



2021年1月～6月



2021年10月発売

EV100%化が無理な理由

- 自宅で夜間充電できない人が約半数
- モーターやバッテリーを生産するための十分な天然資源がない(しかも極端な中国依存)
- 価格が高い
- 航続距離が短い
- 充電時間が長い
- 急速充電器が足りない
- 電気が足りない

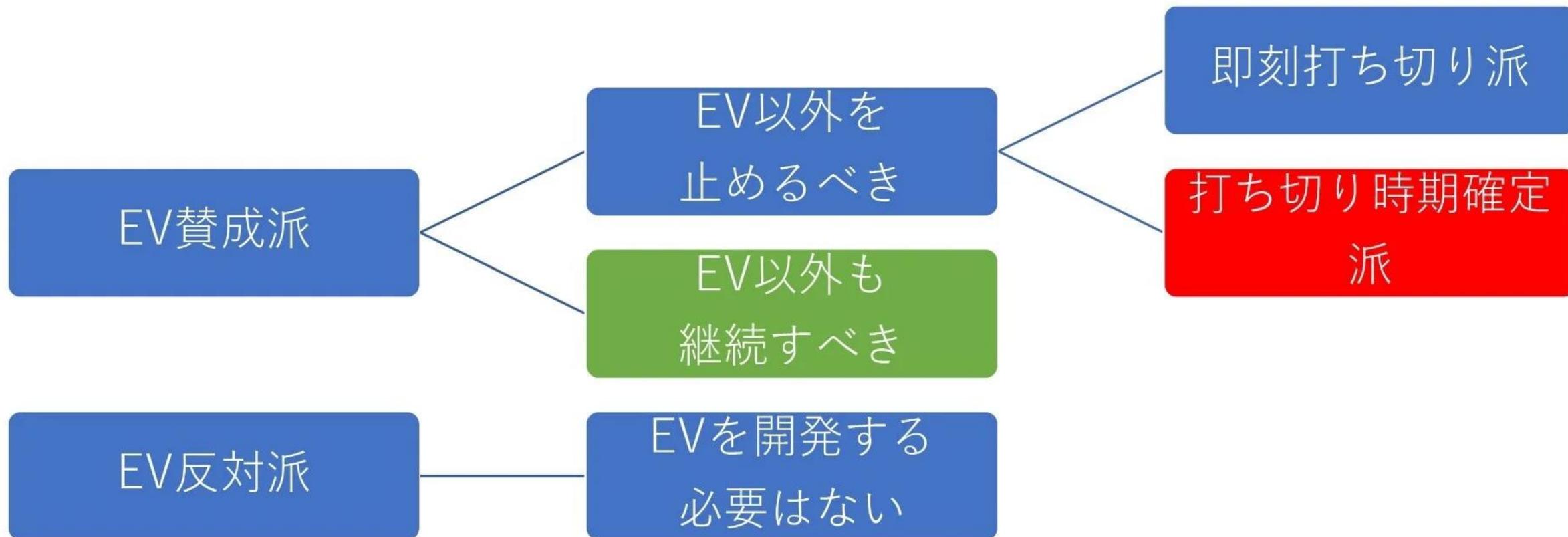
岡崎五郎はアンチ E V

EV化スタンスマップ

EV賛成派

EV反対派

EV化スタンスマップ



小泉気候変動担当相に聞く
社会変革で「エネルギー安保確立」
(産経新聞 2021年3月17日)

4月22日の米国主催の気候変動サミットが重要。

EVや再エネに取り組まず日本の未来をどう描けるのか。日本が内燃機関（エンジン）分野の技術が得意だからといっても、ガソリン車の海外市場は閉じていく。

社会全体を変えて日本のエネルギー安全保障を確立することは、日本の歴史的命題でもあります。

政権の歴史的な意義はグリーンとデジタルを政治のアジェンダ（議題）にセットしたことです。



THE YAMATO GROUP

小泉気候変動担当相に聞く 社会変革で「エネルギー安保確立」

2021.3.17 21:34 | 産経 | 日本

菅政権政権で9日に気候変動担当相兼務となった小泉副次官環境相が17日、産経新聞のインタビューに応じ、今後の課題などについて語った。【藤原雄平】



インタビューに答える気候変動担当相兼務の小泉副次官兼環境相（17日、東京・産経新聞編集局1階記者会館）

菅首相が気候変動担当相を兼任したことは、菅政権がいかに気候変動問題を重要視しているかを表しています。何より、外交面での気候変動問題を議論する日本の交渉相手が違ってくるのが明確になった。11月の気候変動枠組条約第26回締約国会議（COP26）に向け、温室効果ガスの主要排出国が集まる4月22日の米国主催の気候変動サミットが重要で、日本も世界の気候変動に向け推進を促める役割を果たす必要がある。

