

## 官民がEVの道筋示す時だ

日本が電気自動車（EV）の普及で後れをとっている。広範な関連産業を抱える自動車業界の競争力の低下は避けなければならず、早急な対応を求めたい。

日本の自動車大手が強みを持つハイブリッド車（HV）は、国内の消費者からの支持が根強い。電

池を併用するものの充電スタンドは不要で、一般にガソリン車よりも排ガスが少ない。だがEVのよ

うな排ガスを出さない車がいずれ求められることは明白だ。第26回国連気候変動枠組み条約締約国会議（COP26）では、議長国の英国がガソリンを使う新車

の販売を主要市場で2035年までに、世界全体では40年までに終えたと宣言した。これに欧州などの23カ国が加わる有志国連合ができたが、日本は参加を見送った。

参加国に限りのある有志国連合の取り決めには、影響力などの面で不透明な要素も残る。それでも日本は官民ともに、排ガスゼロへの工程表を示すべき時期にきていると考えるべきだ。

日本の自動車大手で脱ガソリンを明言しているのはホンダだけだ。自然エネルギーの活用が進む欧州とは前提条件が確かに異なるが、それを言い訳にはできない。

日本車は低燃費で環境に優しいのが強みだった。自動車大手からは「EVの量産は難しくないと

の声も聞かれるが、脱ガソリンで出遅れば、海外で「日本車は環境に悪い」とのレッテルを貼られかねない。あなどるのは危険だ。

もうひとつ看過できないのがインフラ面での遅れだ。EVの普及を促すには充電器の整備が急務だ。20年度末時点で人口1万人あたり2・3基との調査もある。これでは消費者の手が伸びない。

21年度補正予算案にはエコカー購入への支援が盛り込まれたが、インフラへの配分は限られる。75億ドル（約8500億円）をつぎ込む米国とは比較にならない。

自動車大手も政府も目先のガソリン車の需要にとらわれることなく、未来を見据えた取り組みを加速してほしい。