

# 自動車のCO<sub>2</sub>排出量は 走行時だけでは計算できない

ジャーナリスト

三木寛郎

## クルマのほんとうの寿命とは

これまでも本稿で書いてきたように、世界の趨勢が電気自動車（EV）偏重に傾き、既存の自動車メーカーのみならず、新規参入の起業家や電気器具メーカーなど、まさに猫も杓子もEV一辺倒という風潮に大きな危惧を抱いてきた筆者だが、それに関連した研究を発見した。

それは九州大学大学院経済学研究院による研究であり、研究者たちは自動車の寿命には製造から廃棄までの「物理的寿命」と、購入から手放すまでの「経済的寿命」の2種の寿命があるとし、この2つの寿命を組み合わせ、資源採掘から資材・部品生産、製品生産、製品利用、廃棄など自動車のあらゆる段階で排出されるCO<sub>2</sub>の排出量を算出したのだ。

言い換えれば、1台の自動車が工場で生産され、さまざまな条件において

使用され、買い替え等で手放されるか、あるいは乗り潰されて廃棄処分されるまでに、排出されるCO<sub>2</sub>の量を算出しようという試みである。

1つ目は新車が生産されてから廃棄されるまでの「物理的寿命」、2つ目は新車が生産されてから買い替え等により可動な状態で下取り等によつて中古車として手放させるまでの「新車の経済的寿命」、3つ目がその新車が中古車となつて第2の人生を生きた時の「中古車の経済的寿命」である。このそれぞれの寿命を現行より10年間延長したらどの程度CO<sub>2</sub>の排出に影響があるかを算出したのである。

驚いたことに、乗用車で算出すると、新車からの物理的寿命を10年間延長すると30・7メガトン、新車が手放されるまでの「新車の経済的寿命」を10年間延長すると26・4メガトン、「中古車の経済的寿命」を

10年間延長すると5・2メガトンのCO<sub>2</sub>の排出削減が可能になるという。

新規登録から13年が経過すると、自動車税（種別割）が重課税されてしまう日本では、クルマに長く乗ることは「悪」であるという印象が強い。種類によつて税額は異なるが、軽自動車、普通自動車を問わず、新規登録から13年が経過すると一律に税金が上がってしまうのだ。同時に自動車重量税も上がる。しかも13年目だけではなく、18年目にも税額が上がるのである。13年を超えて同じクルマ乗り続けると、車検のたびに維持費は上がるのだ。

かつて、「モノを大切に使う」とを美德と教えられ、丁寧に扱い、愛着を持って、手入れしながら使うことで長持ちをさせることを「物持ちがいい」と賞賛することを教えられてきた身としては、あたかも「使

い捨て」のようにクルマが買い換えられていくことに違和感を禁じえない面もあったのだ。

## 大切に丁寧に モノを使うことは悪？

ちなみに一般的な自動車の平均耐用年数は、一般財団法人自動車検査登録情報協会の平成30年の調査によれば、普通乗用車が13・24年、小型乗用車が13・23年である。同様に軽自動車協会の調べによると、軽自動車の平均耐用年数も14・92年となっている。長いあいだ、日本における家用車の耐用年数は10年ほどと言われていたが、自動車メーカーの技術向上により、自動車自体の耐久性が年々向上し、耐用年数が伸びてきているのである。

しっかりと整備をし、丁寧に乗られたクルマなら、13年どころか、15

年、20年経っても元気に活躍してくれるはずなのだ。

一般的な自家用車が1年間に走行する距離はおそらく1〜2万kmといったところだろうか。ちなみに、ソニー損保が10000人を対象に実施した「全国カーライフ実態調査(2020年)」によれば、自家用車の年間走行距離は平均で、男性が6293km、女性が5741kmである。仮に1万kmとしても10年で10万kmといったところである。

ところが、東京を走行するタクシーの走行距離は年間で10万kmにもなるという。さらに50万kmを超えても支障なく走っているタクシーはたくさんあるのだ。もちろん使用条件や整備の頻度がちがうことは確かだが、それでも10万kmも使用せずに使いついでしてしまうのはあまりにもつたいないと思うのは筆者だけだろうか。

ことクルマに関する限り、愛着を持って大切に丁寧にモノを使っていくこと、長持ちさせることは美德ではなくなり、カーボンニュートラルを錦の御旗に古いクルマはどんどん買い換えられ、電化されていくのである。

ついでだが、先のソニー損保の調査

によれば1カ月あたりの車の維持費は平均1万9000円。ドライバーが最も負担に感じるものは「自動車税」と「車検・点検費」であったという。

もともと日本はクルマの税金が高い。例えば240万円のクルマを新車で購入して13年間使用すると、自動車関連の6種類の税金の負担額は合計で約180万円にもなるという。これは米国の約30倍、ドイツの約4.8倍、イギリスの約2.2倍にもなるのだ。

### ドイツでは

#### 「車は走る文化財」?

自動車産業は紛れもなく日本における基幹産業の1つであり、我が国が外貨を獲得するうえで大きな役割を果たしてきた。当然ながら日本国内にもクルマが溢れ、日本は世界有数の自動車大国になった。

あのF1やル・マン、そしてインディ500という世界有数のレースでも日本車や日本製のエンジンが大活躍をし、幾度も勝利してきている。にもかかわらず、日本では自動車文

化がしっかりと根付くことができなかったのはなぜだろう。

かつて素晴らしいドライバーが群雄割拠し、富士グラチャンシリーズなどで日本に定着しかかったモータースポーツだが、レースの行われる週末になると御殿場市内に押し寄せる暴走族たちの、騒音を撒き散らす改造車のせいで、「モータースポーツは不良の集まり」と烙印を押され、社会や警察から敵視されてしまった。それ以上に新しい車を売らんがための販売競争によって、「新車=善・旧車=悪」というイメージを社会に浸透させた業界や、その動きに同調した行政、政府、そして警察にも大きな責任がある。

残念なことに、往年の名車を大切に保有し維持し続けているクラシックカーの愛好家などは、我が国ではごく一部の好事家というイメージで捉



世界で盛んな  
ヒストリックカー・イベント

えられてしまう。

クルマ文化の先輩である欧州では少し事情が違う。メルセデスベンツやフォルクスワーゲンなど名車を生み出してきたドイツでは「車は走る文化財」という認識があり、その歴史は「誇り」でもある。1997年には30年以上経過したクルマ(文化財)を対象とした優遇措置制度が導入された。基本的に「大幅に改造されておらず、オリジナルの状態が保たれている」という条件付きではあるが、申請すれば末尾に「H」のついたナンバープレートが付与され、自動車税は年間約191ユーロ(約2万3000円)に減免され、こうしたクルマの所有者は「車を大事に扱う」ことが予想されるため保険の面でも優遇されるという。ちなみに「H」は「historisch(歴史的な)」の意味である。

これだけ社会に浸透しているクルマという存在が日本では「文化」として定着していないのである。

愛着のあるクルマに長く乗り続けることがCO<sub>2</sub>の削減につながるのであれば、それは素晴らしいことではないだろうか。