

コロナ感染禍とその後のモビリティー概要報告

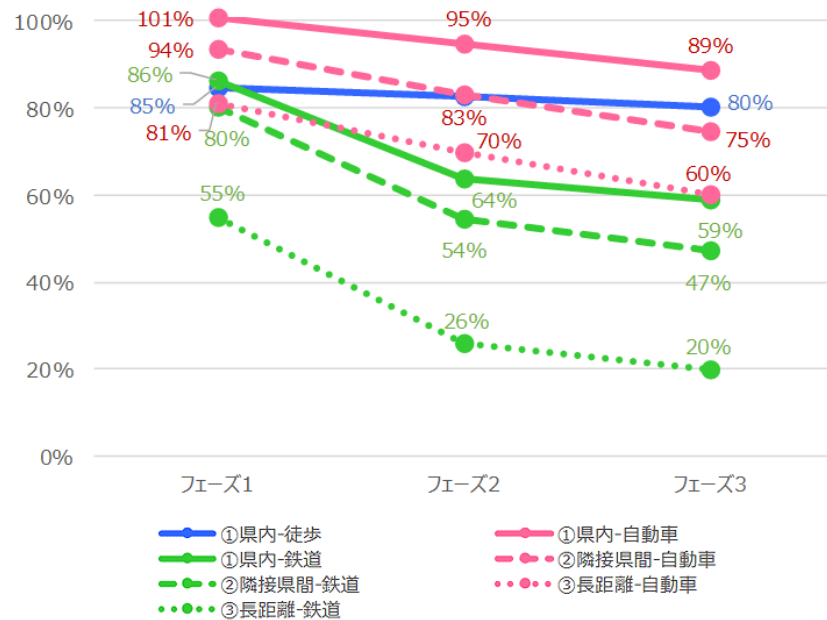
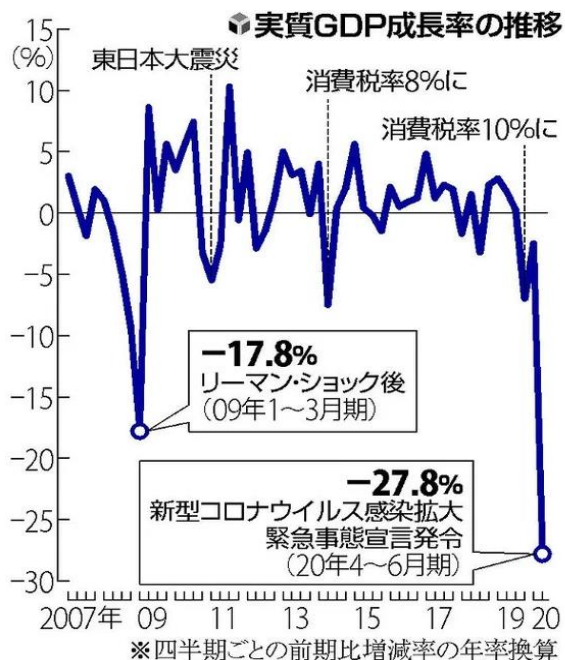
Mobility With & After Covid-19 Outbreak

WBCSD”Mobility2001”※では第2次大戦後のPassenger Km per capitaとGDP per capitaを比較して世界のどこでも収入が増えれば移動が増えることを主張している。2000年まではこの主張通り、開発途上国、経済の急進国、欧米先進国どこでもMobilityとGDPが進展し、フランスのように移動権を法で規定する国が現れた。

日産がその後まとめた2000年以降のデータでは2009年のリーマンショックで経済の急激な悪化に伴い、一人当たりの移動距離も停滞しこの回復に米国でも数年を要している。特にGDPが伸びない日本においては移動距離の伸びは停滞してしまった。

