

環境文明社会づくり あれこれ(30)

源流(30)

交通公害対策室時代に取り組み、今日の脱炭素時代にもつながっているもう一つの仕事に触れておきたい。それは、電気自動車(EV)の普及促進である。前にも述べたが、私はEVこそ21世紀の乗り物になり得ると思い、早くから目を付けていた。その主な理由は、①当時、自動車が急増し、大都市内や幹線沿いでは、多くの住民が騒音・振動に加え排ガスによる呼吸器疾病に苦しんでいたが、排ガスゼロのEVが増えれば、大気質は改善すると期待されること、②米国エネルギー省の研究機関によると、化石燃料で内燃車を動かす場合と同量の燃料で発電しEVを走らせる場合のエネルギー効率を比較したら、EVの方が優れていたとのレポートに注目したことだ(当時は地球温暖化は社会課題になっていない)。

この二つで、私はEVに味方するようになった。今すぐに内燃自動車をEVに置き換えることは不可能だが21世紀にはEVが大手を振るって走り回っている筈と考えた。しかし今、環境庁が何もしなければEVの芽は押しつぶさ

れかねない。そこで、将来に可能性を残す策として、当時の土屋義彦大臣にお願いして、環境庁の内庭でEVに試乗してもらい、その様子を報道陣に公開して放映してもらった。私自身も、例えば日経産業新聞に、「なぜ、いま電気自動車か」(80年8月2日付)を寄稿するなど宣伝に努めた。私が退任した後もEV試乗会は6月の環境月間行事の一つとして、何年間かは一般参加者にも試乗してもらった筈だ。

実は当時、車メーカーもEVを少数でも作り続けており、電池の改良にも取り組んでいたので、環境庁がEVを優遇する法律なり資金面の支援策をしていけば、日本が世界の市場でリードすることは可能だったろう。しかしながら日本の自動車会社は、当時マスキー法と呼ばれた最も厳しい排ガス基準をクリアし、省エネにもなる自動車を国内外で売ることに注力し、EVを売り出すキャンペーンはしなかった。

私が役所を辞めた後も、日本のEVを前進させる機会はまだ一つあった。それは09年に民主党が政権の座について、高速道路はすべて無料化する

加藤 三郎

と息巻いた時だ。この政策は愚策だが、EVなどの低公害車に限定して無料にすれば、EVが陽の目を見るチャンスになると思い、10年2月16日付の読売新聞の「論点」欄に投稿した。しかし、自動車業界や永田町、霞が関から全く反応がなく、この提言は空しく消えた。内燃車がこれほど売れている時に、EVやハイブリッドを優遇する政策はナンセンスだと社内でも役所でも一蹴されてしまったのだろうと推察している。もし真剣に取り上げていたら、今日、日本のEVが米国のテスラや中国のメーカーにこれほど水をあけられることはなかった筈だと、悔しく思っている。

同じようなことは、サンヨーや京セラなど、当時世界でもトップを走っていたソーラー発電も、戸別の分散型エネルギーを軽視し大型集中発電を推進していた電力業界の力に屈伏したのか、経産省はモデル的に進めていた財政支援を止めてしまった。そのスキに、ドイツや中国にソーラー市場を譲ることになる愚策をくりかえした。

