

# 視線の先に

シニア編集委員

相原 和裕

時事メモランダム 20

電気自動車(EV)は二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)を出さないため、環境に優しいというのが一般的なイメージだ。しかし、電力会社からの電気を蓄電して走ることを考えると、途端に単純な疑問が湧く。

スウェーデンの自動車会社ボルボ・カーがEVとガソリン車を比較した報告書を公表しているという。数学者の藤原正彦さんの月刊誌の連載エッセーに教えられた。比較の物差しは、ライフサイクルCO<sub>2</sub>(藤原さんは生涯CO<sub>2</sub>と表現していた)。自動車の製造から利用や廃棄まで、つまり車がその生涯に排出するCO<sub>2</sub>の量だ。

それによると、走行距離11万キロまではガソリン車の勝ちで、それを超えるとEVの勝ちだ。車の寿命を何年で計算したのかわからないが、EVの方が排出量は15%少ない。電力構成(火力発電、原発、太陽光などの比率)も影響するが、EVが格段に環境性能に優れているわけではない。

先週、米国のカリフォルニア州が2035年までにガソリン車やハイブリッド車の新車販売を禁じる規制案を明らかにして、大きなニュースとなった。地球温暖化対策の一環という触れ込みだ。

走行時にCO<sub>2</sub>を出さないEVの割合を段階的に引き上げるようメーカーに義務付けるといふ。いま最も環境性能がよいとされるハイブリッド車(HV)も禁止だといふから非常に厳しい、あるいは過激な内容と言っている。

## 環境問題とは本来無縁だ

### 電気自動車の誤解

しかし、既に書いたように、EVのライフサイクルCO<sub>2</sub>は、ガソリン車とほぼ同等だ。日本では車の年間走行距離は平均6000キロで、先に述べた11万キロをこれと割ると、18年余りも乗ってようやくEV優位が始まる計算だ。温暖化対策などの環境問題は見せかけで、日本の自動車メーカーが先行したHVを排除するのが本当の狙いだらう。何人かの専門家が指摘しているが、環境問題ではなく、これは販売戦略だ。

欧米のメーカーは、独フォルクスワーゲンの排ガス不正を機に次々にEV開発にかじを切った。日本車が得意とするHVに技術的に対抗するのは困難で、EVに活路を求めた。中国も技術レベルが日本メーカーには及ばない。

しかし、米テスラの躍進に典型的に見られるように、EVに傾く世界的潮流は、無視できるものではなくなっている。実際、日本勢はEV開発に巨額予算をつぎ込む計画を(恐らく不本意ながら)余儀なくされた。

自動車を巡って劣勢の外国勢がEVで挽回を図る構図。せめて国内では、特に政治家にはこれを熟知した上で事に臨んでほしいと思うのだが、残念な例もある。東京都知事が「ガソリン車の都内の新車販売を30年までにゼロにする。都が率先的に行動を加速する」という方針を議会でも述べていたのだ。どうして、こうもEVに前のめりになるのだろうか。

## 河北新報が「電気自動車は環境問題とは無縁」と論評

河北の9月1日の論評を見てびっくり。排気ガスを出さない電気自動車を「生涯排出CO<sub>2</sub>」でガソリン車と比較し、18年以上乗らないとガソリン車を有利とする。そして欧米が電気自動車に舵を切るのは「日本車追い出しのため」と結論付ける。あまりにすごい結論で、喜ぶのは日本でトヨタだけ。そこで相原氏の考えが正しいか、ネット検索した。

まず「スウェーデンのボルボ・カーがEVとガソリン車を比較した」と相原氏が紹介するボルボ・カーは現在存在せず、1999年にボルボ・カーズとなっており、運営はスウェーデンではなく中国企業となっている。だから相原和裕氏(もしくは藤原正彦氏)の見た数字は1999年より以前の古い数字となる。ちなみに現在のボルボ・カーズは電気自動車販売に力を注いでいる。

次にライフサイクルCO<sub>2</sub>。私は相原氏の論評を読んで「自動車が製造・解体される時に発生するCO<sub>2</sub>」と理解。だがそんな紹介はネットにでてこない。ライフサイクルCO<sub>2</sub>は建物に関する「製造—使用—解体」過程でのCO<sub>2</sub>排出量のこと、自動車に転用していいとは一言もない。

