

■海外情報

★IEA ブレークスルー・アジェンダレポート 2022（第4章 自動車交通）のポイント

世界の平均気温の上昇を 2°C 未満に抑え、それを 1.5°C にする努力を追求するというパリ協定の目標を達成するため、世界的にクリーン経済への移行を、より迅速に、より低コストで、すべての人がより容易に利用できるようにすることが必要です。このため、COP26 で 5 分野（電力、水素、自動車交通、鉄鋼、農業）におけるクリーン技術のイノベーションと普及を協力して加速し、すべての人がアクセス可能で安価なものにするためのこの 10 年間の目標が承認されました。

この目標を達成するための打開策（ブレークスルー・アジェンダ）について、国際エネルギー機関、国際再生可能エネルギー機関等は、最初の年度報告書として 2022 年 9 月に「ブレークスルー・アジェンダレポート 2022」をまとめました。このレポートの中の自動車に関する部分の一つである、「第4章 自動車交通」（原文の p 82~111）のポイントを以下に整理しました。



自動車交通のブレークスルー目標達成に向けた国際協調強化の6分野の優先事項

“ゼロエミッション車が新常識となり、2030年までにすべての地域で取得可能で、安価で、持続可能であること。”

これに向け何が必要か本書(第4章)にまとめられている。

今後1~2年間で国際協調を強化するための優先事項として六つの分野が指摘されている。

- ◆各国政府は、全ての新車販売をゼロエミッションにする時期について合意すべき・・・乗用車は2035年、重量車は2040年代。
- ◆ゼロエミッションの自動車交通という目標に合致する技術な何かについて合意すべき・・・電気、FCVが強く推奨されている感がある(内燃機関、ハイブリッド含め“総力”でCO2削減を進めるべきという論調が多い日本国内の主張と少し異なる)。
- ◆充電インフラの導入を加速させるための政策に関するベストプラクティスについての情報交換を行うべき。
- ◆充電インフラの規格が、これ以上多様化しないよう業界と協力して取り組むべき。大型車については、充電規格のさらなる多様化を回避すべき。
- ◆電気自動車用電池のサプライチェーン全体において持続可能性と社会的責任を確保。
- ◆自動車輸入国および輸出国は、中古車の国際貿易における自動車の効率と安全性を向上させるため、自動車取引に関する規制の調和に合意すべき(途上国への中古車の投げ捨て回避)。

自動車交通のブレークスルー目標を達成するための重要事項(ポイント)

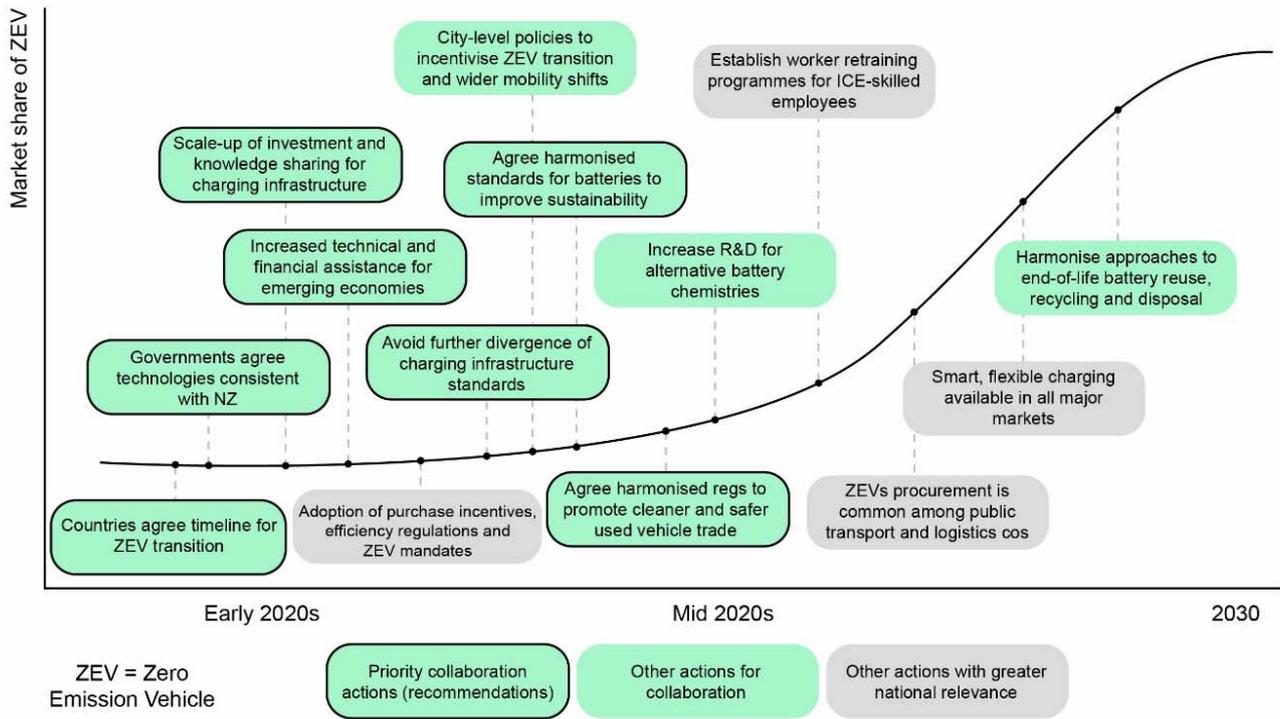
本書(第4章)の自動車交通のブレークスルー目標を達成するための重要事項(ポイント)がまとめられている。

