



御案内書

『月刊エコカー政策』

~ Overseas Green Car Policy Information Services ~



官民両者に関係する動向をいち早く掴み、エンヴィックスはエコカー情報を発信します。

エンヴィックスは、従来より電気自動車／燃料電池車とリチウムイオン電池に係わる海外の関連政策と企業の市場戦略をウォッチし、日本企業に提供しておりました。

2016年4月より、燃料電池車を含むエコカーに係わる海外情報を法規制・政策情報に焦点を置き、日本の関連産業分野の企業様に広くご購読いただくために、よりご購読いただきやすい価格帯での購読可能なシステムを提供開始いたしました。

サービス	新価格
月刊誌＋速報メール	(税別) ¥ 35,000/月

◆ 月刊誌 : 記事 約20件/月 A4版25~30頁程度

◆ 速報メール : 重要記事は随時

※サンプル提供が可能です(毎月の候補記事リスト、完成記事数件)。

※関心をお持ちの詳細分野の個別調査も応相談です。

※基本的に年間契約となり、定価は年額税別 ¥ 420,000となります。

【報告対象】

■ エコカー(電気自動車、各種ハイブリッド車、燃料電池車、天然ガス車、エタノール車など)およびその部品、関連インフラなどについての制度情報

■ 制度情報には以下のものが含まれる。

政策、法規制、計画、審議会・委員会情報、司法情報、罰則・是正措置情報、関連レポート、その他エンヴィックスが重要だと判断する各種報告、一部市場動向(※)。

※例えば「主要企業のEV関連のプラットフォームの立ち上げ」など、影響が大きいと思われる情報

■ 完成車だけでなく日本の企業様の関心が高いバッテリーに関する規制、政策動向も含みます。

私たちがカバーするエリアと分野

「●」はエンヴィックスの海外パートナー

【特徴】

■ 迅速な現地情報の提供

長年、自動車やEVに携わってきた海外パートナーが現地語情報をいち早く入手、日本語へ

■ 広範な情報ソース

スタッフ・パートナーの綿密なネットワークにより、広範囲の情報を入手、体系的に提供

■ 重点地域

海外パートナーが在住する国・地域は重点地域に指定し、情報収集

※EU(ex. ドイツ, フランス), 米国, 中国, 韓国他

【お問い合わせ】

エンヴィックス株式会社

TEL: 03-5928-0180 E-Mail: contact@envix.co.jp

担当：石塚



『月刊エコカー政策』 候補記事リスト 【サンプル】

★【EnviX おまかせプラン】では、★が付いている記事を EnviX が選ぶ注目記事とし、記事を作成・報告致します。

【欧州・米州】

- ★ルーマニア政府、EV 購入補助金を 1 万ユーロに倍増
- ドイツ連邦政府、2018 年より電動バス助成制度の拡大を計画
- ★デンマーク政府、EV 向け登録税引き下げへ——2018 年末まで内燃機関自動車向け税額の 20 %
- ★ドイツの EV 関連政府諮問機関 NPE、「ドイツ規格ロードマップ エレクトロモビリティ 2020」を連邦政府に提出
- ★ドイツ ヴィスバーデン市当局、NOx 排出削減対策パッケージを裁判所に提出——ディーゼル車走行規制を求める環境 NGO の提訴を受け
- ドイツ連邦政府、EU の自動車排出ガス試験制度の厳格化を拒否か
- ドイツ ハンブルグ市の新大気浄化計画、市内 2 区間で Euro 6 未満のディーゼル車走行禁止
- 欧州自動車工業会 2017 年第一四半期データ：代替駆動自動車の登録台数が前年同期比で 37.6% 増加
- ドイツの州環境相会議、電動バス公的助成プログラム「ファクター100」を全会一致で可決
- ★加ケベック州政府、中古 EV にも補助金交付
- 仏で電動自転車の受注ブーム、補助金交付が背景に

『月刊エコカー政策』 候補記事リスト 【サンプル】

- ★仏政府、エネルギー移行法適用から 2 年後、電動モビリティ分野で成果
- 仏ルノーの中国市場戦略、ローコスト EV の生産を東風汽車会社に直接委託へ
- ★ノルウェー議会、2025 年までにゼロエミッション車の比率を 100%を目指す
- 航続距離 1000km の電池開発に取り組む独フラウンホーファー研究機構
- ★ベルギー・フランドラス政府、2020 年に 6 万台の EV 普及を目指し充電ネットワーク設備の拡充
- ★カリフォルニア州知事、交通インフラのための 520 億ドルもの燃料税および車両税法案、ならびに年間 100 ドルの ZEV 税に署名
- 米 FTA、低炭素排出またはゼロ・エミッション自動車の購入及びリースを対象とする 2017 財政年度における資金 5500 万ドルを公表
- オレゴン州、滞っていた EV インセンティブに関する法案通過で、EV 普及に追い風
- 日産と Evgo、ボストンとワシントン D.C.をつなぐ「急速充電アーク（弧）」を設置へ
- 米 DOE、2016 年の PHEV 販売が 4 割増、16 万台に達したと公表 US
- ★米 DOE、38 の中小企業と協働で取り組む 8 つの国立研究所を選定——燃料電池やリチウム電池開発を後押し

