

Industrial Catalyst News

触媒学会工業触媒研究会

自動車業界におけるカーボンニュートラル

1. 欧州の動き

すべての産業でホットな話題と言えればカーボンニュートラル (CN) であるが、自動車業界では特に大きなパラダイムシフトが起こると議論されている。しかしこれが実に茫洋として全容が見えない。今年に入ってからさまざまな動きがあった。趨勢が定まらないまま原稿の締め切りが過ぎていくので、取り敢えず直近で動きのあった欧州の状況を報告する。

EU 理事会（閣僚理事会）と欧州議会は 10 月 27 日、乗用車・小型商用車（バン）の二酸化炭素 (CO₂) 排出基準に関する規則の改正案について暫定合意に達した¹⁾²⁾。これは、欧州委員会が 2021 年 7 月に発表した気候政策パッケージ「Fit for 55」の一部として合意された最初の規則となり、合意された目標の概略は以下のとおりである。

- 2021 年レベルと比較して、2030 年までに新車で 55 %、新型バンで 50% の CO₂ 排出を削減する
- 2035 年までに、新車とバンの両方で 100% CO₂ 排出量を削減する

2. 実際のところは・・・

しかし、これはそもそも既定路線で定められていた「ゴール」であり、そのための「道筋」については議論が進んだとはいえない。

例えば、CN 燃料 (CO₂-neutral fuels) に関していえば、そもそも欧州委の案はなにも想定していなかった(使わないことが前提?)が、

「欧州委が新たな提案を行う」とされた。また、プラグインハイブリッド技術などの開発状況を考慮して、規則の見直しを行う余地を残した。

3. ドイツ産業界の反応

ドイツ自動車産業連合会 (VDA) は、電動化は必須としながらも、充電インフラの整備とともに CN 燃料の併用も考慮すべきとの声明を発表した。またドイツ産業界連盟 (BDI) も、充電インフラ、燃料電池車向けの水素充填インフラの整備と、CN 燃料の活用を主張している。

しかしその一方で BDI は、水素の利用は脱炭素化が難しい製鉄のような産業を優先させるべきであり、燃料電池であれ CN 燃料であれ、燃料への使用には否定的である。

さて、どうなることやら？

- 1) <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/10/27/first-fit-for-55-proposal-agreed-the-eu-strengthens-targets-for-co2-emissions-for-new-cars-and-vans/>
- 2) <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/10/27/first-fit-for-55-proposal-agreed-the-eu-strengthens-targets-for-co2-emissions-for-new-cars-and-vans/>
- 3) https://issuu.com/bdi-berlin/docs/211021_bdi_klimapfade_2.0_-_gesamtstudie_-_vorabve

文責 ユミコア日本触媒 堀 正雄