- ・ 運輸部門は、今日、あらゆる部門の中で最も化石燃料への依存度が高く、最終エネルギー需要の約95%が化石燃料となっている。また、世界のエネルギー関連の直接CO2排出量の20%以上を占め、大気汚染や公衆衛生への大きな脅威となっている部分がある。
- ・ ゼロエミッションの自動車交通への移行(記者注:本資料では、多くの場合省略して“移行”と表現されている)は、世界市場における普及という点では相対的に初期段階にあるが、多くの国で電気自動車、都市バス、二輪・三輪車が大幅に普及し、その進展は急速に加速している。
- ・ この進展は歓迎すべきことではあるが、この分野をパリ協定に沿った道筋に乗せるため必要なものとするためには程遠い。2030年までにゼロエミッション車(ZEV)が20~25%必要とされるのに対し、2021年には道路を走る車のわずか1%強であった。2021年の世界新車販売台数に占めるZEVの割合は9%未満であったが、2030年には新車販売台数の約60%をZEVにする必要がある。ゼロエミッショントラックは、まだ市場に出始めたばかりであるが、2030年までに新車販売台数の35-40%以上を占める必要がある。ゼロエミッションバスも、2021年には新車販売台数の14%程度であったものを、2030年には60%まで増加させる必要がある。
- ・ 自動車交通からのエミッションをなくすには、不必要な移動を減らし、最も炭素強度の低い選択肢へのモーダルシフトを奨励する政策と、すべての交通手段の炭素強度を下げるエネルギー効率化対策も必要である。自動車交通の脱炭素化に関する国際協力は、国家レベルでも準国家レベルでも急速に拡大しており、さまざまな政治的・技術的課題に焦点を当てた新しいイニシアティブが登場している。

- ・ 移行を加速し、2030年の自動車交通のブレークスルー目標に向けた軌道に乗せるためには、国際協力によってさらに強化された複数の実現条件にわたる行動が緊急に必要である。今後1~2年間で国際協力を強化するための優先事項として六つの分野がハイライトされており、我々は以下の行動を推奨する。
- ・ 各国政府は、全ての新車販売をゼロエミッションにする時期について合意するとともに、各国の経済発展レベルとインフラ拡大能力を考慮した暫定目標を設定し、この目標に合わせて政策を調整すべきである。1.5°Cに適合する道筋は、例えば自動車についてはこの目標時期を2035年頃とすべきである。自動車メーカーは、ZEV生産100%についても、同じスケジュールを約束すべきである。これは、産業界に明確なシグナルを送り、より大きな規模の経済とより速いコスト削減を引き出し、すべての国にとって移行をより手頃なものにするものである。
- ・ 政府は、産業界に明確なシグナルを送るため、ゼロエミッションの自動車交通という目標に合致する技術についての共通した理解に共同で合意すべきである。これにより、主要技術のスケールメリットが加速され、技術革新とコスト削減のペースが加速され、より多くの人々にとってZEVがより早く手に入るようになる。
- ・ 政府は、自動車メーカーやインフラ投資家と協議しながら、投資を動機づけ、充電インフラの導入を加速させるための政策に関するベストプラクティスについての情報交換を行うべきである。これは、都市、地方、国、地域レベルでの途上国への技術的・財政的支援をより広範囲に拡大することで補完されるべきものである。これにより、民間投資を動機づけ、すべての国がZEVへの移行の恩恵を受けられるようにすることができる。
- ・ 政府は、充電インフラの規格が、これ以上多様化しないよう業界と協力して取り組むべきである。小型車については、すでに複数の充電規格が競合している。大型車については、規格のさらなる多様化を回避することで、複数の充電タイプへの無駄な投資を制限し、電気トラックの採用を加速することができる。水素充填ステーションの規格を統一することで、同様の利益を得ることができる。そうすることで、コストを削減し、自動車輸入国での移行を促進することができる。
- ・ 各国は産業界と協力し、鉱物の採掘・加工や電池モジュールのリサイクル性の向上など、電気自動車用電池のサプライチェーン全体において持続可能性と社会的責任を確保するための調和された基準に合意する必要がある。優先事項として、これらの基準は、電池のライフサイクルエミッションとその生産に関連する社会的・環境的悪影響を最小限に抑えるべきで、耐久性の向上を図り、部品の再使用・再利用・リサイクルを促進する必要がある。燃料電池のバリューチェーンについても、プラチナなどの触媒材料の含有量や原産地に関する情報を含め、同様の基準を設けるべきである。基準を調和させることで、世界市場に明確なシグナルを送り、複数の市場で販売する電池メーカーや自動車メーカーによるコンプライアンスを促進することができる。
- ・ 自動車輸入国および輸出国は、中古車の国際貿易における自動車の効率と安全性を向上させるため、自動車取引に関する規制の調和に合意すべきである。これらの規制は、コンプライアンスを強制する強力なメカニズムに支えられた内燃機関自動車だけでなく、ゼロエミッション車の貿易にも適用されるべきである。これは、発展途上国に排出量の多い自動車を押し付ける「自動車ダンピング（投げ捨て）」の防止に役立つ。

図 4.2 運輸部門の 2030 年までの重要な道筋

Fig.4.2 Critical path to 2030 for the transport sector



「IEA ブレークスルー・アジェンダレポート 2022（第 4 章 自動車交通）」の全文は、（一財）環境優良車普及機構のホームページをご覧ください。

<https://www.levo.or.jp/lib/report/index.html>