『月刊エコカー政策』 候補記事リスト 【サンプル】

- 米モンタナ州議会、EV 税の在り方で右往左往
- 米カリフォルニア州、EV 税の適用を 2020 年に開始する見込み
- 米カリフォルニア州議会、道路修復や交通機関整備のために要する 52 億ドルもの資金のため、ガス税および車両税を引き上げる計画に賛同
- 米ミシガン州規制官、公益企業の「800-charger プラン」取り下げを受けて、EV カンファレンスを計画
- 米コネチカット州、EV 関連産業団体、環境消費者団体等が、州規制官にディーラーライセンスに関する法案の通過を要請
- ★米ニューヨーク州知事、7000 万ドルの EV インセンティブを発表
- 米ミネソタ州議員、新たな EV 税を提案

『月刊エコカー政策』 候補記事リスト 【サンプル】

【アジア】

- ★上海市経済情報委員会は初回の新エネルギー自動車登録目録を発布
- 江蘇省経済情報委員会は 2017 年新エネルギー自動車補助政策を発布
- 工信部は 2016 年度自動車企業の平均燃費を公示 合計 43 社が基準達成せず
- ★中機車両技術サービスセンター： 工業と情報化部の新エネルギー自動車普及応用の安全管理要求を具体化へ
- ★工信部：《リチウム電池業界規範条件》の符合企業リスト（第一回目）を公告
- 工信部は 6 社の新エネルギー自動車普及応用推薦車種の申請資格を立ち直す予定
- 大手多国籍自動車企業 9 社の在中新エネ戦略計画について
- ★中国、変容する新エネルギー車戦略、需要拡大するなか補助金 20%削減
- ★韓国国土海洋部、住宅法の大統領令を改定し、公共住宅の駐車場に電気自動車用充電器の設置を義務付ける
- ★韓国産業通商資源部、電気自動車の充電方式を DC へ統一するために韓国産業標準の改定案を改定し告知する予定
- 韓国国土海洋部、2017 年 5 月から EV 専用のナンバープレート制度を実施へ

『月刊エコカー政策』 候補記事リスト 【サンプル】

- 韓国国会、環境に優しい自動車の普及を促進するため、「地方税特例制限法」の改定案を予告
- ★韓国環境部、「大気環境保全法」の改定案を発議し、環境に優しい自動車の廃棄時にかかる費用の一部を政府が負担するよう改定する予定
- 韓国 Suwon 市、Suwon 市内において環境に優しい自動車の駐車料金を一般車両の 50%へと削減する規定を実施予定
- ★韓国の文大統領、公共機関に対する環境に優しい自動車の義務調達率を現在の 50%から 70%へと拡大すると発表
- 韓国政府、環境に優しい自動車の普及政策の一環として、LPG 燃料使用制限に関連する規制の改定を検討中
- ★インド政府、包括的な e モビリティ促進政策を計画か——政府系シンクタンクが税金やローン金利の引き下げを含む素案を提出

※一部、重複記事や類似記事がございますが、その際には、複数情報ソースの情報を整理して記事を作成するなど、情報配信に配慮致します。

※基本的に排ガス規制や燃費に関する情報は対象としませんが、エコカー関連情報が少ない月などは候補に含めます。しかしながら、本サービスにおいては、通常は優先度の低い情報として扱われます。

『月刊エコカー政策』 記事サンプル

欧州理事会議長、EPBD 改正案に関する EV 充電設置基準の緩和を提案

(自動車全般：EV、EPBD、充電、建物、エネルギー効率、基準緩和)

2017 年 4 月 11 日、欧州理事会議長は、改正「建物のエネルギー性能に関する 2010 年 5 月 19 日の欧州議会および理事会指令 2010/31/EU」(EPBD：Energy Performance of Building Directive)」(以下、改正 EPBD)に基づく EV 充電施設設置義務の数を削減する提案を行った。改正 EPBD に関する、欧州理事会議長の提案では、10 台の駐車スペースを有する建物を対象に、10 台の駐車スペースのうち、最低 1 台の駐車スペースに充電施設の設置が義務付けられる欧州委員会の要求提案を退けている。代わりに 4 月 11 日の提案では、1 つの駐車場に 1 つの充電施設を求める、欧州委員会の提案と比べてやや緩やかな内容となっている。

今回の提案では、義務的な充電設備設置要件が適用となるのは、駐車スペース 10 台以上のすべての新設および改修される非居住建物となっている。議長は 2017 年 6 月末までには本提案について欧州議会で各加盟国と協議し、合意に達したい意向を示している。

参考：欧州委員会の当該指令案（一部抜粋）

- 加盟国政府は、駐車スペース 10 台以上のすべての《新設の非居住用建物》及び《大規模改修工事の対象となる既存の非居住用建物》を対象として、少なくとも 10 台のうち 1 台のスペースにおいて、「代替燃料補給インフラ配備に関する欧州議会及び理事会指令 (2014/94/EU)」の意義の範囲内の、「価格シグナルに関連付けられた、充電を開始あるいは終了可能な再充電ポイント」を設置することを確実にしなければならない。なお、本要件は、2025 年 1 月 1 日以降、駐車スペース 10 台以上のすべての非居住建物に適用される。
- 加盟国政府は、駐車スペース 10 台以上のすべての《新設の居住用建物》及び《大規模改修工事の対象となる既存の居住用建物》を対象として、全駐車スペースにおいて、電気自動車向け再充電ポイントの設置を可能とする電源回路をあらかじめ敷設すること (pre-cabling) を確実なものとしなければならない。

(2017.05.23 IT)

