

自動車内燃機関でのカーボンニュートラル模索

◆日本は自動車内燃機関の維持を含め、多様な選択肢を模索

2022年12月に経済産業省から「[トランジション・ファイナンス](#)」に関する自動車分野における技術ロードマップが発表された。この中で①自動車産業は雇用の約1割を占める基幹産業であること、②脱炭素化に向けた蓄電池、モーターなどの部材開発、クリーンな水素やバイオや合成燃料をはじめとする脱炭素燃料の安定供給が必要であること、と指摘された。ロードマップ検討会で提示された日本自動車工業会の資料でも、内燃機関関連を含む自動車産業の雇用維持とカーボンニュートラルを両立させ、多様な選択肢を排除しないとしている。EUでは35年に新車からのCO₂排出量を100%削減し、内燃機関搭載車の生産を実質禁止するが、日本ではBEV化一辺倒の取り組みはしないと読み取れる。

◆EUは35年新車ゼロエミッション化確定も、炭素中立燃料使用に含み

EUでは22年10月、EU理事会と欧州議会が「乗用車・小型商用車のCO₂排出基準に関する規則の改正案」について[暫定合意](#)した。改正案は欧州委員会が21年7月に気候政策パッケージ「Fit for 55」の一環で提案したもので、35年までの新車ゼロエミッション化が確定した。一方で、合成燃料など炭素中立な燃料（CN燃料）のみを使用する車両の35年以降の販売について、欧州委が新たな提案を行うとして、内燃機関搭載車の存続に含みを持たせた。

Volkswagen子会社であるPorscheは22年12月、チリでHighly Innovative Fuelsと提携して合成燃料の工業生産を始め、Volkswagenは風力エネルギーで水電解した水素と二酸化炭素で合成燃料を製造すると[発表](#)した。また、BMWのCEOは「EVだけに絞った経営戦略はリスクを伴う」とも発言している。

自動車のBEV化に関して、電池製造時のCO₂発生量、低温時のバッテリー容量低下、充電時間の問題など解決できていない課題が多くあり、国際エネルギー機関（IEA）の「50年にBEV・FCEV化100%」をクリアするにはハードルが高い。既存のインフラや内燃機関技術を活用できる意味でもPHEV、HEVを含む内燃機関での燃料カーボンニュートラル化が重要で、選択肢の一つだろう。 【川島政彦】