

## 第42回

「地球温暖化」をはじめとする環境問題がますます身近になる一方で、世界の国々が賛同できる国際枠組みの構築は困難な状況にあります。

このような状況下で対策が急がれる中、国際社会はどのように取り組むべきなのでしょう。

CSRの最先端アメリカでの実体験をもとに日本企業向けのCSRコンサルティングを行うコーポレートシチズンシップ代表の雨宮氏から世界で行われている地球環境問題解決への取り組み等について、ご紹介いたします。

コーポレートシチズンシップ 代表取締役 雨宮 寛氏



## 電気自動車

早いもので今号が2013年最後の寄稿となりました。今年もCSR関係の話題は尽きない一年でしたが、今年最後は電気自動車の話としたいと思います。

以前、本寄稿で水素ガスを燃料にした燃料電池自動車について記載しました。水素ガスを生産する岩谷産業さんが説明および試乗会を開催してくださいました。水素ガスをベースにした燃料電池車は2015年頃を目途に乗用車1台の価格を500万円を切る水準にすることが目標となっており、自動車メーカー各社が開発を急いでいます。水素ガスは化石燃料を一切使用せず、自動車の運転で排出するものも温暖化に影響を及ぼすガスなどではなく水のみという究極のエコカーと言われています。

今回は、この燃料電池車とともに将来的に普及が期待される電気自動車について2つの出来事を記したいと思います。

一つ目は米国の電気自動車ベンチャー企業であるテスラ社です。この夏開催されたハーバード大学日本同窓会主催のイベントの一つにテスラ社の電気自動車に試乗する機会がありました。テスラ社は東京港区青山にショールームを設けています。交通量の少ない8月の日曜日に試乗会が開催されました。試乗会といいますが何台も用意されているわけではなく、試乗用に一台がショールーム前に置かれ、一組につきテスラ社の説明と試乗を合わせて30分間が割り当てられます。テスラ社そのものは一般的な認知がまだ低いため、テスラ社の会社の説明を最初に

受けました。その後、テスラ社が開発した電気自動車に関する説明があり、気持ちよく試乗に向かうことができました。

試乗ではテスラ社が生産する4ドア・セダン車を運転しました。車の鍵をドアに近づけただけでドアのロックが解除されドアノブが出てきます。運転席



テスラ車車内

に着くと、ハンドルやペダルは普通の車と変わらないのですが、中央部分に大きなディスプレイが配置され、現在の車の状態がディスプレイで示されます。運転そのものは加速や巡航は普通の車と変わらない感じですが、減速時がブレーキを踏んでいないのにブレーキを踏んでいるように減速していきます。減速時に車が自ら電力を発電するという仕組みであるために、減速時が普通車とは違和感のあるところですが、慣れてくれば気にならない程度です。

試乗を終わり、車全体の説明をして頂いたのですが、電気モーターは小型のものが車の中央下に備え付けられているため、車のフロントとリアの部分は両方ともトランクになっています。同サイズの普

通車に比べると荷物の容量はかなり大きいと感じました。

全体的な印象としては、減速時の運転に慣れが必要なことを除いては普通のガソリン車やハイブリッド車



テスラ車フロントのトランク



テスラ社ショールーム内では車体の説明

会場が同国アムステルダム市とユトレヒト市を結ぶ通勤路線の駅から数キロ離れている所にあるため、同学会出席者が駅と会場のある大学を往復できるように日産が電気自動車のリーフ



日産リーフ

を2台を貸してくださったようです。学会期間中に私も4回乗車致しました。試乗ではなかったため、リーフ車を運転することはできなかったのですが、とてもスムーズに送迎の役割を担っておりました。

とても印象的だったのは、このリーフ車の運転手を勤めた会場となった大学の大学院生たちの感想でした。私が「日産リーフを運転してどう思う？」と尋ねたところ、運転手として会った大学院生3人とも「とても走りがスムーズで、楽しい。」という反応でした。そのうちの1人の学生は「ヨーロッパでは

と変わらないで運転できると思いました。

二つ目は日産リーフです。CSR関連の学会が10月中旬にオランダで開催されたため出席してきました。私は日本における社会責任投資の現状を説明してきました。この学会の

マニュアル車が多いけれど、リーフ車は電気自動車だからオートマチックが合っていて、運転しやすい。」と話していました。また別の学生は「ディーゼルやハイブリッド車よりも環境に優しいから日産リーフは好きだ。」と言っていました。

CSRの学会でしたが、学会で話されていたことも大変参考になり、今後、この寄稿でも折に触れて紹

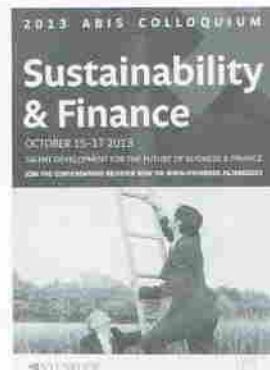


大学内の駐車場に設置された日産リーフ用電気スタンド

介させて頂きたいと思うのですが、学会そのものではないところで、日本企業の粋なCSR活動に触れることができ、

とても気分が良く出張を過ごすことができました。

オランダは圧倒的にドイツ車が強い市場です。日本車も頑張ってはいるのですが、最近は低価格を売りに韓国車がシェアを伸ばしてきているそうです。電気自動車、燃料電池車といった次世代自動車で行く日本車勢が巻き返す大きな機会がすぐ近くまできているように感じました。



学会のテーマ「Sustainability (持続可能性)& Finance (金融)」

## 略歴

コーポレートシチズンシップ代表取締役。DWMアセット・マネジメント；DWMインカムファンズ日本代表。明治大学公共政策大学院兼任講師。CFA協会認定証券アナリスト。NPO法人ハンズオン東京理事。コロンビア大学ビジネススクール経営学修士およびハーバード大学ケネディ行政大学院行政学修士。クレディ・スイスおよびモルガン・スタンレーにおいて資産運用商品の商品開発を担当。2006年コーポレートシチズンシップを創業。「あなたのTシャツはどこから来たのか？」(ピエトラ・リポリ著 東洋経済新報社)「暴走する資本主義」(余震 そして中間層がいなくなる) (ロバート・ライシュ著 東洋経済新報社)などを翻訳。「アショカDVD・社会起業家シリーズ」監修。