さらに「ライフサイクルCO<sub>2</sub>を月刊誌で紹介した」藤原正彦氏だが、新田次郎・藤原てい夫妻の子で数学者と紹介されるが、ネット上で数学者としての研究実績の紹介記事はなく、文芸春秋などのコラムニストとして紹介されるだけ。しかもライフサイクルCO<sub>2</sub>の専門家ではない。

## 広幡家では1万2千キロの走行を家庭用太陽光から充電

最後に私が愛する日産リーフの活躍を紹介する。まず年間走行距離、1万8千キロ。しかもその走行距離の2/3を家庭用太陽光発電(パネル7kW分)から充電している。さらに夜間は日産リーフから我が家に電気を逆充填し、電気代を減らしている。日産リーフ導入前と導入後の我が家の購入電力量は毎月平均175kwhと変化なし。したがって1万2千キロの走行は家庭用太陽光発電でまかなっているといえる。1リットル20km走行と仮定してガソリン換算すると、12,000÷20×160円=96,000円。年間およそ10万円分(6000l)のガソリン消費を減らしていることになる。それでも電気自動車は環境対策にならないと言えるのか、相原和裕氏の反論を期待したい。

仙台市泉区北中山3丁目17-12、NPO きらきら発電事務局、広幡文(あやる)

# 東北電力 10月以降も電気料金引き上げ

## 燃料費調整単価上限を撤廃し、際限ない値上げ時代に突入

東北電力が各家庭に料金値上げ(契約条件の見直し)の通知書を送りました。通知書には「11月検針分(10月使用量)から燃料費調整単価上限調整を撤廃する」と記入しています。これは「今後際限ない値上げを実施する」という東北電力の宣言です。

## 燃料費 1kWh 47,100 円を上限とする制度撤廃

東北電力はこれまで燃料費調整単価として、3か月平均の燃料価格を算出し、1kWh 当たり 47,100 円を上限とし、それ以上の燃料費の値上げ分は電気料金に反映させないという仕組みをとっていました。この上限額は kWh に換算すると 3.47 円で、それ以上電気料金に転嫁しないという制度でした。

## 一般家庭で 2 割以上の値上げに

河北新報 9月13日付によると、値上げの対象件数は契約 688 万件中 157 万件。標準家庭(30 人 260kWh)で月 1,889 円増となり、約 22%の値上げとなります。なお企業向け料金は 11月1日契約更新分から 16~18%の値上げが決まっています。

## 古川くりの木保育園で開所式

株式会社エコスタイルの「東北復興応援プロジェクト」で、2022年8月社会福祉法人宮城厚生福祉会古川くりの木保育園に設置された自家消費太陽光発電所が9月13日運転を開始。9月16日福祉会理事の大内氏・連絡会共同代表の水戸部氏を含め関係者7名で開所式を行いました。今回の太陽光発電所は、保育園の屋根に 380kW パネル 21 枚を設置(パネル容量 7.98kW)し、これに全量自家消費型パワコン 5.5kW のシステムです。発電電力は 100%自家消費され、施設の年間電力消費量の 15%を賄う計画です。このプロジェクトでは、設置施設での環境活動を行うことで関係者や地域での環境意識の活性化を図ることも計画しています。具体的には年1回保育園児や保護者向けの再生可能エネルギー体験学習を、きらきら発電のこれまでの経験・実績を活かして企画したいと考えています。(市民電力連絡会事務局・浦井)



### 環境日本一を目指す市民の集い

日時=10月8日(土)午後3時~5時  
会場=仙台市民活動サポートセンター6F  
集会で、きらきら発電が話題提供します。  
参加費無料、連絡先 090-2999-8008 徳田

### きらきら発電市民共同発電所ニュース

2022年10月号 第94号

〒981-3215 仙台市泉区北中山3丁目17-12

電話 070(2010)3777

HP [kirakirahatuden.com/](http://kirakirahatuden.com/)

Eメール [hirohata3777@outlook.jp](mailto:hirohata3777@outlook.jp)