日本が気候変動問題の重要性を共有することで日本同盟は一層強固になり、ひいては、先の日米豪印4カ国（クワッド）首脳が気候変動の作業部会を設置することで合意するなど、「自由で開かれたインド太平洋」に気候変動、脱炭素という新たなフロンティアが広がり、民主主義国家の協力領域が広がったと認識しています。

一方で、世界第1位の排出国である中国抜きに、地球温暖化対策の国際的枠組み「パリ協定」の目標は達成できません。中国がこれから迎える温室効果ガスの排出のピークアウトもこれから早めてい





日本自動車工業会 会長 豊田章男氏

・今年11月にはCOP26もあり、各国の代表者からはこれまでさまざまな目標が提示され、その実現策として、出口であるクルマの選択肢を狭める動きも出てまいりました。これから総裁選も始まります。一部の政治家からは、すべてを電気自動車にすれば良いんだとか、製造業は時代遅れだ、という声を聞くこともありますが、私は、それは違うと思います。

・カーボンニュートラルにおいて私たちの敵は炭素であり、内燃機関ではありません。炭素を減らすためには、その国や地域の事情に見合ったプラクティカルでサステナブルな取り組みが必要だと思っています。

2021年9月

メルセデス・ベンツ、全車EVに 2030年まで、5兆円以上投資

経済 | 速報 | グローバル

毎日新聞 | 2021/7/23 03:12(最終更新 7/23 03:30) | 有料記事 | 227文字



メルセデス・ベンツの電気自動車を紹介するダイムラーのケレニウス社長=ドイツ・フランクフルトで2019年9月、AP共同

ドイツ自動車大手ダイムラーは22日、2030年までに高級車部門「メルセデス・ベンツ」の新車全てを電気自動車(EV)にする計画だと発表した。実現に向け、22~30年に400億ユーロ(約5兆2000億円)以上を投資するという。

メルセデスは1回の充電で千キロ以上走る新型車を開発中で、22年にも発表の予…



自動車最前線 ▶ 電動化

ベンツが2030年にEVメーカーへ、その真意とは EVシフトの欧州と、HVの選択肢を残す日本の差

次ページ ▶

御堀 直嗣：モータージャーナリスト | 著者フォロー

2021/08/16 10:00

シェア 76 | ツイート | 一覧 | B! 0 | 印刷 | A A



メルセデス・ベンツは2021年7月22日、「Mercedes-Benz prepares to go all-electric (メルセデス・ベンツは、オール・エレクトリックへの準備を進める)」と発表。正式にEVシフトを宣言した(写真: DAIMLER)

2021年8月



Mercedes-Benz prepares to go all-electric

Jul 22, 2021 | Stuttgart (Germany)

- All newly launched architectures will be electric-only from 2025 onwards.
- In 2025 Mercedes-Benz will launch three electric-only architectures.
- Mercedes-Benz will be ready to go all electric at the end of the decade, where market conditions allow.
- Mercedes-Benz to install battery cell capacity of more than 200 Gigawatt hours with partners, plans for eight cell factories.
- New partnerships for development and production of battery cells in Europe.
- Efficiency of electric drivetrains to be enhanced through vertical integration and the acquisition of YASA, a specialist in ultra-high performance axial flux motors.
- Plug & Charge to introduce seamless charging without extra steps needed for authentication and payment. Mercedes me Charge to have more than 530,000 AC and DC charging points worldwide.
- Acceleration of electrification ramp-up marks a radical shift in capital allocation.
- Mercedes-Benz is committed to its margin targets – also in a BEV-world.

Stuttgart (Germany) – Mercedes-Benz is getting ready to go all electric by the end of the decade, where market conditions allow. Shifting from electric-first to electric-only, the world's pre-eminent luxury car company is accelerating toward an emissions-free and software-driven future.