GDPの悪化率が、リーマンの-17.8%からコロナ感染では-27.8%と格段に大きく、モビリティーの回復にも数年以上要することが懸念される。

※WBCSD : 持続可能な開発のための世界経済人会議



モビリティのコロナからの回復に関して、日本ではwith Covi-19の議論はあるもののAfter Covid-19は日本ではほとんど議論されていない。

COP(地球温暖化防止締約国会議)やIEA(国際エネルギー機関)などでは、After Covid-19としてGreen recoveryやSustainable Recoveryを導入すべきと主張している。コロナで削減されたCO2排出・エネルギー消費はそのままでは増大するので、この機会に大幅削減に方向転換すべきとの主張。

VWのDIESEL GATEを告発したICCT(国際クリーン輸送協議会)では、この機会に自動車業界は2050年CO2排出ゼロを目指して、EV(電気自動車)、FCEV(燃料電池自動車)への転換を進めるべき、政府はメーカーの転換を支援する方策をさらに導入すべきことを主張している。

日本では、コロナ対策でとして「人との接触を減らし、街中のモビリティを楽しむ時代」が来ることを想定して、MaaSの導入促進と電動小型モビリティ(電動車椅子、電動キックボード)などの普及を促進すべきとの意見がある。

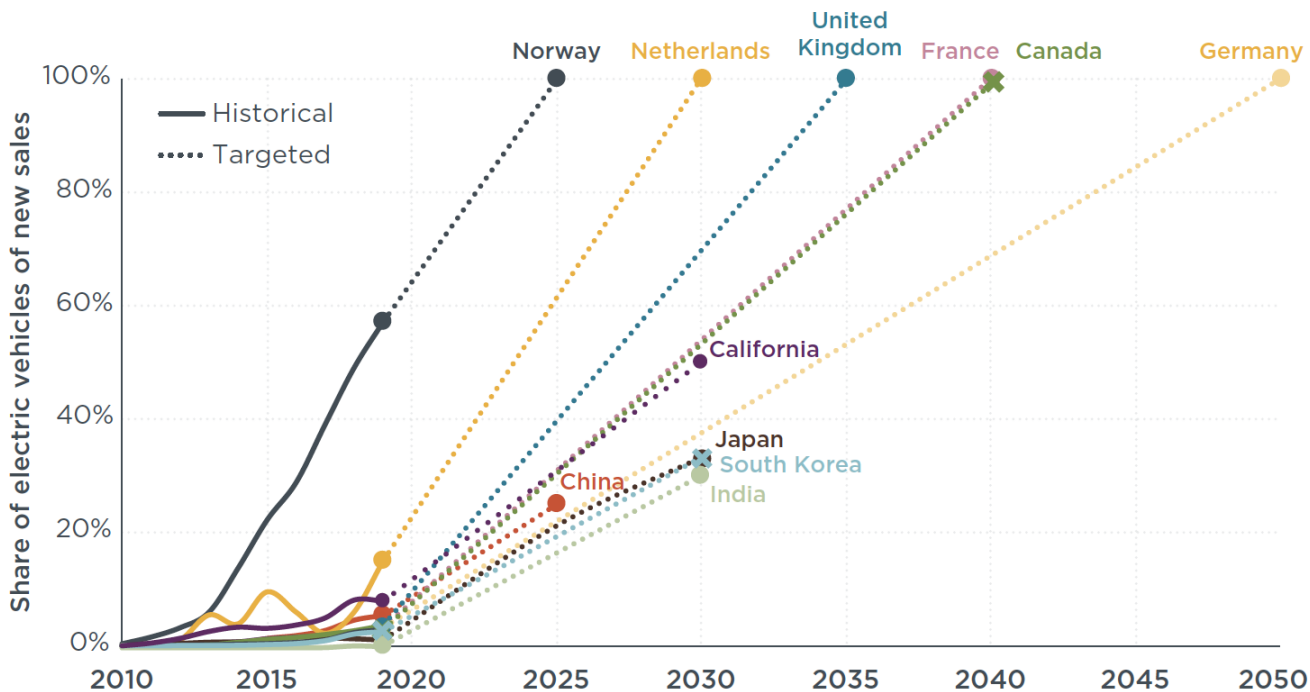


Figure 5. Historical and targeted electric shares of new passenger vehicle sales by markets.