



■文：太田哲也

エコカー補助金が9月21日申請分で終了した。補助金により新車の買い替え需要を生み出して、景気を刺激することに一役買っているが、太田は以前からこの制度に疑問を持っていた。日本車の未来にとってマイナス面もあると考えたからだ。それはどういうことなのか？

エコカー減税&補助金の功罪について考えてみた。

いつもそばにクルママが。

工 コカー補助金が終了した。異論も多くあろうが、僕はこうした補助金の類は自動車メーカーにとって長期的にはよくない、もうこうした措置はやめるべきだと考えている。

先日、VWシヤランで東北まで出かけた。この7人乗りのミニバンのステアリングを握ると、改めて、エコカー減税&補助金の功罪に考えが及んだ。

**家電メーカーの二の舞に
ならなければいいが…**

シヤランは荷物も人も満載だったが、燃費10km/lを超えた。ミニバンとしてはよい数値だと思う。小排気量1・4lで燃費がいい。それでいて坂が多い東北道でもターボ+S/Cの力でグイッと加速する。さらに驚くべきはその操縦安定性だ。とか

くミニバンは背が高いから高速では豆腐のようにグラグラしがち。しかしシヤランは路面に吸い付くようにシヤラン（オヤジギャグ）と安定して走る。減衰とバネがよくバランスした足と、強いボディの賜物だ。しかしそれが実現できているのはエンジンの性能ゆえ。と言ったら意味不明だろうか。説明しよう。

今回の補助金でも消費者の買い替え需要が刺激され、ここ半年間の新車販売台数は前年比46%増の383万台と大幅に伸びた。販売を後押しする政策的な意味合いが強く、今回もその効果はあった。

その反面、将来の販売の先食い要素があり、終了による急激な反動減は毎回のこと。迅速な生産調整が必要で、外れば家電メーカーの二の舞となる。雇用面でも、ひいては消費者にもマイナスに働いてしまう。

それでも導入当初は、燃費を改善したクルマを開発する方向にメーカーがシフトする一定の

効果があったと思う。しかしこうした措置が定常化すると、長期的に見て、日系メーカーから世界での競争力を奪ってしまう危険性がある。そう僕は感じている。もう少し説明しよう。

家電業界においては、エコポイント導入によって大型液晶テレビが売れに売れた。しかし結果的に残ったのは大きな在庫の山、工場の閉鎖。亀山モデルでブランド力を一気に上げたシャープだったが、追加1万人の解雇を決めた。社員の6人にひとり解雇される計算となる。

シャープに限らず家電メーカーの多くは、現在、負の財産の処理に苦しんでいる。もちろんその背景には韓国や中国メーカーの台頭があるが、エコポイント導入による「家電バブル」で生産調整にズレが生じてしまった面もある。製造メーカーにとっては、爆発的に売れるよりコンスタントに続く方が、経営に好ましい場合が少なくない。

欧州車は小排気量ターボで燃費と走りを両立！

最近の日本のクルマ作りは、ハイブリッドやEVに傾注し、その反面、通常のガソリンエンジンの開発が遅れているように思える。補助金やマスコミの「エコ崇拜」の後押しで、エコカーの方向に大きくシフトした。

国内販売ランキング10では1位プリウス、2位アクアとハイブリッド車、そして軽自動車群が上位を占める。しかし世界での普及率はハイブリッドは数%に過ぎず、中国市場ではわずかに0.03%。もちろん軽は0%だ。

今、欧州車のエンジンは、BMW、メルセデス、アウディ、VW、プジョー、アルファロメオなどなど、ありとあらゆるメーカーが小排気量ターボに取り組み。しかし日本にはようやく日産ノートが出てきた程度だ。

欧州車はこのタイプのエンジンにより、燃費と走りをバランスさせた。小排気量化のイメージアップもうまくいった。ファイアット500は2気筒（！）、今度出るアウディのフラッグシップA8は8気筒のうち4気筒を休止させるシステム。今やBMW W320、328も4気筒。320は今回からエコカー減税100%適用で、一方、国内市場のライバル的なレクサスSシリーズは適用されず。日本車のエンジンは、実用燃費と走りの性能バランスがうまくとれていない。走りをとろうとすると燃費が悪くなる。あるいは燃費は良いけど加速は弱い…。

だから上級車でもボディを軽く作るしかない。ある日系メー



▲VWのシャランは大きめのミニバンだが、エンジンの排気量は1.4ℓというから驚き。これをターボとスーパーチャージャーで過給して、多人数を乗せた時にも不満のない動力性能を持つ。

