

【モータースポーツコラム】

筆者：大谷達也

自動車産業界は100年に1度の大変革期を迎えたといわれます。

私は今年9月にドイツで開かれたフランクフルトモーターショー取材しましたが、そこでもメルセデスベンツやフォルクスワーゲンといった名だたる自動車メーカーが新しい電気自動車（EV）を発表し、「自動車の未来は電動化にある」といわんばかりの主張を繰り返していました。

レース界を見渡してもEVのフォーミュラカー版というべきフォーミュラEにメルセデスベンツ、BMW、アウディ、ジャガー、日産、ポルシェといった有名メーカーがこぞって参戦しています。でも、日本にいと海外の自動車メーカー（日産は日本のメーカーですが……）がどうしてそこまで懸命にEV化を進めるのか、理解しにくいように思います。ここでは、まずその理由をご説明しましょう。

ヨーロッパ連合（EU）は地球温暖化の原因のひとつとされる二酸化炭素（CO₂）排出量の削減に積極的に取り組んでいます。その切迫感というか真剣度は日本にいと信じられないほどですが、そうしたEUの断固たる姿勢を示す典型的な例がCAFEと呼ばれる排ガス規制です。

これは、いわゆる量産自動車メーカーを対象としたもので、ひとつのメーカーが生産する製品の平均CO₂排出量をある一定値以下にすることを義務づけています。

この規制値、皆さんはどのくらいだと思いますか？

実はCAFEはすでに導入されていて、現時点での規制値はCO₂排出量で130g/km。これをガソリン車の燃費に換算すると17.8km/ℓに相当します。日本のコンパクトカーであれば、この程度の燃費をクリアするのは難しくなさそうですが、重くてパワフルなドイツの高級車にとっては極めて厳しい規制であることがなんとなくイメージできるでしょう。



ところがこのCAFE、2021年には95g/km、2030年には65g/kmに強化されます。それぞれガソリン車の燃費に換算すると24.4km/ℓ、そして35.7km/ℓになります。

トヨタ・プリウスのような優れた省燃費車であれば95g/kmはクリアできそうですが、トヨタはプリウスだけを売っているわけではなく、クラウンやスープラといったプリウスに比べれば燃費の劣るクルマもあります。

それらすべての平均値で95g/kmを下回るのはかなり厳しそうですし、65g/kmに対応するには普通のプリウスでも間に合わず、トヨタの全車がプラグインハイブリッドのプリウスPHV並みの燃費になる必要があります。

世界トップクラスの省燃費技術を持つトヨタでさえこの状況なのですから、ほかの自動車メーカーは推して知るべし、といえるでしょう。

しかも、2020年以降はこのCAFEを満足できないと年間数百億円単位の罰金を支払わなければいけないので、各メーカーが必死になるのも当然といえます。

もっとも、CAFEはあくまでもヨーロッパの規制です。したがって、ヨーロッパでの売り上げがあまり大きくないメーカーであれば「数百億円も罰金を支払うくらいならヨーロッパ市場から撤退したほうがいい」という判断に至る可能性も否定できません。ところが、世界二大自動車市場というべき中国やアメリカでは、CAFEとは別の規制が実施されています。これはZEV法と呼ばれるもので、EVや燃料電池車（FCV）のように走行中にCO2排出しないゼロエミッション車（Zero Emission Vehicle=ZEV）の販売比率を一定値以上にすることを義務づけています。

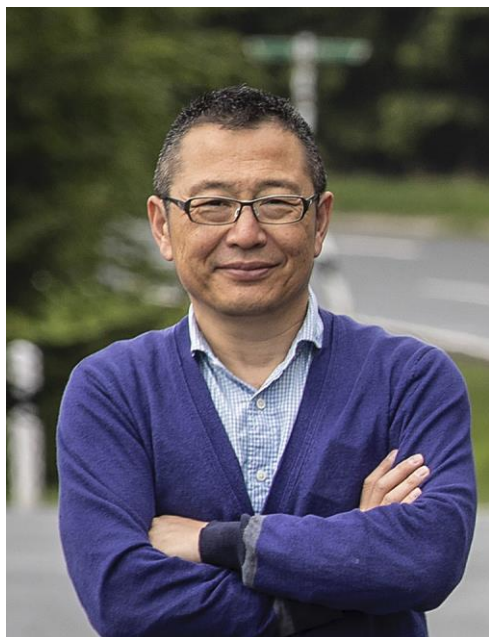
もっとも、現状ではZEV法で定められた販売比率はごく小さいもので、かりにこの規制をクリアできなかったとしても企業に課せられる罰則はさほど重くありません。したがって、いますぐEVやFCVを大量に販売しなければいけないわけではありませんが、将来的には徐々に規制が強化されていくと見られているので、自動車メーカーはただEVやFCVをラインナップするだけでなく、多くの消費者が購入してくれる魅力的なEVやFCVの開発に取り組まなければいけないのです。



では、消費者にとって魅力的な省燃費車、ゼロエミッション車とはどのようなものでしょうか？ 様々な性能が優れているのはもちろん、美しいデザインや軽快な走りも求められそうです。価格は安ければ安いほどたくさん売れるでしょう。

そして、もしもデザインや走りや価格が同程度であれば、より伝統のあるブランド、よりイメージのいいブランドのクルマが欲しくなるのが人情ではないでしょうか？

ずいぶん遠回りをしましたが、フォーミュラEに参戦する自動車メーカーにはこういった狙いがあるようです。つまり、自分たちには優れた電動化技術があって、走りもいい。言い換えれば、彼らはフォーミュラEに参戦することで世界中で導入されつつある様々な規制に対応しようとしているのです。また、F1では高度なハイブリッドシステムが採用され、スーパーGTやスーパーフォーミュラではダウンサイジング・エンジンが採り入れられていますが、その根底にある事情もフォーミュラEに参戦する自動車メーカーと似ているといえます。したがって、今後モータースポーツの世界でも省燃費技術あるいはゼロエミッション技術を採用入れたカテゴリーはさらに増えることでしょう。



（プロフィール）

大谷達也／1961年、神奈川県生まれ。電機メーカーの研究所でエンジニアとして勤務した後、1990年、二玄社CAR GRAPHIC編集部へ転職。以来、20年間にわたって同編集部にて在籍する。2010年にフリーランスに転身。現在は新型車のインプレッションやインタビュー記事などを中心とした執筆活動を行っている。