『月刊エコカー政策』 記事サンプル

米の諸州で EV 所有者からの料金徴収の立法化あいつぐ——石油業界が後押しか
(自動車全般：EV、料金徴収、州、立法化、石油業界、シエラ・クラブ)

米国の諸州で、EV 所有者からの料金徴収の立法化があいついでいる。自然保護団体 Sierra Club で電気自動車イニシアティブを統括する Gina Coplon-Newfield らによると、すでにワイオミング、コロラド、ヴァージニア、ネブラスカ、ミズーリ、ワシントン、ノースカロライナ、アイダホ、ジョージア、ミシガンの各州が、電気自動車 (EV) およびハイブリッド自動車 (HEV) の所有者から年額 50 ドル (約 5600 円) ないし 300 ドル (約 3 万 3000 円) の料金を徴収する州法が成立し、施行がはじまっている。

2017 年にはいってからも、インディアナ、サウスカロライナ、カンザス、テネシー、ニューハンプシャー、モンタナの各州の議会に同様の法案が上程されている。また、アリゾナ州とアーカンソー州の運輸局も、EV の所有者から料金を徴収する新たな制度を推奨している。

EV 市場への影響

こうした州の動きは、EV 市場に大きな影響をあたえるものと見られている。たとえば、ジョージア州は、かつて EV の購入者に最高 5000 ドル (約 55 万円) の税額控除を認めていた。このとき、同州における EV の売上はカリフォルニア州に次いで全米 2 位だった。ところが、2015 年にジョージア州はこの税額控除制度を廃止し、逆に EV 所有者から年額 200 ドル (約 2 万 2000 円) の料金を徴収する制度に切り替えた。これにより、同州における EV の売上は 80% 下落した。

背景に石油業界からの働きかけ

EV 所有者からの料金徴収の立法化が各州であいついでいる背景には、石油業界からの働きかけがあるという見かたが有力である。2016 年 2 月、インターネット新聞の *Huffington Post* は、Koch Industries などの化石燃料業界が結成した団体が年間 1000 万ドル (約 11 億円) の予算をかけて、従来型燃料産業の振興と EV への公的補助の廃止をめざして働きかけをおこなっていると報じた。

また、EV 所有者からの料金徴収を支持する論者らは、EV が増えると、州が道路補修に使っているガソリン税が減収になると主張している。しかし、これに対しては、米国内での EV の普及率は全自動車の 1% 未満にすぎず、ガソリン税の減収のほとんどは内燃機関エンジン車の燃料効率改善によるなどとして、料金徴収支持者の主張を疑問視する指摘もある。

(2017.02.20 tt)

『月刊エコカー政策』 記事サンプル

中国工信部「新エネルギー自動車生産企業および製品参入管理規定」を公布

(自動車全般：新エネルギー自動車、工業情報化部、参入管理規定、モニタリング)

1月16日、工信部装備局は「新エネルギー自動車生産企業および製品参入管理規定」(工信部令第39号、以下「規定」と略称)を公布し、新エネルギー自動車の定義および範囲を明確に規定した。生産企業の参入条件、製品参入条件ならびに監督検査措置の整備、運行安全状態モニタリング制度の構築、加えて法律責任の強化が挙げられている。「規定」は、2017年7月1日より施行となる。

「規定」は全32条、主に下記内容を規定している。

- 生産企業の参入条件整備

新エネルギー自動車生産企業が参入を申請する際、申請者は、既に「車両生産企業参入」を取得した自動車生産企業、或いは既に投資プロジェクトの手続きを完了した新設の自動車生産企業であること、また同じ類別の「通常自動車生産企業参入管理規則」に符合すること、設計開発能力・生産能力・製品適合性保証能力・アフターサービスおよび製品安全保障能力を具有することなどの条件を満たさなければならない。同時に、「規定」に付属する「新エネルギー自動車生産企業参入審査要求(以下「参入審査要求」と略称)」は、一步進めて17項目の審査要求を規定し、製品参入条件を明確にしている。

- 製品参入条件の整備

参入を申請する新エネルギー自動車製品は、関連の法律法規及び安全技術条件に符合し、「新エネルギー自動車製品特別検査項目および根拠標準」と、同一類別の「通常自動車関連標準」にも符合し、検査機構の検査に合格しなければならない。同時に「規定」に付属する「新エネルギー自動車製品特別検査項目及び根拠標準」中で、更に進んだ39項目の検査標準を規定し、製品の参入条件を明確にしている。

- 運行安全状態モニタリング制度の構築

生産企業は、「新エネルギー自動車製品運行安全状態モニタリングプラットフォーム」を構築し、ユーザーとの協議に基づき、販売済み製品の運行安全状態に対してモニタリングを実施しなければならない。ユーザー情報を保護するため、「規定」は、生産企業に運行安全状態の情報を適切に保管し、漏洩や改竄、破棄、販売或いは不法な他人への提供などをしてはならず、運行安全状態に関係のない状態をモニタリングしてはならないことを要求している。

- 監督検査対策の整備

「規定」は次の2点を明確にしている。工信部は、資料審査・実地検査などの方法により、生産企業に対して「参入審査要求」の保持状況、生産適合性状況などに関する監督検査を実施する。また省級工業情報化主管部門は、管轄区内生産企業の生産状況に対し、監督検査を実施する。生産停止12か月以上の企業を対象に工信部は特別公示を行い、生産を再開する前には、その「参入審査要求」の保持状況に対して調査・検証を実施しなければならない。

