



入梅宣言？

6月10日、関東地方は梅雨入りしたとみられるという発表が気象庁から出されました。非常にあいまいですが、こればかりは天気相手ですからしょうがないといったところでしょうか。9月になると最終的な修正がなされて確定するそうです。まあ、その頃に梅雨の期間が確定しても意味があるかどうかですが、データとしては確定しておいた方が今後の資料として役に立つでしょう。夏を迎えるのに必要な水をもたらしてくれる梅雨、そう考えるとやっかいものなんて思わなくなりますよね。でも、体調を崩しやすい時期でもありますので体の発する注意信号に耳を傾けて気をつけましょう。

2009環境展

今年も梅雨に入る直前に東京ビッグサイト西ホールをすべて使用して開催されました。毎年情報収集を目的に見学に行っています。このリサイクル通信6月号は毎年私の担当なので今年も書きます。

今年環境展は何があったのでしょうか。やはりというか、このご時勢を反映してか出展ブースが昨年より減っていると感じました。特に大所の建機メーカーが出展していなかったり、出展エリアを小さくして展示機器を減らしていたり、また1間ブース(これがいろいろベンチャー系が多く興味深いところがおおかったのです)が少なくなったりしておりました。昨年は歩いていなくても全ブース見て周ると非常に見ごたえがあり、全部見終わった頃には疲れたものですが、今年はなんだかあつという間に回れてしまったような気がします。エリアは昨年と同じ西ホール1～6に屋外展示で変わらないのですが、ブースの間隔が空いていたりしていましたので、広さの割にはあっさりしたものでした。廃掃法(廃棄物の処理及び清掃に関する法律)も処理方法そのものに関わる大きな変化は無いので、新機軸みたいなものは見当たりませんでした。

ハイブリッドはエコ？

巷では色々エコが話題に上り、エコの象徴になりつつあるハイブリッド車、インサイト、プリウスは受注好調で、トヨタにいたってはバックオーダーが14万台を超えているそうです。トヨタは月産5万台体制だそうです。人ごとながら電池は間に合うのかなと考えたりします。ホンダのインサイト(エンジンアシストタイプ)と、プリウス(エンジンモーターパラレルタイプ)のどちらが良いというかエコなの？といえれば重量が軽く出来るアシストタイプ、重量は重くなるけどモーターだけでも走行できるパラレルタイプ。どちらも甲乙付けがたいです。コンパクトタイプにはアシストタイプ、それ以上のクラスにはパラレルタイプが適しているのを使い分けるのがいいでしょう。環境には、どうしてもCO2排出量が増えらるるので燃費の話になりますが、この車を1台作ると、ハイブリッド無しと、どちらが環境負荷が高いのか考えなくてはいけないのでしょうか。普通の車を作るよりは負荷は高いといえるでしょう。このような経済状況でももちろんこの2台が生み出す経済効果も考えなくてははいけません。せめて作りっぱなしはやめて、環境負荷が高いと思われるバッテリーのリサイクルシステムだけでも構築はしないわけにはいかないでしょう。短期間でこれだけの数のバッテリーが使われ、多少の差はあれ、かなりの数が同時期に廃棄に回ることになると考えられます。そのときにはきちんとしたリサイクル回収ルート、処理システムの運用が求められます。街の解体屋さんに入った車の物でも必ず処理ルートに乗る、そのようなシステムが出来れば最高です。今後は、ハイブリッド→プラグインハイブリッド→EVとなるでしょう。水素に燃料電池もありますが、水素はインフラと車載時の保管方法がネックでしょう。燃料電池についても価格がもう少し下がらないと(現在で推定一千万円程度と言われております)やはり普及が難しいでしょう。三菱自動車からEVとなる車が発売されました。走行距離は160km(10・15モード)ですから街のりでは充分でしょう。車両価格が4,599,000円ですから、補助金をもらっても個人にはまだまだ高値の花ですが、同じEVでも日産が考えているバッテリーレンタルタイプなら手が出せるかもしれません。ただこちらもインフラの設備が必要です。ドイツのVWからはLPGとガソリンのバイフューエルが発表されて、満タン(2タンク共に)で1100km走れるとのことでした。今後まだまだ色々なシステムが出る事と予想され、環境の面からもチェックしていきたいと思えます。