

乗用車より早くEV化が急がれるトラックとバン

2017年7月29日 **BBC** Chris Baraniuk レポートより

最近、電気自動車（EV）の話題が市場をにぎわしています。確かに、まだガソリン車とディーゼル車が圧倒的なシェアを持っていますが、しかし今、世界の道路でEV革命を興しているのはバンとトラックなのです。

パリ、マドリード、メキシコシティ、アテネの各市長が2025年までに市内中心部からディーゼル車の走行を禁止する計画である一方、つい先日、英国政府は2040年までにフランスと同様にディーゼル車とガソリン車の販売を禁止すると発表しました。ロンドンには既に2018年から新規登録のタクシーは全てEVが義務付けられています。

現在、ほとんどの自動車メーカーがハイブリッド車を販売しており、EVも一部販売しています。そして、バンやトラックにも軽油代より電気代を払う機会が増えているのも事実です。

ヨーロッパでは、普及台数ではバンやトラックが全自動車の5%未満ですが、CO2排出量では全車両の約20%にもなります。

オーストラリアのように広大な国土を持つ国でも、EVバンやトラックの普及が広がっています。メルボルンに本拠を置く運送会社Kings Transportは最近、地元EVメーカーのSEA Automotiveから9台のEVバンを購入しました。SEA社のトニーフェアウェザー最高経営責任者（CEO）は、「数年前に比べて、EV組み立てに必要な部品が毎年安価になっているので、運送会社はEVバンが予想よりもはるかに早く経済的に利用できるようになっていく」と話しています。



SEA社のEVバン用プラットフォーム



EVバンプラットフォームを使ったEVバン

SEA 社のバンやトラック向けのプラットフォームは、さまざまな電気商用車に使用できるのでその需要が増えています。SEA 社の EV プラットフォームは、中国の FAW 社が開発したシャーシに、独自技術で開発した電動ドライブユニットを組み込んでいます。

ドイツでは、ドイツ郵便が独自の EV バンの開発を始めており、間もなく他の会社に販売し始める予定です。一方、米国では、ロサンゼルス市は 2030 年までに全車両の EV 化の義務付けを予定しています。

国際エネルギー機関 (IEA) は、今世紀末までに地球温暖化を 2°C 以下に保つこ為には、世界で約 6 億台の EV に依存せざるを得ないと考えています。世界の道路には現在、3 億台以上の商用車があることを考えると、地球温暖化防止の目標は乗用車だけに焦点を合わせる必要はないことは明らかです。

一方、世界のバンメーカーは、日産が開発した商用車専用の電気システムを e-NV200 を使用して電気バンの開発にしのぎを削っています。

電気バンの普及とともにバンの駐車場に充電スタンドの設置が進んでいます。これらの充電スタンドは安価な深夜電力を利用しています。しかし、トラックやバンを一晩中充電し始めると、国によっては電力消費のロードカーブが大きく変わる可能性があることも予想されています。

今後、数年間に世界で数百万台の新しい EV バンや EV 乗用車が登場するのは必至で、世界中の電力網に適応する必要があります。英国のナショナルグリッドはすでに、EV バン、EV トラック、EV タクシー、EV 乗用車の潜在的なブームを予測して、受け入れの準備を着々と進めています。

EV バンは、比較的決まった都市路線を走行するので、充電スタンドの設置については、それほど懸念されるものではありませんが、しかし、長距離を走行する大型トラックは、より厳しい状況にあります。長距離輸送トラックに電力を供給するために、電車の様なオーバヘッド架線からパンタグラフでの給電の実験も既にスタートしています。

小ぶりのバンは近い将来全て EV に置き換わると思います。英国ではかつて普及していた、早朝のミルク配達用の電気バン（デポで深夜電力のみで充電）の復活の動きがあるのは見逃せません。

フランス北部に近い、英国領のジャージー島のジャージー郵便に、昨年 15 台の日産 e-NV200EV が配備され活躍中です。



ジャージー島のジャージー郵便で使われている日産 EV バン

英国政府は国立輸送研究所の研究の一環として、低炭素物流プロジェクトに取り組むベンチャー企業に 2000 万ポンド（約 28 億円）の補助金の供与を表明しています。

日本も大手宅配業者が積極的に低炭素物流プロジェクトに取り組んでいるのは、大変結構なことです。しかし、国策として EV バンで行くのか、燃料電池車(FCV) バンで行くのか、明確な方向付けが必要と考えます。(了)