山梨新報「直言」原稿

二〇〇九年十一月二十日

「ETCが地球を救う」

山梨県立大学長　伊藤　洋

鳩山由紀夫首相の提案による「地球温暖化ガス25%削減」なる「鳩山ドクトリン」。国外では感嘆をもって迎えられ、大層評判が良いようだが、反面、国内ではあまり芳しい評価を受けているようには見えない。財界の総本山「日本経団連」が猛反発しているだけでなく、総理の最大の支持団体たる「連合」もこの提案に難色を示していると伝えられている。

それもそのはず、京都議定書では、地球温暖化ガスの削減目標として、わが国は1990年比6%の削減を公約したにもかかわらず、2007年現在、逆に9.6%増加させてしまった。その差約16%の約束破りをしたのである。まして、鳩山総理の1990年比25%削減ともなれば、現状からほぼ35%の削減をしなくてはならず、この数値は「天文学的？」とも言えそうな数値に見える。

まして、与党民主党は、高速道路無料化という、地球温暖化ガス削減に逆行すると思われる政策を公約している。こちらにも世論の非難が集中していて大変評判が悪い。

たしかに、今の温暖化ガス排出状況の上に高速道路を無料化すれば、自動車は傍若無人に走り回り、環境数値の悪化は間違いない。すでに、日曜などに試験的に実施してきた千円乗り放題で十分に証明されている。ノーこまで走っても千円だと天気なドライバーが、どというので、東京からはるばる高松まで讃岐うどんを食べに行くなどの「暴挙」に出たと聞けば、「高速道路無料化」の先に2%削減は絶望的だと断じてよいであろう。事実、排出ガス主要6部門のうち21%は運輸部門が占めている。しかしそれでいて、無料化の過程をうまく制御すれば逆に温暖化ガス削減につながる可能性がある。それについて、小沢鋭仁環境大臣に提案したい。

70年、アメリカ議会は「マスキー法」と呼ばれる「大気浄化法」を制定した。これは、「75年以降に製造する自動車の排ガス中の一酸化炭素と

炭化水素の濃度を７０年当時の車の１０分の１以下にすること」、および「７６年以降に製造する自動車の排気ガスでは窒素酸化物の排出量も７０年当時の１０分の１以下とする」という法律だった。たしかに環境保護には画期的だが、これをクリアできるメーカーは果してあるのかと絶望視された法律でもあった。

この厳しい基準に世界に先駆けて成功したのが、当時世界では無名の本田技研工業であった。本田技研は、これをクリアするためにＣＶＣＣ技術を開発して世界をあっと驚かせたのである。

マスキー法は、メーカーロービの猛反発を受け、議会スト暗躍に廃案となるよう、本田技研はこっそりと世界を最終的にもはの世界てしまったのである。

中信任を受けて、トップメーカーとなったスッキリとした上位メーカーのみが、マスキー法をクリアしたのである。

自動車メーカーは、この法律を技術者達にとって実現可能なレベルにまで引き上げるために、ＶＴＥＣ（ブイテック）と呼ばれる可変バルブ機構を搭載した。

ＶＴＥＣは、ＥＧＲ（排気ガス再循環）を使わずに、吸気と排気のタイミングを変えることで、燃焼効率を上げる仕組みだ。

ＥＧＲは、一部の排気ガスを再び吸気に戻して燃焼温度を下げる方法だが、燃費が悪くなるという欠点があった。

ＶＴＥＣは、この欠点を補うように、エンジンの回転数に応じて、バルブの開閉タイミングを切り替える。

低回転時は燃費を重視し、高回転時は出力を優先する、まさに「一石二鳥」の技術だ。

ＶＴＥＣの試験導入の結果、ＥＧＲを使わずに、排気ガスの有害物質を大幅に減らすことが、実験で確認された。

ＶＴＥＣは