

脱炭素が叫ばれる中での EV 化予測 — いったい何が変わるか？ 日本の製造業はどう取り組むべきか —

オフィスまえかわ 前川 佳徳*

2021年10月31日から、英国グラスゴーでCOP26（第26回国連気候変動枠組条約締約国会議）が開催され、地球温暖化対策としての「脱炭素」が世界中でまた大きく取り上げられるようになった。併せて叫ばれるのが「自動車のEV化」である。それについて本誌2021年3月号、5月号の特別レポートで触れてはいるが、今回は「電気自動車（BEV）の生産が、ガソリン車+ハイブリッド車（HEV）より多くなるのはいつか？」、「それに関連してのモノづくりの変化は？」に絞って述べてみたい。

ガソリン車がなくなる？

日本の中小製造業（部品加工とそれを支える金型製作）にとって、主要顧客は自動車メーカーとそのティア1であり、今後もそうであろう。その製造業がこれからの経営戦略を立てるにあたって、「本当にガソリン車の生産はなくなるのか？」、「それはいつなのか？」について、信頼性の高い予測を知りたがっている。マスメディア報道を見ると、雪崩を打ってEV化が進むとあるが、それがいつなのかによって対応を始める時期が異なってくる。将来予測は難しい。しかし、それを承知のうえで、2035年および2050年までの動向予測を私論として述べてみたい（信頼性の高さに保証

はないが、多くのエビデンスを踏まえての予測である）。

なぜ今、「脱炭素」か？

2015年のCOP21で採択されたパリ協定では、「世界の平均気温上昇を産業革命前に比べて2℃より低く保ち、1.5℃に抑える努力をする」との目標が立てられた。ところが、国連の気候変動に関する政府間パネル（IPCC）は、2020年8月の第6次評価報告書で、「温室効果ガスの排出が大幅に減少しない限り、2030年から2052年の間に世界の平均気温は産業革命前と比べ1.5℃を超え、対策が講じられない場合は21世紀中に4.4℃の上昇になる」と予測した。

折しもここ数年、世界規模での気候変動・災害が続出しており、COP26では早急な対策が立てられ、世界各国が合意することが求められた。各国の利害関係のやり取りで紛糾もしたが、会期を1日延長、11月13日に全会一致で成果文書を採択し閉幕した。その内容は、「世界の平均気温の上昇を1.5℃に抑える“努力を追求”することを決意する」という、実にもって回った表現となった。また、「各国の2030年に向けた排出削減の目標について、2022年の末までに必要に応じて検証し、さらに強化することを要請する」ことで合意した。意見が対立した石炭火力発電をめぐっては、「排出削減対策がとられていない石炭火力発電の“段階的な削減”のための努力を加速する」とした。

*（まえかわ よしのり）：代表
〒631-0033 奈良県奈良市あやめ池南6-8-23-303
TEL：090-5162-2924
E-Mail：profdrmaek999@gmail.com