

自動車燃料と車種選択と今後の見通し(その17)

歴史に学ぶ。

「18年前のテレビ放映場面」を見て考える

DME自動車普及推進委員会 事務局長・若狭良治

日刊自動車新聞 2010年2月6日(土) 第7面

1992年放映NHKスペシャル「救え！かけがえのない地球 破局回避のシナリオ」を見る

先月号の本欄で、NHKスペシャルで生協での電気トラック研究開発が放映されたと書いた。

古い資料を探したら出てきた。1992年6月6日(土)の21時~23時の2時間番組のVHSビデオテープが見つかった。

さっそく事務所のテレビで見始めたら、なかなかの力作である。改めてじっくりと見た。正直に言うと、この時代にこれを見ても、これらの現象や欧州での取り組みが、直接われわれにかかわってくるようには感じられなかった部分も多くあった。

この時代背景で言えば、地球温暖化の話題は出てくるが、それよりも多くの時間を割いて報道していたのは環境問題であり、リサイクル、省エネルギーなどである。

また、工場排ガスによる環境汚染や身体への害、太平洋の島々に流れ着くプラスチック、そのプラスチックを餌と間違えて食べて死亡率が高くなっているというアホウドリの実態である。

韓国のウルサンにおける工場廃液による公害病などの実態が詳しく報道されていた。それだけに身近な問題として理解しやすい内容になっている。

地球温暖化一本に絞り込まれたかのような日本の現在と比べて、ビデオテープは今見ても多くの示唆に富む内容となっていた。

また、ドイツやスウェーデンなどのゴミ処理やリサイクルに対する政策面での処置、例えば、環境税に対する基本的な考え方は、環境を維持するために原因発生源に税金をかけるが、増税を目的にしたものではないので他の税金を減免してトータルでの国民負担を調整する。このようなことがよくわかる。

その意味では、現在の日本での環境税論議はともすれば税収不足を補う面が前面に出て、結果として増税のイメージが先行している。

改めて、当時の北欧と日本、今日の日本と北欧という視点で見ると、そのギャップは依然として大きいと感じてしまう。

電気自動車、18年前の努力が続けられなかった理由は？

カリフォルニア州で打ち出した「ゼロエミッション自動車普及政策」では、2003年には10%の電気自動車の販売を義務付けており、アメリカでの電気自動車に対するメーカーやベンチャー企業の取り組みが紹介されている。

当時、全国の有志生協が4億円近くの資金を出し合い、いすゞ自動車と共同で電気トラックの研究開発を進めていた。

私は、1991年7月からその作業に従事し、電気トラック実用化の困難性を誰よりも知りうる立場にいた。電池がない、モーターがない、コントローラーがない。三無い状態であった。厳密に言えば、全部あったが、実用的、理想的なものなかったのが実態である。

電池で言えば、現在のニッケル水素電池はまだ存在しなかった。リチウム電池もちろん実用化は遙か先のことである。鉛酸電池が実用化した電池として存在していたが、ニッカド電池に可能性を託して電池メーカーにトラック用の電池を2セット発注した。合計3600万円である。それを第2次試作車に装着して走行試験を行った。

確かに、鉛酸電池よりも3割近くは長く走行できることがわかった。けれども、走行による放電で発熱し、冷却しなければ充電ができない。走行して戻って一晩かけて冷却し、充電するので、1日おきにしか走れない。これでは仕事にならないというお粗末な結果になった。

ビデオテープでは、年間3万台の量産がなされれば、ガソリン車並みに価格が下がるとの当時の通産省の試算を紹介している。

しかし、試算対象となった電池は鉛酸電池である。当時の技術でガソリン車並みの性能にしようとしたら、例え何万台生産しても、電気自動車の価格がガソリン車並みになることはない。つまり、当時の鉛酸電池で考えた電気自動車の走行性能は、ガソリン車並みを想定する現在のそれとは違い、試算根拠も全く異なるものだった。

約18年前には、ディーゼル車も工場も世界中で黒煙を吐き出していた。NHKの番組でも、メキシコにおける自動車や工場排ガスによる公害が生々しく報道されている。それに対して、現在は、ガソリン自動車のエンジン、ディーゼル自動車のエンジンや排ガスの後処理システムは飛躍的に改善した。ガソリン車、ディーゼルエンジン車さえ、要求性能が変わり、メカニズムが進歩を遂げている。

電気自動車も同様だ。18年前、アメリカのモーターショーで発表された電気自動車は、普通自動車である。また、ベンチャー企業が中古自動車を改造しているのも普通自動車である。

ところが、現在日本で走り始めた電気自動車は、軽自動車を中心である。ガソリン車並みということで電気自動車に対する要求性能は、一桁(けた)も二桁も引き上げられてしまった。

その結果、リチウム電池でなければ要望に応じられなくなり、価格、コストはますます高いハードルになってきている。そして世界中がこぞって、リチウム資源の囲い込みに夢中という状態が生まれている。一方で、先行リチウム生産メーカーは、後続の新規メーカーの追従を許さない構えで、値下げ競争に入っているという。なんだか泥仕合の様相である。

いずれにしても、アメリカにおける電気自動車の研究開発はその後泣かず飛ばずになってしまった。

日本では、生協で多大なる資金を投入した電気トラック研究開発は、生協での実際の導入と使用という試練を受けながら、実用化へのハードルが高すぎることを理由に事実上、棚上げしてしまった。その後はLPガスを燃料とするトラックの開発と普及、実際の導入、実績としては7千台以上の購入をするという状況にまでなったが、さまざまな理由で足踏み状態である。

18年という歳月は長い

振り返ってみると、18年というのは、生まれた子供が大学生になっている勘定である。今の大学生や社会人1年生から見ると途方もなく大昔である。

私も22歳のときに、17年前の歴史的な事件を調べたことがある。その時、大昔のことと感じた。

生きてきた年齢分の1年というのが、1年間の長さに対する時間感覚であるという。22分の17と65分の17では、当然、65歳の方が17年前を昨日のように感じられるが、十年一昔というのは今も昔の話。5年か3年前がさまざまな情報の洪水の中で埋没し、多くの人々が共有する情報の記憶もあいまいになる。

こうした現在で、電気自動車を5万台製造する、10万台製造する。そうすれば、電池代を除けばガソリン車並みになる。電池を別売り、リースにするということにして、補助金をつけてもらえば電気自動車は爆発的に売れるという自動車メーカーのトップの話も、既に過去の話と感じてしまうような時代である。

改めて、18年前を紐解く機会を得た。この間、日本人はたいがう大人になった面もあるが、依然として忘れやすくなっている面も否定できない。

繰り返しになるが、地球温暖化と同時に、省エネルギーやリサイクル、環境維持などの事柄は人間が地球上で生きていく限り未来永遠の課題なんだと改めて考えた次第である。