『月刊エコカー政策』 記事サンプル

- 法律責任の強化

参入申請に際し、関連の状況をごまかしたり、虚偽の資料を提出したりした場合は、工信部が申請の受理、或いは参入を認めず、警告を与えて、申請者が一年以内に再度参入申請をすることはできなくなる。また詐欺・賄賂など不正な手段で参入を取得した時は、その参入を取り消し、申請者は三年間再度参入を申請することはできない。生産企業が、「道路机动车辆生产企业及产品公告」に搭載されていない新エネルギー自動車の車種を生産・販売した際、工信部は、「道路交通安全法」に基づき処罰する。

【参考 URL】

「新エネルギー自動車生产企业及产品参入管理规定」の原文は下記の URL より閲覧できる（中国語簡体字）。

<http://www.miit.gov.cn/n1146295/n1146557/n1146624/c5462995/content.html>

(2017.01.18 TC)

『月刊エコカー政策』 記事サンプル

中国工信部など4部委合同で「自動車動力電池産業発展促進行動プラン」を印刷配布
(自動車全般：工業情報化部、自動車動力電池、産業発展、行動プラン)

工業情報化部は、中国の自動車動力電池産業発展能力および水準を急速に向上させ、新エネルギー自動車産業の健全で持続的な発展を推進するために、自動車業界組織・重点大学・完成車および動力電池主要生産企業を組織して特別研究を展開し、発展改革委・科技部・財政部など関連部門と合同で、2017年2月20日、「自動車動力電池産業発展促進行動プラン」(以下「行動プラン」と略称)を印刷配布した。行動プランは「国務院 省エネと新エネルギー自動車産業発展計画(2012 - 2020年)の印刷配布に関する通知」(国発〔2012〕22号)、および「国務院事務局 新エネルギー自動車普及促進に関する指導意見」(国辦発〔2014〕35号)を徹底して設けられたものである。

「行動プラン」では、国際範囲で動力電池産業発展の趨勢に対する判断に鑑みて、中国の動力電池発展を3段階に分けて提示する。

- 2018年、現有製品のコストパフォーマンスを高め、高品質電池の供給を保障する。
- 2020年、現在の技術を基礎に、改善を加えた新世代のリチウムイオン電動電池の大規模な応用を実現する。
- 2025年、新しい化学原理を採用した新システムの電池によって、技術変革とテスト開発の実現に力を入れる。

具体的には、5方面の開発目標を提示している。

- 第一は、製品の大幅な品質向上を図り、2020年動力電池システムの比エネルギー(specific energy)を、出来るだけ現在の水準の倍の260W時/kgまで高め、コストを1元/W時以下に引き下げ、2025年の単体動力電池比エネルギー(specific energy)を500W時/kgまで高める。
- 第二は、大規模使用の需要に関しても製品の安全性を満足なものとし、全ライフサイクルの安全生産および使用を実現する。
- 第三は、産業規模を合理性に依拠する形で発展させ、2020年には、業界総生産能力1000億W時、生産販売規模を400億W時以上有するリーダー企業を形成する。
- 第四は、中心材料および部品分野で重大な進展をはかり、2020年には中核的競争力を具有するイノベーション型中心企業を形成する。
- 第五に、ハイエンド設備が産業を支え、2020年には、設備のスマート化発展、製造コストの大幅低減を実現する。

将来の産業発展目標を実現するために、「行動プラン」は、動力電池のイノベーションセンター建設、動力電池改善プロセスの実施、新システムの動力電池研究の強化、全産業チェーン協同開発の推進、製品品質や安全水準向上、標準システム構築の促進、テスト分析および評価能力構築の強化、完全な安全管理監督システムの構築、キー設備研究開発と産業化の加速など、9項目の重点任务を提示した。また、政策による支持基盤強化、産業発展環境の整備、産業同盟の力の発揮、人材の育成と受け入れを加速、国際協力と交流の

『月刊エコカー政策』 記事サンプル

強化など 5 方面の保障措置を提出し、併せて重点任務および保障措置の実施部門を明確にしている。

(2017.02.17 TC)

Sample

『月刊エコカー政策』 記事サンプル

韓国環境部、水素燃料電池自動車に対する支援方案を発表へ

(自動車全般：燃料電池、水素、電気自動車、充電施設、高速道路)

韓国環境部は 2017 年 3 月上旬、水素燃料電池自動車と電気自動車を含む環境に優しい自動車に関連するインフラの構築、ならびに関連支援方案を策定したことを明らかにした。環境部は、充電インフラの構築、営業用水素燃料電池自動車の登録基準の緩和、および高速道路の使用料の削減などが骨子となっていると述べた。主な内容は以下の通り。

1. 複合充電施設の設置

政府は、民間企業からの投資を活用し、水素燃料電池自動車と電気自動車の複合充電施設を 2020 年までに 100 ヶ所、2025 年までに全国 200 ヶ所に構築する方針である。

対象となる場所は、主に高速道路を中心に選定される予定であり、充電施設だけではなく、商業施設の建設を併せて推進すると説明している。政府は、「道路法」などの関連する法令を改定し、2017 年上半期のうち具体的な事業計画を策定した後、2018 年 3 月までには事業者を選定し、本格的に事業に着手する計画であると述べた。