Mercedes-Benz is getting ready to go all electric by the end of the decade, where market conditions allow.

ホンダ、世界販売全てをEV・FCVに 40年目標

カーボンゼロ [+フォローする](#)

2021年4月23日 16:45 (2021年4月24日 5:15更新)

保存

Think! 多様な観点からニュースを考える

中西孝樹さん他3名の投稿



記者会見するホンダの三部敏宏社長（23日、東京都港区）

ホンダは23日、2040年までに世界での新車販売全てを電気自動車（EV）と燃料電池車（FCV）に切り替えると発表した。ハイブリッド車（HV）も含め走行中に二酸化炭素（CO2）を排出する新車の販売はやめる。同様の方針は米ゼネラル・モーターズ（GM）やスウェーデンのボルボ・カーなども表明済み。世界的な脱炭素の流れをうけ、自動車各社が具体的な戦略転換に動いている。



記者発表終了後のQ&Aセッションにおける三部社長の発言

- クルマの保有を約10年と見ますと、40年には新車から出るCO2をゼロにしなければなりません。今手の内にある技術でそれを達成できるのは、EVもしくはFCVということになります。ですから今日はEVとFCVというような表現をさせていただきます。
- ただし、原材料を含めたバッテリーの調達は相当ハードルが高いと考えています。
- 顧客視点で買っていただけEVが供給できるかどうか、これも非常にハードルが高い。
- たとえば、すでに建っているマンションに充電環境が作れるかという非常に大きな課題があると思います。
- モーター、インバーター、バッテリーの性能を上げながら、コストも下げなければいけない。これも大きな課題です。
- こうした非常に流動的な状況のなか、目標達成に向けて前向きに取り組んでいきたいと考えております。

EVを巡るG7広島サミットの舞台裏

2023年5月

2050年カーボンニュートラル達成に向け各国自動車工業会と方向性を再確認

一般社団法人日本自動車工業会（会長：豊田 章男 以下、自工会）は4月4日、各国の自動車工業会とともに、2050年までの道路交通におけるカーボンニュートラル達成に向けた方向性を再確認したと発表しました。自工会会長の豊田は、かねてより「CNへの山の登り方は1つではない。プラクティカル&サステイナブルなCO2削減には、多様な選択肢をお客さまにご提供する必要がある」と語り、各国の自動車業界とも認識を共にしております。発表された原文の抄訳は以下の通りです。

2022年11月、世界の政策立案者がエジプトで開催されるCOP27国連気候変動会議に集まる中、国際自動車工業連合会（OICA）は、道路交通の脱炭素化を支援するための具体的な政策提言を包括的にまとめたポジションペーパー「2050年までのカーボンニュートラル」を発表しました。

世界中の自動車メーカーにとって、道路交通の脱炭素化は共通の目標であり、その実現に向けた取り組みが行われています。しかしながら、OICAのフレームワークが強調するように、すべての国にとって2050年までのカーボンニュートラルに向けた実用的で持続可能な道筋を提供するためには、多様、かつ技術にとらわれないアプローチによる柔軟性が必要です。そして、カーボンニュートラルを実現するには、新車だけでなく使用中の自動車からもCO2排出を削減する施策を追求しなければなりません。そのためには、ゼロエミッション車両（電気自動車(EV/BEV)および燃料電池車(FCV/FCEV)等）のように、直接排出されるCO2をゼロにする技術や、カーボンニュートラル燃料に代表されるCO2排出をオフセットするエネルギーを用いる内燃機関車両等、さまざまな技術を進歩させることが重要です。

どのような技術を採用するにせよ、2050年というタイムフレームの中で脱炭素化を達成するには、**政府と産業界のパートナーシップ**、そして**信頼できるインフラと強靱なサプライチェーンのための道路交通エコシステム全体からの継続的な投資コミットメント**が必要です。

世界の自動車産業の代表として、現在の地球規模の地政学的、社会経済的状況を考慮すると、2050年までに自動車分野でカーボンニュートラルを達成するという、今回の再確認は時宜を得たものと考えています。

