

## ドイツのカーメーカーの EV は、メルヘン!?

普及にブレーキをかけている  
ドイツの自動車業界と政治家

Info Scout by Setsuko Schwarzer

ドイツ連邦が、同国内の自動車業界と連結し、リチウム・イオン・バッテリーの研究開発生産に大規模な予算をとり、様々なプロジェクトを展開して久しい。具体的には、2009 年から、連邦は累積 30Mio Euro

(約 4,000 億円 1 Euro=140JPY) 以上の金額を投資してきている。しかし、現在ドイツ国内を走行する EV は、32,000 台。そのうちドイツのカーメーカ製は、8,463 台。それも、その半数が、各自社内でのデモ用走行で、実際一般のドライバーの手に渡ったドイツのカーメーカーの EV は、4814 台のみ。米国での現在までの EV 販売台数は、123,000 台だが、そのうち 49%が、Tesla をはじめとする米国製、ついで 36%が日本製で、自動車産業大御所のドイツ製は、わずか 9%。欧州の EV の普及割合をみても 39%が日本製、ドイツ製が 24%と 20%のフランス製をやや上回っているだけで、ドイツ車の EV 普及は、非常に遅れている。

この調子で、Merkel (メルケル) 首相がターゲットとする 2020 年までに普及台数 100 万台のレベルになるだろうか? 同セクター専門家は、明らかに、「ドイツの EV は、メルヘン。現実的でない。ドイツのカーメーカートップが、政治家を操作して EV 普及を塞いでいる」と指摘している。

EV 技術の鍵を握るバッテリーについては、Dresden (ドレスデン) 近郊の Kamenz (カメンツ) にある LiTec 社の終息により、ドイツ製の量産バッテリーは、夢と終わる。また、同敷地にある Daimler 出資の Deutsche ACCUMotive GmbH は、今後、韓国製の電

池パッケージのみに集中することになる。

Daimler 出資のブランド Smart は、主要市場である米国と中国からの需要が、ガソリンバージョンのみのため、EV バージョン生産は、現在のところストップ。VW (フォルクスワーゲン) Golf の外形は、ガソリン・ディーゼル車と EV を比較するとなんと EV のほうが、搭載電池パッケージのために 350Kg も車体が重たい・・・と EV 普及にとっても最適状況ではない。



<http://www.daserste.de/information/reportage-dokumentation/dokus/sendung/das-maerchen-von-der-elektro-mobilitaet-100.html> より引用

2020 年までの EV100 万台普及実現は・・・? とはにかむ  
Merkel 首相 (上) 自社独自の EV 開発はしないと語るドイツカーメーカーのトップたち (下)

ベルリンで、一般市民に 10 日間無料でドイツ各カーメーカーVW Golf, BMW i3, Smart, E-Tron 等の EV テスト・ドライブ・キャンペーンを行った。モニター結果は、静かなドライブ感覚は快適だが、1 回の充電走行距離が短すぎる。充電できる施設が少なすぎる。その上、安くても 35,000Euro (約 480 万円) は、通常の車の値段より 30%も高すぎるということで、誰も自己購入はしないと、はっきりと Nein Danke! (No Thanks!)。ドイツの EV への関心は、正直のところ、急速に、薄れてきている。



<http://www.daserste.de/information/reportage-dokumentation/dokus/sendung/das-maerchen-von-der-elektro-mobilitaet-100.html> より引用

落書きがされている充電ポール

いったい今まで費やしてきた EV 普及のための促進助成金は、どこにきえてしまったのだろうか？ Bayerischer Rundfunk (バイエルン放送協会 BR) の Katharina Adami (カタリーナ・アダミ) と Josef Streule (ヨーゼフ・シュトロイル) のレポートチームの調査によると、