2. 水素燃料電池自動車に対する規制緩和

まず、営業用水素燃料電池自動車に対する登録基準などを緩和するために関連する規定を 2018 年 3 月までに改定する方針である。

運送用水素バスの登録基準を現在の 16 人用以上から 13 人用以上へと緩和し、自動車レンタル事業においては、水素燃料電池自動車を使用する場合にインセンティブを提供する計画である。加えて、水素バスなど 4.5 トン以上水素燃料電池自動車に対して安全基準を設ける方針としている。

3. 高速道路の使用料削減など支援政策

政府は、電気自動車と同様に、水素燃料電池自動車に対しても高速道路の通行料を削減するために、関連する条文を 2017 年 9 月までに改定する予定である。また、水素燃料電池自動車の充電施設を設置できる場所についても、制限を緩和する方向へ法令が改定される予定となっている。

上記のような政策の一環として、環境部は Hyundai-Kia 自動車社とパートナーシップを締結し、水素燃料電池自動車の Car Sharing 事業を韓国 Gwangju 市で実施すると 2017 年 3 月に発表している。

環境部は、2013 年から水素燃料電池自動車の普及事業に力を入れており、現時点までに全国で 310 台の水素燃料電池自動車が運用されているが、2020 年を目標に 1 万台を普及できるようにインフラを構築していくと述べている。また、環境部は水素燃料電池自動車の普及事業に投資する予算について、2017 年で約 18 億円であると発表している。

(2017.02.27 JM)

『月刊エコカー政策』 記事サンプル

インド道路交通省、政府が年内の電気自動車推進政策の導入を検討していると発表
(自動車全般：EV、政策、年内、導入)

2017年5月15日、インド道路交通・高速道路省（MoRTH）は声明を発表し、与党であるインド人民党（BJP）が主導する国民民主連合（NDA）の連立政権が2017年の年末までに電気自動車政策を打ち出す予定であることを明らかにした。

インド道路交通・高速道路省のNitin Gadkari大臣によると、各大臣らが集まり自動車政策ドラフトを共同で準備する場として、大臣らの非公式グループが設けられたという。メンバーには、道路交通・高速道路省のNitin Gadkari大臣のほか、財務省からArun Jaitley大臣、重工業大臣Anant Geete氏、環境大臣Anil Dave氏、電力省、石炭省、新再生エネルギー省の大臣Piyush Goyal氏が含まれる。

2017年末までに打ち出される当該電気自動車政策には、大型車両と小型車両の両方が対象として含まれる見込みであり、自動車からバスまで幅広く対象となる。Gadkari氏によれば、電気自動車とその支援インフラへの投資に興味を示しているインド企業が既にいくつかあるという。

2017年5月上旬には、インド政府のイニシアチブである「NITI Aayog」からレポートが公表され、個人で所有するガソリンおよびディーゼル燃料自動車の普及を留める試みの一環として、電気自動車メーカーに財政的なインセンティブを進める内容が含まれている。対象には、バッテリーや共通の部品に関するコンソーシアム、また、インドのオリジナル機器メーカーについての共通部品調達、バッテリーセル技術等の開発などのプラットフォームも対象に含まれる。

また同レポートでは、モディ首相の2032年までに国内全ての自動車を電動化させるという目標に言及している。2032年までに3つのフェイズを設け、それぞれ以下のように設定している。

- フェイズ1（2017年—2019年）：「矢をつがえる（Notching the Arrow）」
- フェイズ2（2020年—2023年）：「弓を引く（Drawing the Bow）」
- フェイズ3（2024年—2032年）：「矢を放つ（Letting the Arrow Fly）」

インドでの電気自動車販売は現状、それほど多くはない。2016財政年度における車両販売は37.5%上昇し、2万2千台となり、前年の1万6千台より大きく上昇したが、四輪車両はそのうち2千台のみであった。これらのデータは自動車ロビーグループの、インド自動車工業会が公表したものである。

インド政府は「国家電動モビリティ・ミッションプラン2020」および「インドにおける電気自動車の採用ならびに製造の加速（FAME India Scheme）」のもと、2020年までに600万台の電気自動車およびハイブリッド車を使用するという目標を設けている。それらの車両にはいくつかの補助金制度が設けられ、FAME India Schemeのもと、バイクに関しては

『月刊エコカー政策』 記事サンプル

2万9千ルピー（約5万円）、自動車は13万8千ルピー（約24万円）の助成が設けられている。

※1ルピーは約1.72円（2017年5月23日時点）

【参考 URL】

NITI Aayog Report “India Leaps Ahead: Transformative Mobility Solutions For All”

https://www.rmi.org/wp-content/uploads/2017/05/NITI_RMI_India_Report_2017.pdf

National Electric Mobility Mission Plan 2020

<http://dhi.nic.in/UserView/index?mid=1347>

FAME India Scheme

<http://www.fame-india.gov.in/#>

(2017.05.23 IT)

『月刊エコカー政策』 記事サンプル

オーストリア政府、「交通部門におけるクリーンエネルギー国家戦略」等を発表
(自動車全般：代替燃料、クリーンエネルギー、指令 2014/94/EU、EV 購入補助金)

オーストリアは、これまでエレクトロモビリティというテーマに積極的に取り組み、先駆的役割を担ってきた国のひとつである。公共の充電ステーションの数は国際比較においても極めて高い。しかしながら、国内の電気自動車（EV）普及だけが思うように進んでいない（2016 年 11 月現在の国内 EV 総登録台数はおよそ 8600 台）。

こうした中、2016 年末、同国政府は「交通部門におけるクリーンエネルギーに関する国家戦略枠組み」、そして EV 購入補助金支給制度を含めた「エレクトロモビリティ施策群」という二つの重要な政策を発表した。以下にそれぞれの要点を示す。

