても、EVを制御可能な需要や移動型蓄電池として位置付け、車両、充電インフラ、電力市場、標準化といった要素を統合的に整備する必要性が示されている。

日本でもEVと電力システムの統合は既に政策論点化されている。

今後は、EVの蓄電池価値を、生活者に届く料金・サービスへ具体化する段階に入る。供給側には、制度や技術面の課題を踏まえつつ、安価な時間帯の充電、安心して任せられる自動制御、停電時の備え、放電対価などを分かりやすく示すことが求められる。

ただし、生活者にとってEVは、あくまで第一に「クルマ」である。従来と同様に快適かつ利便性の高い移動が可能であること、運用上の手間が増えないこと、経済的なメリットが明確であることが、受容の前提となる。需要側が無理なく受け入れられる仕組み無しにはEVシフトは絵に描いた餅で終わることになるだろう。

EVを「ガソリン車の代替」として捉える段階から、「走る蓄電池」としてエネルギー資源にも位置付ける段階へ、さらにそれを超えて、「暮らしの蓄電池」として生活者ファーストの活用方法を模索する段階へと、視点を移行させていく必要がある。今後の論点は、クルマとしての利便性を損なうことなく、蓄電池としての価値をいかに生活者へ還元するかにある。こうした設計こそが、自動車産業とエネルギー産業の接点における次の焦点となる。

「走る蓄電池」から「暮らしの蓄電池」へ