カーの開発陣から聞いたが、自社のエンジンの燃費が良くないからボディを強くできないのだという。鉄板を薄く補強も最小ですると数値スペックはよくなるが、乗り味が良くなるならいい。シヤランとは走らない。もちろん燃費は大事である。でもそれだけじゃないということだ。レクサスしかり、日本の同クラスセダンは軒並みエコカー減税対象外で「日本車は燃費がいい」は昔話になってきている。欧州車にとっては排他的な日本

独自のモード燃費だが、ECUのプログラム変更だけでクリアできるようなったと欧州メーカーはせせら笑う。エンジンが世代交代しているからこそ、こんな芸当が簡単にできる。中国人にすら日本車のエンジンは旧世代と思われる。ハイブリッドに傾注し過ぎて失われた十数年のツケが回ってきた。日本市場のガラパゴス化を象徴している。欧米人は大排気量車はそれなりに必要性があるとその存在を認め、総合的に環境性能を考える。でも、日本のマスコミはエコエコの大合唱。アルトエコはミライース30km/ℓに対して30・2km/ℓをアピール。ひたすら燃費にこだわるよう消費者を誘導する。0・2の差なんてどうでもいいじゃないか。本来エコはエコロジーの意味だったはずだ。そう僕は思うけど、エコノミー（とにかく燃費）が第一となり、走りは二の次の三の次。そんなクルマがあふれてきた。その「ひたすら燃費命」なクルマを作ることを強く奨励してしまつた政策が補助金制度だったのではないか。

それでも経済産業省の思惑通り、将来も「ひたすら燃費車」が売れ続けるならよいが、そこには第三の力が忍び寄る。中国市場において、現在欧州車のシェアは約20数%、日系メーカー20数%、中国メーカーは30%。ただし、中国製は低価格のBセグメント以下がほとんどで、上級車クラスは日欧米の三つ巴状態だ。この中でVWが14%とダントツの一位。その中に割って猛追してきているのが韓国メーカー10%だ。国を挙げて力を入れている。中韓メーカーは技術の吸収力が早い。聞くところによると、家電業界では、日本の家電メーカーの技術者が年収3000万円円で家付き車付き、日本へ6回の帰国費用も会社負担、そんな好条件で誘われるらしい。そうやって日本で10年かかった技術を2年でものにする。日本のお家芸の「ひたすら燃費車」は、すぐに中国でもできるようになるだろう。おそらく数年、いや2、3年あれば背後にびったりマークされるのではないか。家電メーカーの二の舞にならなければ良いのだが。

中韓に抜かれないために日本車が進むべき道とは
こうしたことを踏まえて、今後日本車はどこへ向かうべきなのだろう。僕なりの考えを述べよう。技術はすぐに吸収される。しかし、人による評価はそうはいかない。クルマはエンジンリアリングだけでは完成しない。人によってテストが重ねられ磨かれていく。実際に人が乗るものだから、フィードバックの部分も重要だ。まして上級車はそうした部分がキモとなる。そこは人が評価するしかない。しかし、評価能力の高い人間がおおいそれといるわけではない。かつて僕も自動車メーカーのワークスドライバー時代、メーカーのテストドライバーのドライビングスキル向上プログラムに立ち合ったが、感性は才能の要素が大きく、適正が高い人材は何人もいない、と感じた。そこを重視することが日本車の価値となるのではないか。日本の自動車メーカーの生き残る道は、ひたすら燃費の方向ではなく、走りの質も打ち出したもつと高バランスのクルマ、

そういう意味で、欧州車の方向だろう。ただ欧州車という最上級プレミアムなジャンルもあるが、それはすぐには難しいだろう。だからその下、すなわち中国と欧州普及車との間、中国製より高いけど欧州プレミアムよりは安い。性能とのコストパフォーマンスが両立。走りの質感は欧州車と同等中国よりずっと高い。そんな位置づけを目指すべきではないか。具体例はいくつかあるが、ひとつを上げるとしたらやっぱりVWゴルフかな。かつて80年代にゴルフのコンセプトを模倣しファミリアやスターレットなどが出現した。その後、差が縮んできた様に見えたが、90年代に入る頃から、ミニバンやもつと小さなコンパクトカー、そしてその派生車ばかりとなつてしまふ、差がまた開いてしまった。もう一度、ゴルフを超えるクルマ作りを目指してほしい。

「エコカー減税&補助金はエコカーシフトを推し進めた。しかし燃費だけではいつか中国車に追い抜かれてしまう」



▲日本でもノートが1.2ℓ+スーパーチャージャーというダウンサイジングしたパワーユニットで登場したが...