■交通部門におけるクリーンエネルギーに関する国家戦略枠組み

オーストリア政府は 2016 年 11 月、EU の「代替燃料補給インフラ設備に関する欧州議会及び理事会指令」（2014/94/EU）の定めに従い、「交通部門におけるクリーンエネルギーに関する国家戦略枠組み（Nationalen Strategierahmen Saubere Energie im Verkehr）」を策定した（原文は以下の URL 参照、ドイツ語のみ、46 ページ）。

<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/downloads/strategierahmen.pdf>

この中で、同国政府は、2050 年までに同国の交通部門を CO2 ニュートラルとすることを目標に掲げ、この目標に向けて今後 10 年間から 2030 年にかけて、道路交通にけるディーゼル及びガソリン燃料の消費量を大幅に減らす方針を打ち出している。そして、CO2 ニュートラルなモビリティに向けた政策として、「交通部門における代替燃料への転換」及び「再生可能エネルギーを利用したエレクトロモビリティの普及」を重視するとしている。

■エレクトロモビリティ施策群

さらに、同国の連邦交通・イノベーション・技術省、連邦環境省、そして自動車業界の三者は 2016 年 11 月 23 日、2017 年 1 月から「エレクトロモビリティ施策群（E-Mobilitätspaket）」を共同で実施する旨を発表した（連邦交通省によるプレスリリース原文は、以下の URL 参照、ドイツ語のみ。）

<https://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2016/1123OTS0074.html>

同施策群のため総予算 7200 万ユーロ（約 88 億円）は三者が拠出し、そのうちの 4800 万ユーロは EV 等向け（詳細は以下参照）、そして 500 万ユーロは電気二輪車及び小型電気商用自動車向けの補助金支給に充てることが決まっている。

なお、EV 購入補助金支給制度の概要は、以下の通りである。

【一般ユーザ向け】

- 純電気自動車あるいは燃料電池自動車：4000 ユーロ（約 49 万円）
- プラグインハイブリッド：1500 ユーロ（約 18 万円）

【事業者向け】

- 純電気自動車あるいは燃料電池自動車：3000 ユーロ（約 37 万円）
- プラグインハイブリッド：1500 ユーロ（約 18 万円）

『月刊エコカー政策』 記事サンプル

ただし、以下の自動車は、同補助金支給の対象外となっている：

- 正規の車両本体価格が 5 万ユーロ（約 613 万円）以上の自動車
- ディーゼルエンジン搭載プラグインハイブリッド自動車

(2016.12.13 et)

Sample



『エコカー・電池/材料・インフラ調査報告』

～ Overseas car, battery/materials, and infrastructure info. Services ～

政策・法規制とは別に、エコカーや電池および関連材料、または関連インフラなどを対象とした、海外の各企業戦略や市場動向、技術開発情報について情報をお届け致します。

これらの情報は企業様によって要望される情報が大きく異なることから、お客様毎に必要とされる情報の種類、量、報告頻度、対象国などをご相談させていただき、個別の調査および情報配信とさせていただきます。

【情報サンプル】（例：電池関連）

- 第5回ドイツ・バッテリー・フォーラム——6社が国内セル生産に向けて新アライアンス結成
- 米国の独立した安全規格認証機関であるULが使用済EVバッテリーの安全規格を作成。
- 韓国政府、三元系リチウム電池問題で中国に圧力
- 仏中小企業が日産Leafの使用済電池を再利用したデータセンターを開発オープン

【お問い合わせ・ご相談の例】

（例1）単体の個別調査依頼例

- ◆ 相談案件：電池および電池部品に関する最新情報調査

◆ 希望

- 情報の種類：リチウムイオン電池およびその材料（電極、セパレータ、電解質、セル等）に関する最新情報・トピックス
- 量：1カ国あたり30ページほど / 報告頻度：繰り返しなし
- 対象国：EU、ドイツ、フランス、中国、米国

（例2）任意の定期情報配信に関する依頼調査例（月刊エコカー政策との組み合わせ可能）

- ◆ 相談案件：リチウムイオン電池関連ニュースの定期配信

◆ 希望

- 情報の種類：エコカーのバッテリーおよびリチウムイオン電池関連ニュース
- 量：月に記事10件程度 / 報告頻度：毎月
- 対象国：EU、米国、中国

サービス名	『エコカー・電池/材料・インフラ調査報告』
価格	応相談 ※『月刊エコカー政策』の記事件数と価格を一つの目安としてご検討下さいませ。
お申込み・お問い合わせ	contact@envix.co.jp （担当：石塚）

【特徴】

■ 迅速な現地情報の提供

長年、自動車やEVに携わってきた海外 パートナーが現地語情報をいち早く入手, 日本語へ

■ 広範な情報ソース

スタッフ・パートナーの綿密なネットワークにより, 広範囲の情報を入手, 体系的に提供

【お問い合わせ】

エンヴィックス有限会社

TEL: 03-5928-0180 E-Mail: contact@envix.co.jp

担当：石塚

『エコカー・電池/材料・インフラ調査報告』記事サンプル

仏中小企業が日産 Leaf の使用済電池を再利用したデータセンターを開発オープン
(電池関連：電気自動車 (EV)、使用済電池、再利用、Webaxys)

