

平田仁子と読み解く、 パリ協定後の気候変動対策



第45回 世界ではEVがぐんぐん増えている

(一社) Climate Integrate 代表理事 平田 仁子

中国、アメリカ、欧州で、EV（電気自動車）の販売・登録が急速に伸びています。最近では、大型の車やSUV（スポーツ用多目的車）を含めて車種も増え、価格も安くなってきました。ゼロエミッション車（ZEV）を実現するグローバルなイニシアティブも拡大し、政策強化も進められています。一方、日本ではEVが走っているのを見かけるのは本当にまれです。どうしてなのでしょう。

運輸部門のCO₂排出削減としてのEV促進のうねり

運輸部門のCO₂排出は、世界の需要側の排出の約3分の1を占めています。日本の場合はCO₂全体の2割弱を占め、その8割がクルマの利用によるものです。

この運輸部門の対策を進めるために、2021年にイギリスのグラスゴーで開催された気候変動枠組条約第26回締約国会議（COP26）では、130団体の署名による「ゼロエミッション車宣言」が発表されました。この宣言は、2022年のCOP27で、ZEVを加速させるプラットフォーム（「Accelerating To Zero (A to Z) Coalition：ゼロ加速連盟」）へと進化し、これまでに30カ国の政府を含む220団体が参加するほどに拡大しています。宣言では、主要国は2035年までに、世界全体は2040年までに全ての車の販売をZEV（※）にすることを約束しています。

また、政府の率先実行として、2022年9月には9カ国の政府（オーストラリア、カナダ、

ドイツ、イスラエル、オランダ、ニュージーランド、ノルウェー、スウェーデン、アメリカ）が、公用車をゼロエミッションにする宣言を発表し、政府として2035年までに保有車・利用車を100%ゼロエミッションにすることを約束しています（大型車・SUVは努力目標）。これらのイニシアティブのどこにも日本の姿はありません。

米中EUにおけるEVの急速な伸び —ノルウェーでは新車販売の約9割

国際エネルギー機関（IEA）の「世界EV見通し2023」によれば、2022年のBEV（バッテリー式電気自動車）・PHEV（プラグインハイブリッド車）の新車販売台数は1000万台を超え、うち、約半分の500万台以上を中国が占めているそうです。中国の勢いのすさまじさには驚かされます。EUの新車販売は100万台超、アメリカは80万台超で、それぞれ前年度で6%、12%と、やはり大きく伸びています。

この近年の増加により、世界のストックのBEV・PHEVの台数は2600万台となり、前年比60%増、2018年比の5倍に上っています。中でも伸びが大きいのは、圧倒的にBEVです。今後もこの勢いは続き、2023年は新車販売台数が1400万台に増えそうだとの見通しも示されています。販売に占めるBEV・PHEVの割合は、ノルウェーでは88%にも上り、次いで、スウェーデン54%、オランダ35%、ドイツ33%となっています。多くの人が普通にEVを選んでいくことが分かります。

これに対し、2022年の日本のBEV・PHEVの新車販売台数は、台数(約10万台)・販売割合(約3%)ともに、他の主要国と比べて著しく低くなっています。

EVの推進を進める 米中EU

各国はEVを普及させるための施策も強化しています。アメリカ

ではインフレ削減法(IRA)で、EVに対して大規模な税優遇措置を発表しています。特にアメリカの国産メーカーを対象に、北米で組み立てられた車のみを対象とし、国内の生産力を高める措置となっているため、日本を含む他国のメーカーには不利な要件となっていますが、この措置によりEVは劇的に安く購入できるようになり需要が大きく高まることが予測されます。

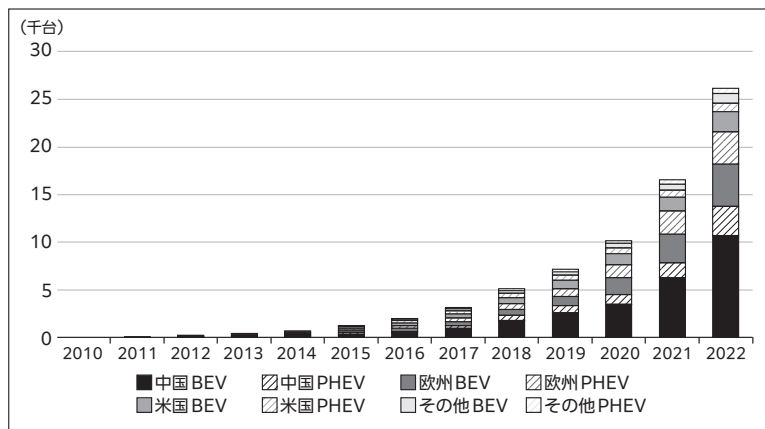
またEUは、「EUグリーンディール」政策において2035年に自動車からのCO₂を100%削減する目標を掲げていることもあり、BEVの普及が大きく加速される見通しです。ドイツの自動車業界の反対を受けて、合成燃料(e-fuel)も例外的に認められましたが、コストがまだとても高く、実用化につなげる見通しはまだ立っていません。実用化するEVと比べ競争力に圧倒的に劣るのが現状です。

そして勢いに乗る中国は、BEVやPHEVなどの販売台数割合を増やすことを政府が義務付けており、2035年には約半分をBEVにすることをめざしていますので、販売台数の多さを踏まえたら、中国のBEV販売は今後も加速すると見られます。

日本のEVはどうなる？

日本では、最近になってトップメーカーのトヨタがEVに本腰を入れ始めたように見えます

●世界の自動車ストック台数の推移(2010年~2022年)



出典:国際エネルギー機関(IEA)

が、これまでガソリンを基本に、ハイブリッド車(HEV)、PHEV、FCVと全方位での開発に取り組んできたため、他の日本の自動車メーカーも同様に、EVの車種が極めて少なく、値段も高く、利用者の選択肢が著しく限られています。充電インフラもまだ十分に整備されていません。政府もトヨタの方針に寄り添うように、先の国際的なZEVのイニシアティブなどには参加せず、広島G7サミットでも、2035年に100%ZEVにするという合意づくりには反対し、結果的に「多様な道筋がある」と自らの逃げ道をつくるような合意に留まりました。

多様な道筋を探ることは完全には否定すべきものではないかもしれません。しかし、世界市場は完全にBEVに振り切れており、米カリフォルニアではテスラの販売台数がトヨタを抜き始めているとのニュースも聞きます。

再生可能エネルギー電気と両輪でクルマを電化することがCO₂削減の最も近道であることは多くの研究でも示されており、今後も加速し続けることは明らかです。日本でもリーズナブルにEVを選びたい人は確実に増えているはずです(私もその一人!)。産業政策としても今が、大胆にEV転換を進めるギリギリのタイミングではないでしょうか。

(※)ここでいうZEVは、いわゆるEVであるバッテリー式電気自動車(BEV)、プラグインハイブリッド(PHEV)、燃料電池車(FCV)をまとめて指す。