

降雪地において安心した交通輸送に関する意見書

世界各国では近年パリ協定を受けて、ガソリンエンジンのみの車等をなくして電動化を進めようという計画を相次いで打ち出しており、我が国においても政府は、2050年の脱炭素社会の実現に向け計画を取りまとめ、遅くとも2030年半ばまでには乗用車の新車販売をすべて電気自動車やハイブリッド車などの一般に言われる電動車にできるよう包括的な措置を講じるとしています。

国内の自動車産業に関係する労働者は約540万人と推定され、電気自動車の部品数は、内燃機関原動機いわゆるエンジン車と比べ部品数も2/3程度で済み、電気自動車が普及することで多くの雇用の場が失われるとしておりますが、今後も少子高齢化が進む我が国においては、労働力の確保が喫緊の課題であり、それを克服するためにもEV化やAIの進化は必要不可欠であり、EV化によるネットワークシステムは自然環境問題を含め、これからの時代を見据え、推進する必要性や我が国の技術力を高める意味からも大いに期待するところです。

しかしながら、ネットワークシステムは順境に対しては優位性があるものの災害大国日本において、今冬のような豪雪での想定を超えた状況下で自己判断が試される場面では、緊急回避措置の歯車が狂うと交通網が寸断されることが明らかになりました。

エンジン車の暖房はエンジンの排熱利用によるため、車両にもよりますが満タンであればアイドリング状態で40～50時間はエンジンが駆動し続けますが、現在のリチウムイオンバッテリーではフル充電の状態でも40キロワットのバッテリーでも20～30時間が限界とされております。また、エンジン車は走行中、ほとんど燃費には影響しませんがEVはエンジン車のような排熱の二次利用ができず、更に電力を消費してしまうのです。

このような環境下において2020年12月16日の夕方から、関越自動車道では大規模な渋滞が発生し、上下線あわせ2千台を超える自動車が立ち往生する事態となり、自衛隊の出動により全ての車が移動を終えたのは発生から52時間後のことと報道されておりました。立ち往生の現場からは、吐き気や動悸、脱水といった症状を訴え救急搬送された方々もいたとの報道もありました。

サービスエリアに設置されている急速充電器は約30分間で充電できますが、バッテリーへの負荷を考慮して80%までしか回復しませんし、台数も限られております。また、高速道路の渋滞がクローズアップされていますが、主要幹線道路や一般道路においても昼夜問わずの除雪作業により、円滑に車が運行出来る状況には程遠いものがありました。

人員移動や物流の確保は安全のネットワークシステムの構築によって成り立っているものでありますが、豪雪時での移動、輸送において自己能力・判断で交通状況

を鳥瞰するには限界があるといえます。また、少子高齢化に伴い地方においては軽自動車、とりわけ高齢世帯においては、軽トラックを主要な自家用車として利用している方が多いのも地方における特色であります。

技術の向上は日進月歩の進化はあるにせよ、地域特性、環境に主眼を置き机上の空論であれば地方における過疎化は更に加速し、物流や人的交流の衰退は地域経済にとって大きな損失になると考えます。電気自動車の普及促進にあたって、降雪時での安定した輸送確保を堅実なものとする為には、今以上の除雪体制とサービスエリア・パーキングエリアでの充電設備の確立が不可欠であることは言わずもがなでありますし、高速道路は主要幹線道路との連携したアクセスが求められ、豪雪時のみならず自然災害時においても交通障害が発生しないバックアップ体制の構築が求められます。

車の運転はそれぞれのドライバーの責任ではありますが、雪道での運転は経験や運転技量により差が生じ、後続ドライバーに大きな影響を与える事が今冬の事例をもって再認識されました。

よって、脱炭素化に向けて電気自動車のみを輸送車両の畢竟とせず、雪国という地域事情に即した柔軟な運輸政策として、下記事項について強く要望いたします。

記

- 1 政府が推進する「脱炭素社会」2050年実現に向けては、豪雪自治体や交通環境の現状を十分に認識され、雪国で生活する私たちが安心して通勤、通学、輸送業務に支障をきたすことなく車の運転が出来るよう、電気自動車の普及促進にあたってはエンジン車の熟利用の優位性、必要性も充分ご理解いただき、計画策定すること。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出します。

令和3年3月19日

小千谷市議会議長 田中 淳

(提出先)

衆議院議長、参議院議長、国土交通大臣、経済産業大臣