

Global Energy Policy Research

GEPR (グローバル・エネルギー・ポリシー・リサーチ) は、日本と世界のエネルギー政策を深く公平に研究し、社会に提言するウェブ上の「仮想シンクタンク」です。この機関は、アゴラ研究所 (<http://agorajp.com/>、東京) が運営し、エネルギー問題についての研究と調査、インターネットでの情報提供、シンポジウムの開催、提言の作成、書籍の出版を行います。

トヨタは日本から出て行くのか

池田 信夫・Sunday, March 14th, 2021

3月11日に行われた日本自動車工業会の記者会見で、豊田章男会長(トヨタ自動車社長)は「今のまま2050年カーボンニュートラルが実施されると、国内で自動車は生産できなくなる」と指摘した。キーワードはライフサイクルアセスメント(LCA)である(27:00~)。

豊田氏は「車をEVにすればゼロエミッションになる」という考え方は誤りだと指摘し、発電から廃棄までのライフサイクルで考えるべきだと強調した。電池の生産や充電に使われる電力の発電で排出されるCO₂を考えると、電源構成で環境負荷が変わるからだ。

日本で生産した自動車がEUに輸出できなくなる

日本の電力は(原発が止まっているため)火力が75%だが、フランスは電源の77%が原子力で火力は11%なので、**日本で生産したヤリスよりフランスで生産したヤリスのほうがCO₂排出が少ない**という計算になる。

EUは2030年代にEV(電池駆動車)だけを電気自動車と認め、内燃機関(ICE)とともにハイブリッド車(HV)を禁止し、LCA規制を強化してCO₂排出に高率の**国境炭素税**(関税)をかける方針だ。このままでは日本で生産した自動車は、EUに輸出できなくなるおそれがある。

かつて自動車生産のグローバル化が進んだとき、人件費の安い国でつくろうということで海外に生産を移転する空洞化が起こったが、これからはCO₂

排出の少ない国に工場が移転する空洞化

が起こるだろう。フォルクスワーゲンはスウェーデンに電池工場を建てる。スウェーデンの電源の40%は水力、40%が原子力で、火力は1%だからだ。

次の表は日本の自動車生産台数と輸出台数だが、国内生産968万台のうち482万台が輸出されている。もしEUに輸出できなくなると国内生産は半減するので、自動車産業は国内で成り立たない。自動車の雇用は550万人だが、そのうち70~100万人の雇用が失われ、貿易黒字が15兆円減少する見通しだ、と豊田社長は警告している。

自工会各社 生産・輸出台数 (2019年)

- ・国内生産968万台のうち、約半数の482万台を輸出が占め、外貨獲得・雇用に貢献
- ・LCA(ライフサイクルアセスメント)でのCO2削減には、どういったエネルギーで作るかもセットで考える必要。
- ・再エネ普及が進まず、製造時CO2の問題で日本生産の車が輸出できなくなれば、貿易黒字大幅減、雇用に重大な影響

生産台数					構成比			
		国内生産	輸出	海外生産	計	国内生産比率の種		
全社合計		968万台	482	1,885	2,853	国内生産	輸出	海外生産
乗用	マツダ	101	85	48	149	68	57	32
	スバル	62	51	37	99	63	51	37
	三菱自	62	38	75	137	45	27	55
	トヨタ	342	210	564	905	38	23	62
	ホンダ	84	13	433	517	16	3	84
	日産	81	46	415	496	16	9	84
軽	ダイハツ	95	0	52	148	65	0	35
	スズキ	95	18	211	306	31	6	69
大型	日野	16	8	4	20	79	42	21
	いすゞ※	22	14	37	60	37	24	63
	三菱ふそう	非公表			5	非公表		
	UDトラック	非公表			1	非公表		

※2019年度

出典：自工会、各社公表値、マークラインズ等

輸出▲482万台の場合 貿易黒字：▲15兆円 雇用影響：▲約70～100万人

※貿易統計、産業連関表等より推計

自動車工業会の資料より

「カーボンニュートラル」はEUの罠

国際競争のルールも変わる。今まではいい車を安くつくる技術が競争優位の源泉だったが、これからは脱炭素化でCO₂規制を逃れる戦略が重要になる。

池田直渡氏

が指摘するように「EUは日本を不利にできるEV戦略を立て、「HVはICEの仲間」という風説を広めるのに躍起になっている。そういうメーカーの都合に合わせるべく、政治が一体になってシナリオを作成して、自国に有利なルールと世論を作ろうとしているのだ」。

EUがHVを禁止するのは、

トヨタが圧倒的な競争優位をもつHVをつくる技術力がEUの自動車メーカーにないからだ。これは陰謀論だと思ふ人も多いだろうが、私には既視感がある。

2002年、京都議定書が国会で全会一致で承認

されたとき、経産省の澤環境政策課長は全省庁の会議で「EUの罠にはまって過大な削減義務を課せられた」と反省した。1997年に決まった京都議定書の基準年が1990年になっていたのは、東欧の社会主義の崩壊で、古い工場を改築するだけでEUのCO₂排出量が激減したからだった。

日本は「地球を守ろう」という美辞麗句の罠にはまり、マイナス6%という過大な削減枠を飲んでしまった。結果的にはEUはマイナス15%と目標(マイナス7%)を超過達成したが、日本はプラス10%になり、排出枠を中国とロシアから数千億円で買うはめになった。

こういう複雑な事情を何も知らない小泉環境相

が音頭をとるカーボンニュートラルは、京都議定書の失敗をくり返すおそれが強い。電源を脱炭素化する最短の対策は原発の再稼働だが、菅政権にはそれを進める覚悟もない。このままではトヨタは（新工場をフランスやスウェーデンに建設して）日本から出て行くだらう。

2000年代以降の日本の「デフレ」の正体は製造業の空洞化だが、自動車だけは辛うじて国内に残った。中でも世界最強の競争力を誇るトヨタは、製造業の最後の拠点だ。トヨタが日本から出て行く日は、日本から製造業が消える日である。

この問題も4月から始まるアゴラ経済塾「資本主義は脱炭素化できるか」で議論したい。続きはアゴラサロンで。

This entry was posted on Sunday, March 14th, 2021 at 9:00 pm and is filed under [エネルギー政策への提言, コラム](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.