OICAの「2050年までのカーボンニュートラル」については、[こちら](#)からご覧いただけます。

- 支持団体（インフォーマル・グループ）
- 欧州自動車工業会（ACEA）
 - イタリア自動車工業会（ANFIA）
 - 米国自動車工業会（Auto Innovators）
 - カナダ自動車工業会（GAC）
 - 日本自動車工業会（JAMA）
 - フランス自動車工業会（PFA）
 - 英国自動車工業会（SMMT）
 - ドイツ自動車工業会（VDA）

注：私たちは、志を同じくする業界団体とのパートナーシップ拡大を歓迎します。ご関心があれば、上記いずれかの団体のウェブサイトにリンクしてください。

世界中の自動車メーカーにとって、道路交通の脱炭素化は共通の目標であり、その実現に向けた取り組みが行われています。しかしながら、OICA のフレームワークが強調するように、すべての国にとって 2050 年までのカーボンニュートラルに向けた実用的で持続可能な道筋を提供するためには、多様、かつ技術にとらわれないアプローチによる柔軟性が重要です。そして、カーボンニュートラルを実現するには、新車だけでなく使用中の自動車からも CO2 排出を削減する施策を追求しなければなりません。そのためには、ゼロエミッション車両（電気自動車(EV/BEV)および燃料電池車(FCV/FCEV)等）のように、直接排出される CO2 をゼロにする技術や、カーボンニュートラル燃料に代表される CO2 排出をオフセットするエネルギーを用いる内燃機関車両等、さまざまな技術を進歩させることが重要です。

欧州自動車工業会 (ACEA)

イタリア自動車工業会 (ANFIA)

米国自動車工業会 (Auto Innovators)

カナダ自動車工業会 (GAC)

日本自動車工業会 (JAMA)

フランス自動車工業会 (PFA)

英国自動車工業会 (SMMT)

ドイツ自動車工業会 (VDA)

