ニッポンよ！ぼ～っと生きてんじゃねえよ！

東京理科大学
創域理工学部 電気電子情報工学科
教授
堀　洋一 Yoichi Hori

2021年3月に東京大学を定年退職，東京理科大学に来ていま4年目である。5年間奉職して，70歳で引退する予定。

土曜日の午後に「理科大eモビリティシンポジウム」を開催している。初年度9回27件，その後は年12回36件（×4年）の錚々たる顔ぶれである。野田キャンパス大講堂での講演＋オンライン配信でどなたでも無料で聴講可能である。現地に来てくれれば毎回楽しい液体燃料補給会（懇親会）をやっているのでぜひどうぞ。

本号のテーマは「EV＆電動力応用」とのことである。小生は2011年，自動車技術会にEVTeCという国際会議を立ち上げ，その6回目を昨年5月に開催した。8月にはエンジン屋のフラグシップ会議であるP, E&L国際会議(注1)が開催された。この2つは2027年には併催を画策中である。クルマの電動化は必須の流れではあるがエンジンを軽んじては国が滅びる。

さて最近，非常に危惧していることを述べる。自動車技術会に書いた巻頭言や年頭の挨拶と重複するが，馬鹿の一つ覚えの遺言である。ご容赦いただきたい。

脱炭素の旗印のもと世界は持続的繁栄に向けて舵を切っている。しかし，この「世界」に「日本」は入っていないのではないか。つまり，自国の産業，とくに自動車産業を守りながらCN（カーボンニュートラル）をやる，という視点がすっぽり抜けている。

クルマの電動化や再生可能エネルギーの大量導入は膨大な量の二次電池を必要とする。しかしその電池の生産は国内ではほとんどできない。日本の電源構成はCO_2を出しまくるから作ってはいけないと世界の集中攻撃に合っている。せっかくいい電池を発明しても生産は自国ではできないという矛盾。日本以上にCO_2を出しまくる中国は，自国生産の電池を世界に大量供給する。これは政治の力である(注2)。

再エネ導入のための電池もほぼ中国から購入し彼国を潤す。脱炭素の目標は多くの国で達成できずに終わり「ごめんなさい」ということになるだろうが，その中で日本だけが脱炭素を真面目にやって自動車産業や石炭火力を骨抜きにする。日本に再エネが行き渡るころには日本は超貧乏国となり，自ら

は舞台から姿を消す。私にはこのシナリオがよく見える。

しかし，脱炭素やクルマの電動化を進めないと世界に遅れてガラパゴスになるぞ，と「まじめすぎて困ったちゃん」有識者が語り政府は翻弄される。優等生でいれば「僕ちゃんよくできましたね」などと褒められ，世界は日本を見放すことはないというわけである。これが誤りであることは，例えば，ハイブリッド車や石炭火力の効率化で成した日本の多大なる貢献が世界の場で誰も擁護してくれないことからも明白である。

すなわち「敵は本能寺にあり」。世界はこの日本人の精神構造を知り尽くしている。高邁な目標を提示しておけば，日本は中でつぶし合って自滅する。手を下すことなく見ていればよい。日本がつぶれても世界は持続する。まさに鬼滅の刃ならぬ，自滅の刃である。

ロシアのウクライナ侵攻やイスラエルの紛争を見れば，きれいごとで世界は動かないことは明白である。われわれはあまりに能天気でいてはいけない。

いま日本に必要なのは，⑴安全な原子力発電所の再稼働，⑵効率のよいエンジン車やハイブリッド車の堅持と普及，そして⑶電池からの脱却（すなわち走行中給電），この3点である。これを政治家は内外に向けて堂々と発信し迷うことなく推進しなくてはいけない。

次に，わが国が改めるべき3点を述べる。

⑴ 白黒つける習慣をやめる

日本人は白黒つけたがる。ガソリン車と電気自動車はどっちがCNですか？電池とキャパシタはどっちがいいですか？原子力ですか再エネですか？どちらにも価値がある。共存を認めず二者を対立させて白黒つけたがり，選択と集中という私の大嫌いな言葉がまかりとおる。日本人は多様性に弱いというがまったくとそのとおり。みなさん絶対にやっているから胸に手をあてて考えてみてほしい。たいへんよくないことである。

⑵ 短期の成果を求めない

「やって良いことが書いてある」我国のルール作りがこの根源にある。ルールブックに「やってはいけないことが書いてある」諸外国とは正反対。国家プロジェクトでも「やることは全部」書く必要がある。もし書いていないと，なになにはやらないのか？と有識者が鬼の首をとったように言い追記を要求する。そして「書いたことはやらなければならない」。これがいけない。書いたことが年度末に完了していないと最低評価をくらって翌年の予算がゼロになる。将来を見通す準備ができたという貴重な成果よりも，書いたことの形式的な達成率が重要なのである。これでは，だれもチャレンジングなことはしなくなる。

⑶ 棲み分けを求めない

どこかでよく似たプロジェクトを見つけてきて，あれとこれはどこが違うのか，と棲み分けを要求する。それが新規性や独創性だと勘違いしているのである。たくさんの人が似たことをやるのは，その技術が重要であることの証左である。

高名な有識者の意見を聞きすぎてはいけない。有識者の多くは自分の成功体験を自慢に思っていて何にでも当てはめようとする。あなた老害になっていますよ，そろそろ潮時ですよ，と言ってくれる友人がいない悲しい人々である。自分で勇退できないのなら，周囲が引導を渡さないといけない。

妄言多謝，御社は大丈夫だろうか？日々の細事に忙殺されることなく自分の頭で考えて，サバイブしていかれんことを祈念しております。

（注記）

注1．P，E&L国際会議：Powertrain，Energy and Lubricants International Meeting

注2．中国の浦東バスやNIOのクルマを見るとよくわかるが，中国政府はクルマのビジネスと電池のビジネスを上手に切り離している。良し悪しは即断できないが，クルマ屋が電池の心配（すなわち，電池製造時のCO_2排出，リユース，リサイクルなど）をせず，安心してクルマのビジネスをやれるようにしている。かたや日本では，多くの業界を巻き込んだ大きな組合を作って，電池の評価や国内生産はどうしましょう，などとやっている。ボトムアップも極まれり。どちらがスピード感をもって世界を制するかは目に見えている。ニッポン頑張れ！ぼ～っと生きてんじゃねえよ！