

気候変動に伴う価値観の大変化

自動車のEV化、「みどり戦略」(日本)も追隨するか？

新しい農政の目標、環境負荷削減を目指す「みどり戦略」は達成できるか。画餅と言う見方もある。しかし、世界の自動車産業ではすごい勢いで「EV化」が進んでいる。

主要国のEV(電気自動車)販売台数の前年同期比伸び率を見ると、22年1～6月累計で、中国+113%(乗用車計-2%)、北米+49%(同-17%)、ヨーロッパ+9%(同-15%)、世界+62%(同-8%)である。EV車が増加している中で総数がマイナスというのは、ガソリン車の大幅マイナスを意味する。

また、22年1～10月販売台数のEV比率を見ると、ドイツ27%(20年上期8%)、フランス20%(同9%)、イギリス21%(同8%)、スウェーデン52%(同25%)、ノルウェー88%(同69%)と高い。この2年で大きく前進。EV化のスピードは速い。米国は7%、世界最大の自動車大国である中国は25%である。日本のEV率は3%と低い。中国、欧州と比べ圧倒的に遅れている。

各国の政策は、米国は2030年までに新車販売の50%以上をEVにする方針。カリフォルニア州は35年に日本が得意なハイブリッド車を含む内燃機関の新車販売を禁止する。EUは35年までにHVを含むガソリン車の新車販売を禁止。中国は35年までに新車販売の電動化比率(HVを含む)を100%にする(EV50%、HV50%)。もはやEV化は不可逆的な、世界の流れになっている。

自動車の歴史は、

自動車誕生 1769年(仏。蒸気～電気1830年代)

ガソリン車 1886年(独)

EV車元年 2010年(三菱・日産/テスラ2008年)

120～130年でエネルギー源の大変化が起きている。つまり、今は「100年に一度」の大変革期ととらえた方がいい。

この大変革の背景は何か。第一は、理念、

価値観の変化だ。気候変動期にあり、「脱炭素」が大きな課題になっており、排気ガスを出すガソリン車は嫌われている。EV車の価格はガソリン車に比べ100万～200万円高いにもかかわらず(EVは100万円近く補助金が付くが、まだ割高である。燃費は1/3以下と安い)、選好されている。

これに対し、トヨタを始め日本勢は表向きは静かである。ガソリン車で圧倒的優位に立つトヨタは、EVになると技術格差がなくなるので、積極的になれないかもしれない。その結果、後れを取る危険がある。成功体験が革新を遅らす「イノベーション・ジレンマ」である。これに陥っていないか心配である。米国ビッグ3も同じ。

ただ、この問題は複雑である。「スタンダード争い」という、もう一つの要素があるようだ。ガソリン車はトヨタを始め日本勢が強い。これに対抗するために、エンジンを必要としないEV車を国内に普及させる産業政策をとっている国もある。後発の中国は然りであろう。欧州諸国も中国と利害は同じだ。ゼロエミッションの理念を纏いつつも、自国メーカーが有利になる政策を追求している。つまり、日本外し/日本潰しである。

イノベーション・ジレンマに陥っている日本を尻目に、スタンダード争いに拍車がかかっている欧米という競争構図が、EV化をスピードアップしているのかもしれない。

ただ、このスタンダード争いは、もう過去の話かもしれない。「世界標準」はEV化の方向にある。日本はそれに適応できるかどうか問われているのではないか(日本もEV普及率は低いものの、EVの伸びは+56%、ガソリン車の伸びは-27%、22年上期)。

トヨタは技術力はある。巻き返す機会を窺っているであろう。しかし、相手のスピードを見誤ると失敗する。自動車が世界の変化についていけない場合、日本経済も沈没する。

このように、複雑な問題を含んでいるが、気候変動が理念を変えた。農業分野ではどうか。欧米に比べると、日本の環境配慮型消費は鈍いものの、自動車の事例を見ると、環境負荷削減を目指す「みどり戦略」は案外予想よりも進展するかもしれない。「2050年目標」などと悠長な議論ではないのではないか。

表1：世界のEV化動向(2022年1～6月)

	EV販売台数(万台)	同左前年同期比(%)	自動車販売前年同期比(%)
ヨーロッパ	116	+9	-15
中国	243	+113	-2
北米	48	+49	-17
その他	22	+77	-6
(日本)	(3)	(+56)	(-15)
世界	431	+62	-8

出所：EV Volumes-The Electric Vehicle World Sales Database. 日本はJADAによる。

注：ハイブリッド車はEVに含まれない。日本はHV車が多い(割合47%)。