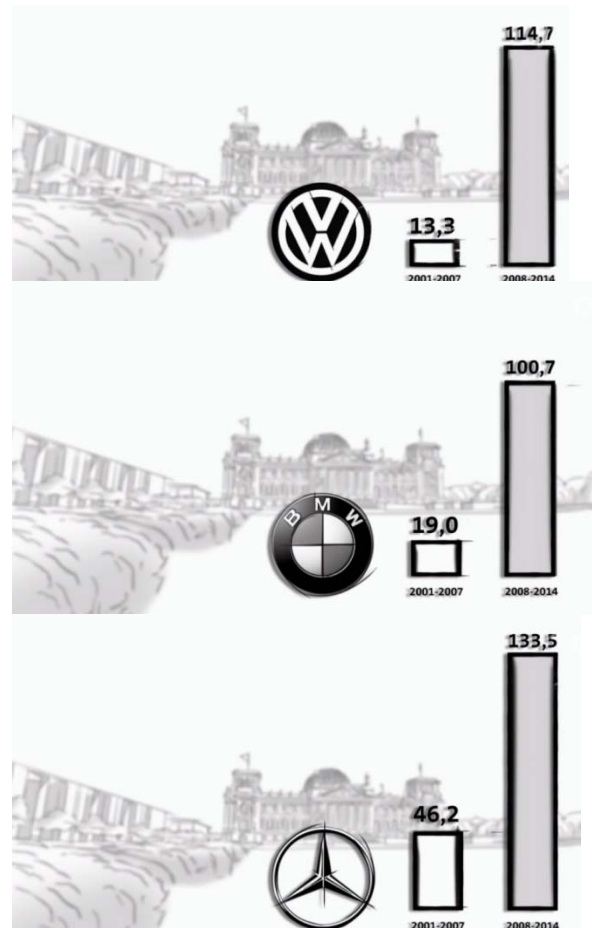
**VW** : すでに、ハイレベルのプラグ・イン・ハイブリッドの Passert GTE が、存在しているにもかかわらず、2016 年まで、同クラスの新規モデル開発に、さらに 3Mil Euro (約 4 億円) の予算を連邦から取得している。現在のところ、Panasonic の電池使用で、E-Motor は、自社で開発するかどうかは、未決定。

**BMW** : 900,000Euro (約 125 百万円) もの助成金を費やして、ミュンヘンにある BMW の常設展示会場 „BMW World“のすぐ外に充電ステーションを設置。しかし、同充電施設は、頻繁に使用されていない。Samsung の電池使用で、カーボンファイバーで軽量化した車体の EV は、通常の生産設備建設工費半額でつくった BMW のライプツィヒ・プラントで生産されている。値段は、先にも記述したドイツの EV 販売価格の約 3,500Euro。新技術へのプレミアム価格として、BMW は、価格をこれ以下に下げない営業方針。

**Daimler** : 1.8Milion Euro (約 2.5 億円) の助成金で、自社内のみに 260 基の充電ポールをつくり、社員が EV で、通勤するためにこの予算は、費やされている。自社の

E-motor を生産せず、Tesla にバッテリーともども、依存。

モーター、バッテリー、そしてデザインまでもが、ドイツのカーメーカー独自の技術ではない。そして、公の助成金を浪費していることになる。



<http://www.daserste.de/information/reportage-dokumentation/dokus/sendung/das-maerchen-von-der-elektro-mobilitaet-100.html> より引用

Bayerischer Rundfunk のレポートでは、ドイツの各カーメーカーは、売り上げが好調にもかかわらず、自己負担で E-Motor、バッテリーの開発を行わず、公からの助成金受託が異常に増えている (単位: 百万ユーロ)



<http://www.daserste.de/information/reportage-dokumentation/dokus/sendung/das-maerchen-von-der-elektro-mobilitaet-100.html> より引用

Daimler の敷地内の充電ポール。このプロジェクト予算は、Daimler とそのサプライヤーMENNEKES のみで、山分けされてしまっている。



筆者も、BMW World の敷地に赴いて現場を見たが、デモ用の“i3”を時々充電するのに使用する充電ポイント。ルーフは、太陽光発電パネルを適用している（筆者撮影）