日産 Leaf の使用済電池を電力貯蔵設備として再利用したデータセンターがフランス北部にオープンした。世界的にデータセンターにおける電力消費量が増加していることから、省エネタイプの環境に優しいデータセンターの開発の需要が高まっている。

上記の日産 Leaf の使用済電池を電力供給源としたデータセンターはフランス北部セーヌマリティム県でオープンした。このデータセンターは同県の中小企業「Webaxys」社によって開発された。

データセンターは主にコンピューターや通信機器の大量のデータを貯蔵・確保するための設備で、とりわけサーバーを冷却するための電力（フランス電機製造業者団体 Gimléc の調査によると、データセンターの電気代の 40% を占める）が恒常的に供給される必要がある。従来の電力網に依存しない太陽光等の再生可能エネルギー発電設備がデータセンターに設置されるケースが増えているが、再生可能エネルギーには間欠性の問題がしばしば生じることがある。Webaxys 社のデータセンターでは世界で最も普及している日産 Leaf（2015 年の販売台数 4 万 5000 台）の使用済電池を活用した電力貯蔵システムが採用され、この間欠性の問題に対処している。

電気自動車の電池が 24kWh あるいは 30kWh の電池容量を維持できなくなった場合には、電池の交換が必要となる。使用済電池の残留容量は 17kWh 程度であるが、インバーターに電力を供給するための十分な容量で、再生可能エネルギーからの電力、あるいは電気料金が安いときに従来の電力網からの電力をこれらの使用済電池に貯蔵することでコストを抑えることができる。Webaxys 社のデータセンターにおいては、使用済電池をリサイクルせずに約 10 年間程度再利用することが可能で、米国の電力管理企業である Eaton 社のインバーターと IT 設備が採用されている。

Webaxys 社のデータセンターは、省エネかつ環境に優しいデータセンターの開発を目指した欧州のプロジェクト「GreenDataNet」の枠組みで開発された。なお、世界の電力消費量のうちデータセンターが占める割合は 1.5～2% となっている。

【関連 URL】

<http://www.connaissancedesenergies.org/un-data-center-connecte-des-batteries-usagees-de-voitures-electriques-160630>

(2016.06.30 Hg)

第5回ドイツバッテリーフォーラム——6社が国内セル生産に向けて新アライアンス結成

(電池関連：EV、セル、ドイツバッテリーフォーラム、KLiB)

2017年1月24日にドイツ・ベルリンで開催された「第5回ドイツ バッテリーフォーラム」(主催：リチウムイオン電池コンピタンス・ネットワーク (KLiB)、後援：ドイツ連邦教育研究省 (BMBF)) の場で、以下の6社が、新規にアライアンスを結成し、数年後に電池セルの量産を実現する意向を表明した。

- 1) Thyssen-Krupp (鉄鋼、プラント建設)
- 2) M+W Group (設備・プラント建設)
- 3) Manz AG (機械、エンジニアリング)
- 4) Litarion GmbH (セル加工)
- 5) BMZ Batterie Montage Zentrum GmbH (電池組立生産)
- 6) StreetScooter GmbH (EV 開発・生産)

■自動車メーカーやサプライヤーからの参加表明は今のところなし

ご覧の通り、今回結成されたアライアンスには、大手自動車メーカー及びサプライヤーは含まれていない。現在、ドイツの自動車メーカーは LG 化学、パナソニック、サムソン各社からセルを購入している。しかし、電気自動車のバリューチェーンの約 40% を電池が占め、さらに電池のバリューチェーンの 60% 強をセルが占める中、状況は一転する可能性がある。昨年 11 月には、VW のマティアス・ミュラー (Matthias Müller) CEO が、ドイツ・ミュンヘン市で開催された『ハンデルスブラット (Handelsblatt)』新聞社主催の「自動車サミット (Autogipfe)」の場で、国内に VW グループ初の電池工場を建設する意向を公にしており(報告者注：しかし、具体的な計画の進展はこれまでのところ聞こえてこない)、また 2017 年 1 月 27 日付のドイツ WELT 紙は、ボッシュが電池セルの自社生産に踏み切るか否かの決断を年内にも下すと報じている。

■量産施設に要する費用は 100 億～150 億ユーロ

KLiB の試算によると、アジアのメーカーと肩を並べる規模の量産施設を設立するには、100 億～150 億ユーロ(約 1 兆 2075 億～1 兆 7175 億円)の費用がかかる。こうした莫大な投資規模に鑑み、本アライアンスでは、今後数か月内にさらに参加企業を獲得したいとしている。なお、BMBF の基盤技術・イノベーション部長である Wolf-Dieter Lukas 氏は、バッテリーフォーラムの聴衆を前に、政府による財政支援を約束し、「政府が責任を回避することはない」旨を断言した。

※リチウムイオン電池コンピタンス・ネットワーク (KLiB) とは

リチウムイオン電池コンピタンス・ネットワーク (KLiB) は、ドイツの電池業界発展のために形成された企業と応用研究機関のネットワーク。現在、BMW、Daimler、BASF、VARTA、SGL グループ、ZSW など約 50 の企業・機関が所属している。所属組織一覧は、以下の URL を参照：<http://www.klib-org.de/ueber-klib/mitglieder/>

『エコカー・電池/材料・インフラ調査報告』記事サンプル

(2017.01.25 et)

Sample

『エコカー・電池/材料・インフラ調査報告』記事サンプル

米国の独立した安全規格認証機関である UL が使用済 EV バッテリーの安全規格を作成
(自動車全般：電気自動車、ハイブリッド車、使用済バッテリー、安全規格)