広島サミットでの共同声明



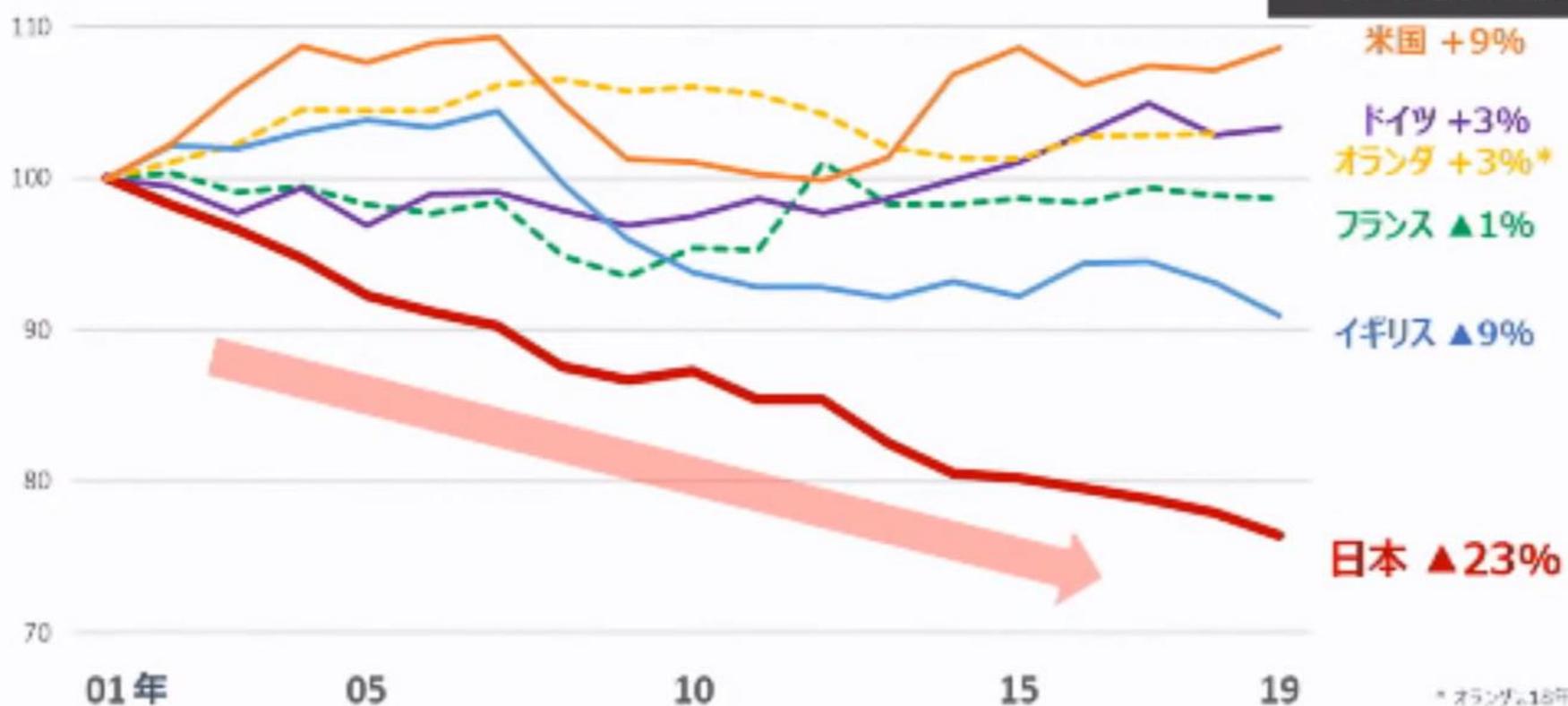
2035年に2000年比50%のCO2削減

EV比率目標は盛り込まれず！

<自動車CO2排出量 国際比較>

- ・CO2削減▲23%は、国際的にみても、極めて高いレベルで、世界に先行。
アドバンテージを築いてきた

01年=100とした保有全体のCO2排出量



ボルボXC40ガソリン車（14.8km/L）と同車EVとのLCA比較
 グローバル電源構成でのクロスポイントは14.6万キロ

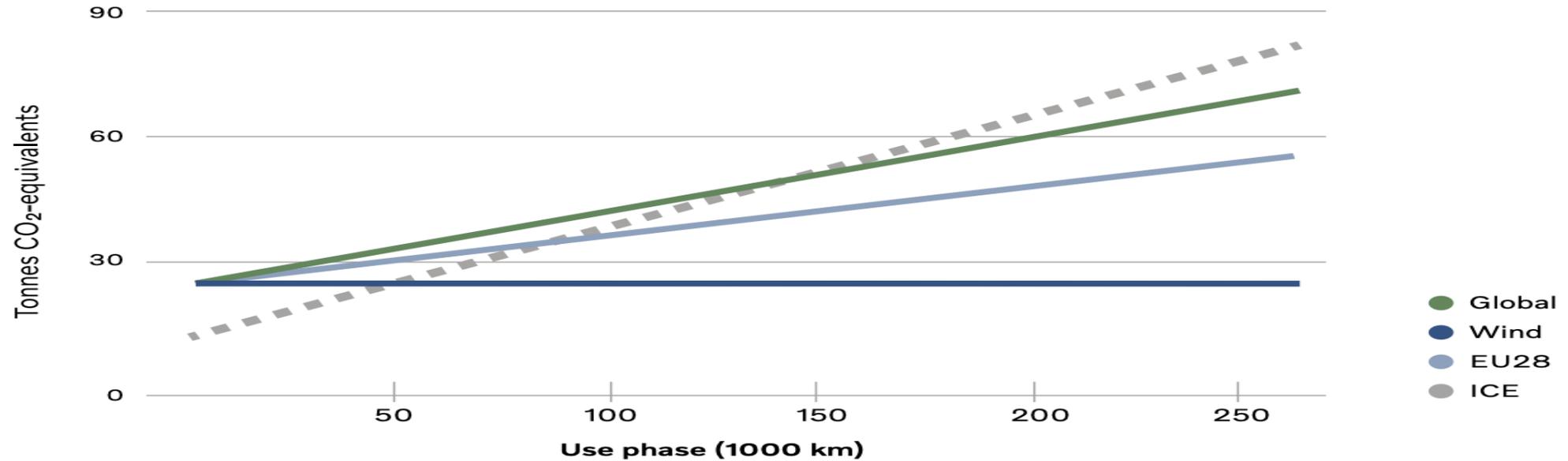


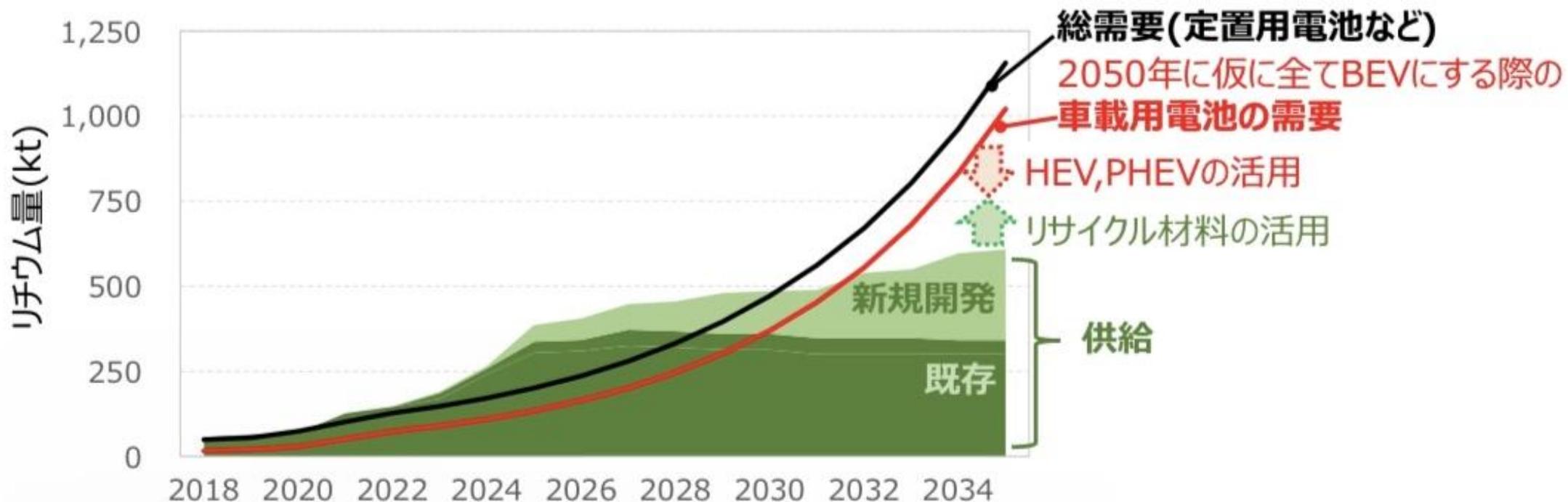
Figure 6. Total cumulated amount of GHG emissions, depending on total kilometres driven, from XC40 ICE (ICE in the diagram) and XC40 Recharge (with different electricity mixes in the use phase). Where the lines cross, break-even between the two vehicles occurs. The functional unit for the LCA is “The use of a specific Volvo vehicle driving 200 000 km”. All life cycle phases except use phase are summarized and set as the starting point for each line at zero distance.

	Break-even (km)	
XC40 Recharge, Global Electricity Mix/XC40 ICE	146 000	219,000
XC40 Recharge, EU28 Electricity Mix/XC40 ICE	84 000	126,000
XC40 Recharge, Wind Electricity/XC40 ICE	47 000	70,500

Table 6. Number of kilometres driven at break-even between XC40 ICE (petrol) and XC40 Recharge with different electricity mixes

電池の資源(リチウムの欠乏)

- '30年頃～リチウムが不足。CNの持続性担保には「リサイクル材料」に加え「電池使用量が少ないHEV,PHEV組み合わせ」が必要



*車載の需要・供給は、自工会NZEシナリオに基づき試算

*車載を除く需要・供給は、Wood MacKenzie (Global Lithium Strategic Planning Outlook - Q2 2022)に基づき試算

ご参考:リチウム採掘における環境懸念

- ・採掘～精製までに大量の水を使用し、水資源の危機(2019 BBC)
- ・リチウム採掘計画中の土地の植物が枯死(2021 ロイター)
- ・リチウム塩湖のフラミンゴ生息域が減少(2022 毎日新聞)

