

電気自動車（EV）

児玉 寛嗣

中国のBYDという会社が横浜にEV販売店を開店したことが話題になった。この会社はもともと蓄電池メーカーだったがEVを生産するようになり、今やイーロン・マスクのテスラを抜き世界一、年間200万台以上を生産している。日本でも今後、販売店を増やしていくそうだ。

日本メーカーはハイブリッド車（HV）の成功で油断したこと、エンジン技術に固執し過ぎたことなどが原因で出遅れている。国内の自動車関連産業の雇用者は就業人口の8%を占めているが、部品点数が少ないEVを作るようになると、EV化で不要になる部品を製作してきた関連企業が廃業に追い込まれるという問題もある。だが、EVが普及していくとガソリンスタンドが減っていくだろうから、HVが売れにくくなる懸念がある。世界市場を相手にするにはEV化は欠かせない。

EVは最近になって出てきたと思われがちだが、実は自動車産業の黎明期にはガソリン車を凌いでいたのだ。1900年にアメリカで製造された車の38%はEV、ガソリン車は22%、蒸気車が40%だったそうだ。エジソンもEV向け蓄電池の開発を手掛けていた。ガソリン車が主役に躍り出たのはヘンリー・フォードによるフォード・モデルTの量産が始まってからのこと。

EVの売りのひとつはCO₂排出を減らせるということだが、蓄電池の製造過程で多くのCO₂が排出されるのでガソリン車に比べて格段に減らせるというわけではない。ある試算だと走行距離11万キロを超えて、やっと生涯排出量（製造から廃車まで）がガソリン車とトントンになるくらいだ。それも再生可能エネルギーで起こした電気で走ることが前提で火力発電の電気を使えばガソリン車より排出量は増える。ただ、世界の流れはEV化であることは間違いないようだ。

フォード・モデルTが出て来なければ蓄電池の開発も進んでEVが車の主流になっていたかもしれない。かつてのヘンリー・フォードのようにイーロン・マスクが車を変えたと言語継がれるのだろうか。