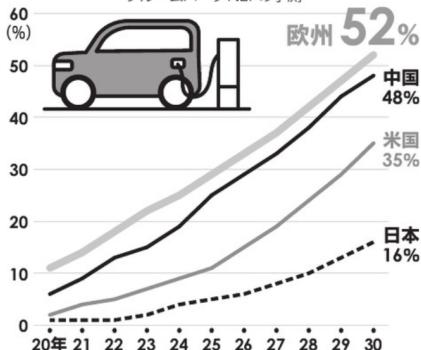


歐州EV化 インフラ格差の現実

自動車販売に占める
電気自動車の比率
ブルームバーグNEFの予測



EU加盟国の100台あたりの充電設備数
2020年、欧州自動車工業会調べ

トップ5	ワースト5
オランダ 47.5	リトアニア 0.2
ルクセンブルク 34.5	ギリシャ 0.2
ドイツ 19.4	ポーランド 0.4
ポルトガル 14.9	ラトビア 0.5
オーストリア 6.1	ルーマニア 0.5



ギリシャで電気自動車の充電スポットを設置する「エレクトロモティーボ」のパブロス・ハババイヨルダノ社長

無理のないロードマップを

電気自動車（EV）への転換を、欧州連合（EU）は思い切りよく進めていく。だが、EV化への猛スピードで駆け抜ける道には、政治と経済の思惑が交錯する。

政治が熱心な理由は、気候変動対策だ。昨今増えた洪水や山火事のたびに、指導者たちは「天災ではなく「人災」を防げなかった」と、責任を問われる土地柄だ。

充電器の設置 進まぬギリシャ

古代ギリシャの神殿が丘の上に見え、アテネの街は10月半ばでも暖かい。汗ばむワイヤーの袖をまくり、スマホでEV充電器の位置を示すウェブサイトを折りながら歩くこと40分。「あつた！」たどり着いたのは、立体駐車場。ここにEVの充電器があるはずだ。係員のスティオリス・コストグロさん（30）に尋ねると、「ありますよ、二つ」。そして続けた。「一つは使っていません。あつちはたまに使います」。指さした暗い駐車場の先に、充電ポートの口が緑色に光っていた。

コストグロさんによると、設置したのは1年前。米国企業が無料で置いてくれた。銀行の自有車など10台が駐車契約した。ただ、いずれもガソリンで走れるプラグインハイブリッド車（PHV）。「EVではないですね。値段が高いし、充電器も、うちのような駐車場かスーパーで見るぐらい。私も買いません」と話した。

「お祭り」状態の独仏

EUの行政機関・欧州委員会は7月、気候変動への具体的な対策として、二酸化炭素（CO₂）を排出するガソリンエンジンを積んだ新車販売は、2035年に禁止する案を発表した。ハイブリッド車（HV）も対象になる。

ギリシャは2%に満たない。アテネ市内の自動車販売店を訪ねた。日産自動車の特約店で、店の入り口近くに、EVの「リーフ」が止められた。しかし、営業部長のニコス・アナグノストさんは「去年売れたり、または3台だけ」と明かした。環境対応をアピールしたい企業が買ったのみだという。

アナグノストさんによると、リーフ1台は約3万5千円（約455万円）から。ギリシャ政府は個人のEV購入に6千円（約80万円）の補助金を出し、法人の場合は税優遇も用意する。それでも売れ行きが鈍いのは「充電インフラの問題が大きい」と指摘する。

一方で、産業競争上の駆け引きも垣間見える。ひときわ熱心なドイツやフランスは、国内に日米とも競う自動車産業がある。EVインフラが整うままで有用な選択肢のプラグインハイブリッド車すら排すEUの決断を欧州メーカーが受け入れるのは、この分野では日本メ

「脱炭素」で世界をリードしたい欧州連合（EU）。主要市場で最も厳しい、2035年までにガソリン車の新車販売を事实上禁止する案を掲げ、代わりに電気自動車（EV）シフトを押し出す。だが、よく見れば、インフリに加盟国間で大きな格差が、達成できるのか。（テネル和氣真也）

普及の遅れについて、アナグノストさんは「ギリシャは古い建物が多く、内に充電スポットの7割がオランダと

アパートが並んでいたが、周囲の道に

車がびっしりと詰まっていた。

整備事業に手回らず

ギリシャは2%に満たない。アテネ市内の自動車販売店を訪ねた。日産自動車の特約店で、店の入り口近くに、EVの「リーフ」が止められた。しかし、営業部長のニコス・アナグノストさんは「去年売れたり、または3台だけ」と明かした。環境対応をアピールしたい企業が買ったのみだという。

ギリシャは2%に満たない。アテネ市内の自動車販売店を訪ねた。日産自動車の特約店で、店の入り口近くに、EVの「リーフ」が止められた。しかし、営業部長のニコス・アナグノストさんは「去年売れたり、または3台だけ」と明かした。環境対応をアピールしたい企業が買ったのみだという。

ギリシャは2%に満たない。アテネ市内の自動車販売店を訪ねた。日産自動車の特約店で、店の入り口近くに、EVの「リーフ」が止められた。しかし、営業部長のニコス・アナグノストさんは「去年売れたり、または3台だけ」と明かした。環境対応をアピールしたい企業が買ったのみだという。

一方で、産業競争上の駆け引きも垣間見える。ひときわ熱心なドイツやフランスは、国内に日米とも競う自動車産業がある。EVインフラが整うままで有用な選択肢のプラグインハイブリッド車すら排すEUの決断を欧州メーカーが受け入れるのは、この分野では日本メ

のハーダルが高そうだ。エネルギー資源省でEVシフトを担当するアレ

グサンドラー・スドク局長は「EUの政

策は支持する」と話す一方、「EV化

助金が出るが、ギリシャではない。

EV充電器を設置する「エレクトロモティーボ」のパブロス・パパイヨルダノ社長（52）によると、2台充電できる標準的な充電器は6千円（約80万円）。「企業努力だけでは限界があり、財政支援が必要だ」と訴える。

債務危機の渦中にいたギリシャは、

経済的な傷が癒えたところを「コロナ禍に巻き戻れ、EVインフラの整備まで手が回っていない。15年に立ち上げた会社の充電器設置事業は赤字。採算をとるにはギリシャのEV比率が15%必要と試算するが、まだまだ遠い。

こんな状況で35年までにガソリン新車販売をやめられるのか。ギリシャ輸入車販売業者協会のコンスタンティノス・キラソス会長は「極めて難しい」と訴える。ギリシャでは、古い車を長く大切に乗り慣習があるという。EUは後押しさせるため、コロナ禍からの経済立て直しに向け、加盟国が拠出していく「復興基金」を使う。

7500億円（約100兆円）を、環

境対策などにあてることを条件に加盟

国に資金配分する。ただ、常にお金の

「出し手」側に立つドイツやオランダなどは、度重なる財政支援には慎重

だ。EVを巡って掲げた高い目標に、

EUは結束力も試されることになる。