ここで、これら各問題点の実情にもう少し踏み込んでみると：

1 回の充電で実際走行できる距離と充電時間については、充電ポイントと各 EV 車のコックピットのインディケータに示される数値に大差がある。

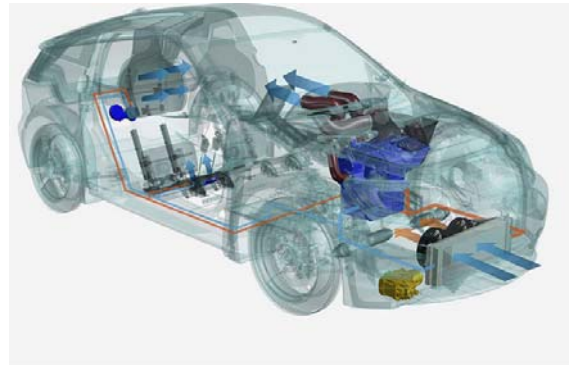
また、従来のガソリンやディーゼル車の二酸化炭素排出量の表示では、ドイツのカーメーカーは、ブリュッセルにある欧州基準 ACEA（The European Automobile Manufacturers' Association）に圧力をかけ、EV 普及に不利になるトリックが、いくつかあることが、最近明らかになっている。

例えば、①バッテリーの充電状態（Stage of Charge SOC）100%から走行消費した電力をもとに新規充電時間を表示するため、実際の各充電ポイントでの充電時間が3倍以上も長くかかるなどの差が出る。②従来のガソリンやディーゼル車の二酸化炭素排出量表示は、最高時速 160km/h ではなく、145km/h でテストを行なった結果を記載し

てもよいことに、2014 年 11 月 18 日改訂を加えている。

③充電施設については、英国、オランダに比べると、非常に少なく、ドイツ連邦内の主要幹線のベルリンーハンブルグ間の高速には、充電施設ゼロ。充電施設のカウンターの仕方も、ドイツ以外の欧州各国は、いくつかの充電ポールを置く充電ステーション施設を 1 ヶ所と数えているが、ドイツは、充電ポールを 1 ヶ所とカウントし、充電ステーションの数を大幅に水増しするトリックを使っている。

④ミュンヘン工科大学が、Audi と BMW 協賛で開発した EV “Vision M”（下図）は、1,6000Euro（約 220 万円）で販売可能であるが、肝心のドイツのカーメーカーでの生産予定は、ない。シンガポールのタクシーとして、使用されているのみ。



Vision M's passenger focused air conditioning - Photo: Alexander Präbst / TUM  
[2015 年 8 月現在のドイツ経済は、中国市場で売上げを伸ばす自動車業界の活躍により、手堅く好調に見える。しかし、差し迫る環境保護問題、技術革新による 5 年から 10 年先の雇用等の社会構造変化を考えると、「新規技術は、ドイツから。生産は、コストのかからない国外で。」と、EV、バッテリー生産をドイツ国内で考えていないことは、非常に危険なことである。](http://www.google.de/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fwww.tum.de%2Ftypo3temp%2F_processed_%2Fcs_m_150409_VisionM_Klima_900_2581600810.jpg&imgrefurl=https%3A%2F%2Fwww.tum.de%2Ffen%2Fabout-tum%2Fnews%2Fpress-releases%2Fshort%2Farticle%2F32329%2F&h=600&w=800&tbnid=Qp5P71EqTtdzjM%3A&docid=ub6lgZZf3N6QpM&ei=9HnRvIaZYHEUoWygMgN&tbn=isch&iact=r&uact=3&dur=1182&page=1&start=0&ndsp=12&ved=0CCMQrQMwWovChM9uOO2bmvxwvAaUchFGQDZ 3より引用</a></p>
</div>
<div data-bbox=)

(17.08.2015)

(参考資料)

<http://programm.daserste.de/pages/programm/detail.aspx?id=1323324FB67A9740A9E00B89E9551A53>（BR 製作番組をドイツ TV 総合チャンネル ARD で放映）