2016 年 12 月、使用済の EV バッテリーが安全に次の新たな用途に使用されることを確実なものとする手助けとするため、独立した安全規格認証機関である UL は、安全規格 UL 1974 の策定を進め、自動車メーカーや回収業者、電力会社、ならびに学界などから情報を集めている。新たな規格は、使用済 EV バッテリーのユーザーに、当該バッテリーが住宅用、商用、または発電所規模での貯蔵用途においても有効に機能するということに対する信頼を提供することを目的としている。

UL のシステムにおいては、各バッテリーはその健全な状態によって分類され、状態の悪いものは、バッテリーパックのどの部分が交換される必要があるのか、またリサイクルが必要なのかを決定する試験プロセスを通じて排除される。

現在、世界中で 150 万台以上の電気自動車やハイブリッド車が走行しており、来年か再来年には、それらの自動車のライフサイクルが終了する時期となり最初のバッテリーのリサイクルの波が訪れる見込みである。一方でそれらのバッテリーは元々の能力のおよそ 8 割を保持しており、大量の定置型エネルギー貯蔵用途に十分な量となる。

使用済 EV バッテリーを大規模に再利用する取組みは未だ確立されたとはいいがたいが、UL は様々な研究組織と協働で、開発の最前線に立ってそれらの課題に取り組んでいるという。現在、UL はカリフォルニア大学サンディエゴ校と協働で、大学のマイクログリッドシステムと使用済 EV バッテリーを統合する試みのパイロットプログラムを進めている。

UL は 2017 年の早期に UL 規格 1974 を公表する見込みとしている。

【関連 URL】

UL Standard 1974 について

<http://www.ul.com/inside-ul/the-afterlife-of-electric-vehicle-batteries/>

(2017.1.17 IT)

『エコカー・電池/材料・インフラ調査報告』記事サンプル

韓国政府、三元系リチウム電池問題で中国に圧力

(電池関連：韓国、中国、三星 SDI、LG 化学、三元リチウム電池、補助政策)

中国における新エネルギー自動車の動力用電池関連企業の参入について、従来の新エネルギー自動車を対象とした財政補助と、今回の電池関連の財政補助を連結するという方針は、韓国電池企業および韓国政府の大きな関心を引き付けた。韓聯社の 2016 年 6 月 29 日の報道によれば、同年 6 月 28 日、中国国务院、李克強総理と韓国の黄教安國務総理が、北京人民大会堂で会談を行い、黄教安は中国が三元系リチウムイオン電池に関連する問題の積極的な解決を図るよう要求し、他方で李克強國務総理が解決に向けた調査に言及した。一連の動きは、韓国電池企業が未だに中国の“電池リスト”に入れないでいる問題について、韓国政府が中国政府に圧力を加え、外交ルートを通じて解決を図ることを望んでいるということである。

中国政府は安全性の観点から、電池企業に対して《自動車動力蓄電池業界規範条件》を満足させ、併せて関連企業リストに収載されることを要求しており、リスト外の電池を採用した新エネルギー自動車は、補助を受けられない。工信部は現在までに、4 回にわたって《自動車動力蓄電池業界規範条件》に適合する企業リストを公表しているが、韓国電池企業は未だこのリストに搭載されていない。

2014 年から、韓国三星 SDI・LG 化学が中国市場への資本投入を拡大し、中国でリチウムイオン電池生産工場を合資で建設、併せて多くの自動車メーカーの新エネルギー自動車向けにリチウムイオン電池を供給している。2015 年 10 月に、三星 SDI および LG 化学が、西安と南京のそれぞれの工場で生産を開始した。LG 化学南京工場は、毎年 5 万台の電気自動車用電池を製造することができ、三星 SDI 西安工場は、毎年 4 万台の電気自動車用電池の供給が可能である。

LG 化学は、現在中国市場で、上汽・長城自動車・奇瑞自動車などの自動車メーカーを顧客としている。一方、三星 SDI は、江淮・北汽新エネルギー・宇通客車・福田自動車などの自動車メーカーと取引をしている。ただし、三星 SDI および LG 化学が電池リストに収載されなければ、多くの自動車メーカーがその他の電池を購入するようになるだろう。

韓聯社の報道によれば、2016 年 1 月、中国政府は中国企業が生産したリン酸鉄リチウム電池を搭載した公共交通電動車両を対象に補助金を提供したが、LG 化学・三星 SDI などの企業が生産した三元系リチウム電池搭載の自動車を補助範囲外に置いた。これにより中国側のこの種の電動公共交通車両への補助政策が、両国の外交摩擦を引き起こしたとされる。

同年 2 月、韓国産業通商資源部は、三元電池の公共交通車両補助問題で、中国政府に書簡を送り、更に韓国政府が中国駐韓大使に出頭を求めて、協力を要請するなど、様々なルートを通じて中国側へ異議を表明している。同年 3 月 17 日、北京で行われた中韓商務部長会談の席上でも、韓国側は中国側の電動公共車両を対象にした補助政策の変更に対して異議を唱えた。

※三元系リチウムイオン電池とは、正極材であるコバルト酸リチウムのコバルトの一部を

『エコカー・電池/材料・インフラ調査報告』記事サンプル

ニッケルとマンガンで置換し、コバルト・ニッケル・マンガンの3種類の原料を使用することで安定性を高めたもの。

(2016.07.19 TC)

Sample