バッテリーは貴重な資源の塊。

大切に使わなければならない。

テスラモデル3



プリウス



テスラモデル3



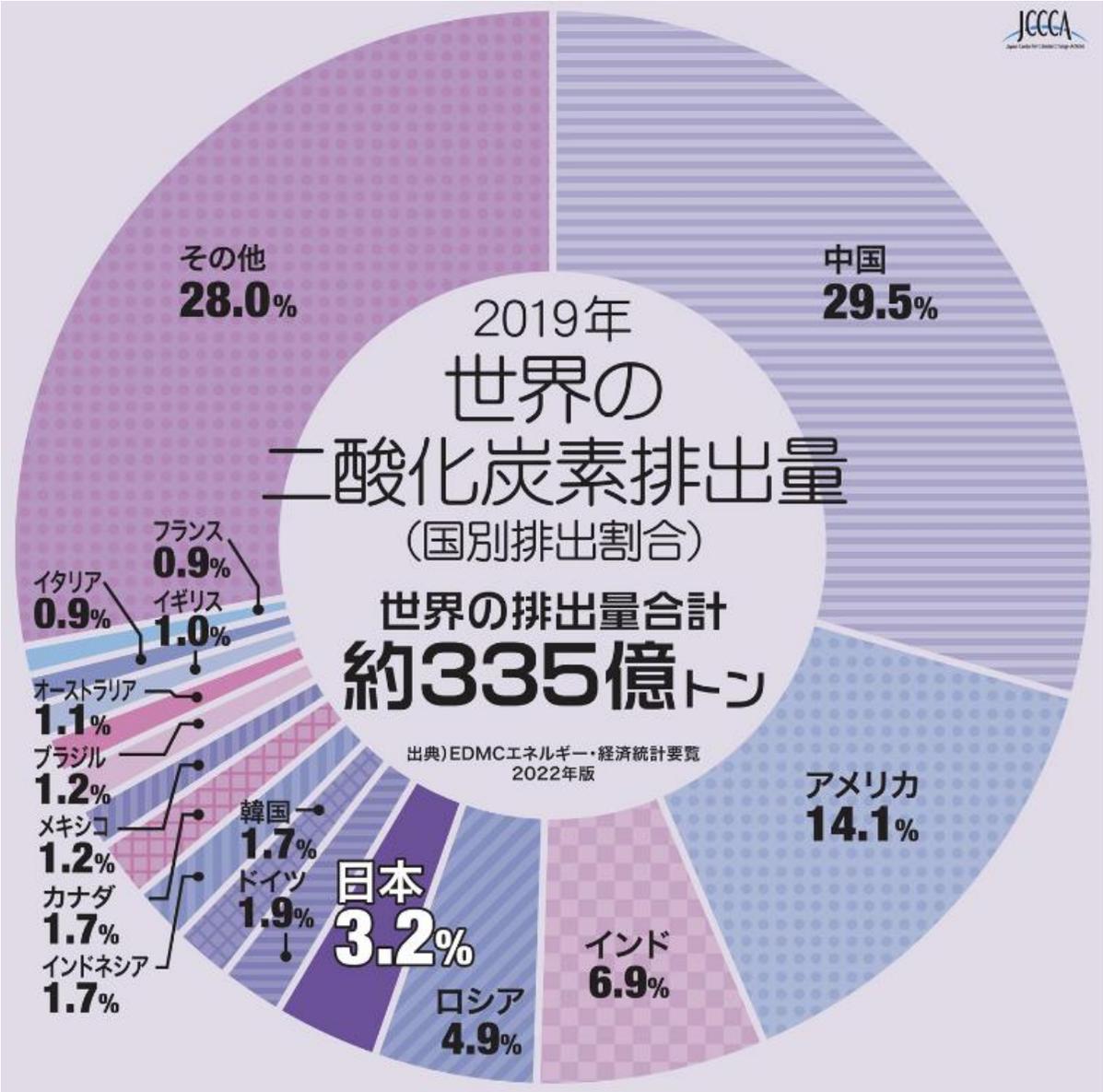
プリウス



× 60~
90台

BEV1台分のバッテリーでハイブリッド車を約60~90台製造できる。

※90台のハイブリッドによる二酸化炭素削減量はBEV1台による削減量の37倍



<自動車CO2排出量 国際比較>

- ・CO2削減▲23%は、国際的にみても、極めて高いレベルで、世界に先行。アドバンテージを築いてきた

01年=100とした保有全体のCO2排出量

