

特別レポート

脱炭素ビジネス（英国・EU 戦略）への 日本の製造業の対応 ーウクライナ危機による影響も考慮してー

オフィスまえかわ 前川 佳徳*

2020年10月26日、当時の菅義偉首相が所信表明演説で、日本の温室効果ガス排出量を2050年までに「実質ゼロ」とする方針を表明した。以来、日本においても「脱炭素」（カーボンニュートラル）が大きく取り上げられるようになった。

脱炭素と「EVシフト」

日本の製造業は主に自動車産業に依存しており、脱炭素に関連しては、ガソリン車から電気自動車への「EVシフト」が世界の潮流であるとマスメディアで騒がれた。特に欧州のEVシフトでは電気自動車（BEV）が主対象で、日本の強みであるハイブリッド車（HEV）は除外されているのに対し、日本の自動車メーカーはBEVへの取組みが遅れているとマスメディアは強調した。

*Yoshinori Maekawa：代表
〒631-0804 奈良県奈良市神功 4-17-12
TEL (090) 5162-2924
E-Mail：profdrmaek999@gmail.com

BEVかHEVか、あるいはプラグイン・ハイブリッド車（PHEV）かの議論において、Tank to Wheel（給油から車輪＝走行時）のCO₂排出評価（図1）では、当然BEVが優位となる。それに対しWell to Wheel（燃料採掘から走行）では、BEVの動力である電気をつくる際のエネルギーを使うかによって、HEVの方がBEVより脱炭素に対して優位になる場合が出てくる。発電に再生可能エネルギー（以下、再エネ）を多く利用している欧州では、やはりBEVの方が優位ではある。

さらに、製品製造での脱炭素が注目されてくると、LCA（Life Cycle Assessment＝素材＋製品製造＋利用時＋廃棄でのトータル評価）が提起されるようになった。自動車の場合、BEVの車両製造時のCO₂排出量はエンジン車の2倍という試算もあり（バッテリー製造時のCO₂排出量が多い）、LCA評価では必ずしもBEVが優位とはならない。ただし、素材、部品・車両製造で再エネを多く利用している欧州車の方がBEVでなくても圧倒的に有利になる。

英国・EUによる「脱炭素ビジネス戦略」

脱炭素という考え方は地球環境・気候変動対策として出てきた。特に欧州では環境問題への意識が高い。脱炭素に取り組むことも、菅前首相の「2050年に日本も脱炭素社会の実現を目指す」ことも正しい。問題なのは、脱炭素が環境対策から、欧州が再び世界の覇権を取り戻すための「国家（経済）戦略」に変わってきたことである。特に2021年以降、新型コロナ禍で落ち込んだ経済の回復手段とされてきた。そのルール・

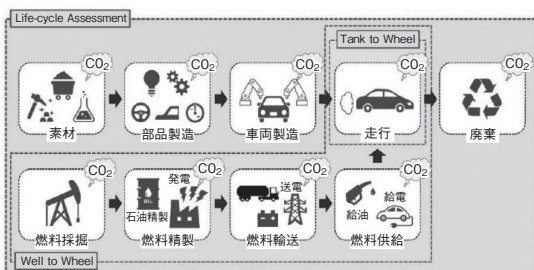


図1 LCAの概念（出典：環境省）