

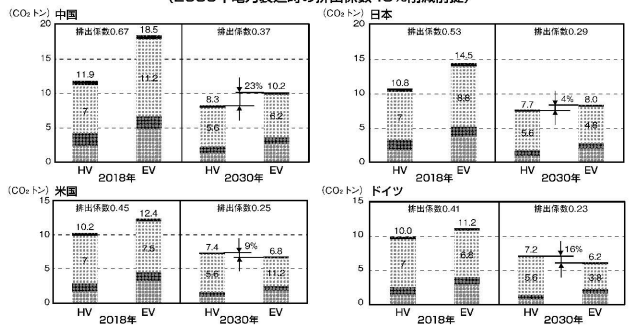
電動車の現実解はHV・PHV

モビリティリーダーチャー

自動車業界では「脱炭素化」(CO<sub>2</sub>)削減の手段として「EVシフト」が謳われている。電力の供給能力や排出係数、顧客にかける負荷などについて検討することなく、短絡的に電気自動車(EV)に誘導することは愚癡に他ならない。ここでは自動車の現実解はEVではなくハイブリッド車(HV)、プラグインハイブリッド車(PHV)であり、化石燃料のカーボンニュートラル(温室効果ガス排出量ゼロCO<sub>2</sub>N)化が肝である」とを解説する。

脱炭素、「EVシフト」は短絡的

図1 米中日独における15年-10万km走行時のLCA-CO<sub>2</sub>排出量比較 (2030年電力製造時の排出係数48%削減前提)



関連の気候変動に関する政府間パネル(IPCC)は2019年比で30年までにCO<sub>2</sub>を48%削減、50年にCO<sub>2</sub>を達成を提示した。重視すべきは30年の目標達成が定かろければ、世界の平均気温上昇が産業革命前と比べ1.5℃を越える点にある。気候危機の連鎖が始まり、人類の方では制御不能な状況に陥る危険の関門となる。

30年のCO<sub>2</sub>削減目標 人類の岐路 最大の関門

藤村 俊夫  
愛知工業大学 工学部 客員教授

Touson自動車戦略研究所代表、自動車・環境技術戦略アナリスト、愛知工業大学工学部客員教授(工学博士)、元トヨタ自動車、コンサルティングファーム、自動車関連部品メーカーなど数社の顧問を兼任

どうも、各国の政府もメーカーも、30年の目標達成に向けて危機感を持って行動していないと言えない。ウェル・トワ・ホール(W自動車)のCO<sub>2</sub>削減に注目する。三つの課題が見えてくる。「限定した産種規制」(NCA)評価で「無意味」規制の対象が「電力の排出係数にせよ保有車という認識」(EV)規制(米国)や新エネルギー車(NEV)規制(中国)におけるEVの削減の具体策が議論されていない。知、道徳に乏しく、単なるEVの拡大はCO<sub>2</sub>削減の救世主にはならない。一方で、EVが顧客に負担をかける理由も、価格が高い、航続距離が短い、充電スポットが少ない、充電時間が長い、電池が劣化する、リセルバリュが低い、保険料が高いなど、補助金などの優遇措置がなければ、販売は間違いなく頭打ちである。本来実施すべきはEVガソリン車の強化および各国が設定する基準を厳しCO<sub>2</sub>規制に変えることにある。一方、自動車メーカーはこれらの形規に順応できるような生き残りをかけて開発を進めなければならない。具体的には軽量化やシステム効果の改善、HV、EV、燃料電池車(FCEV)の全方位開発、各国政府がロケットを叩き、技術論から偏向した車種規制を導入しても、顧客の負担を増やすばかりか、肝心のCO<sub>2</sub>削減目標すら達成できない。