Lap115●HV&ディーゼル時代到来か!?

■文：太田哲也

最近、ハイブリッド車（HV）とディーゼル車が急激に勢力を拡大している。ハイブリッドはなんとなくわかるのだが、ディーゼル人気に火が付いたのはなぜなのだろうか？そして今後はHV&ディーゼル時代が到来するのだろうか？太田の見解は意外なところにあった。

いつもそばにクルマが。

担当編集カトーによれば、最近ホリデーオートでは、ディーゼル車とハイブリッド車に対する反響がスゴイらしい。ディーゼルやハイブリッドの記事でなければあまり読んでもらえ見向きもされない。そんな風潮があるようだ。そこで、「この原因を追究せよ！」というのが今回のお題だ。

悪役だったディーゼルが主役へと転身できたワケ

現状として、マツダのアテンザやCX・5はディーゼルが人気で、6〜7割を占める。レクサスーSに関してはNAの3・5ℓエンジンがあるが、ハイブリッドが7割だという。今この二つの要素がクルマ好きのアイコンとなりつつある。

まず、ディーゼルから分析してみよう。現在のディーゼル人気はやっぱりモノの価値が高く良いからだと思う。

1990年頃までは旧世代だった。エンジン騒音と黒い煙を撒き散らすトラック。石原前都知事がススを振り、すっかり悪者のイメージが定着した。しかしその後、コモンレール式ピエゾインジェクターやターボチャージャーなどの革新的技術が開発されて性能が格段に向上。今やヨーロッパでは、乗用車の半分近くがディーゼル車となる。

以前から、ヨーロッパでディーゼル車に乗るたびに、本当にいいなアと思っていた。低速トルクがあってアクセルを踏むとぴゅっと加速し、街中で出足が良い。早く日本でも乗れるようにならないかと。

もちろんサーキットに持ち込んで高回転まで試すと頭打ちだが、でも街中でそんなに回す人はいないだろう。アイドリング音は多少はするが、走り出したら気にならないし、振動も少なくなった。

ところで日本は軽油を輸出している。わざわざタンカーで原油を持ってきて、国内で消費しないのはもったいない。エネルギーの需給バランス面からもディーゼル車の普及は日本にとって好都合だ。

そんなに良いことだらけなのに日本でなぜ普及しなかったかというと、ヨーロッパと日本とで規制が違ったから。でも最近になってポスト新長期規制をクリアできる目処がついてきた。ヨーロッパ製ディーゼルもぽつぽつと入ってくるようになり、「ディーゼルって、いいぞ！」という風評が広がりつつあったところでの、マツダのクリーンディーゼル攻勢だ。

結局、プロダクツが良ければ、モータージャーナリストは褒めるし、ユーザーもブログで良いことを書くし、自ずと普及するということだろう。

欧州・中国市場ではHVがイマイチなワケ

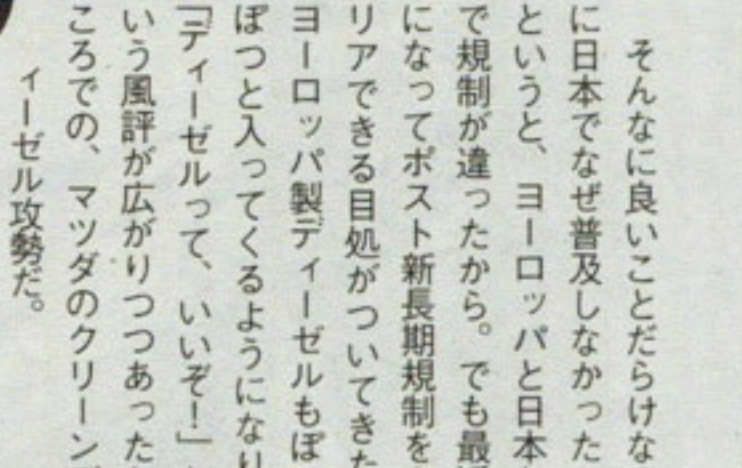
それではハイブリッドも同じ理屈かというと、俺の見解はまったく違う。ディーゼルはヨーロッパでも中国でも普及しているが、ハイブリッドが売れているのは日本のみ、そして北米で少々。ヨーロッパや中国ではまだ数%にも満たない。

これはプロダクツの問題で、価格に見合ったほどは性能が上がらないからだろう。

ではなぜ日本では売れているのか。やっぱりハイブリッドの持つ好イメージであろう。

2代目プリウスが出てきた頃、マスメディアが毎日のように「ハイブリッド、ハイブリッド、日本が世界をリード」と祭り上げた。またトヨタのロビー活動の成果もあった。政府のエコカー補助金、減税などの措置も後押しした。そしてハイブリッド＝低コスト＝高ブランドのイメージができ上がった。

もちろんブランドイメージだけでなく、日本の特殊な道路事情に合っている面も見逃せない。日本って何しろ信号ばかりで、そこらじゅうで停車させられる。そんな混雑する都内や郊外の一般道路では、回生の機会が多く

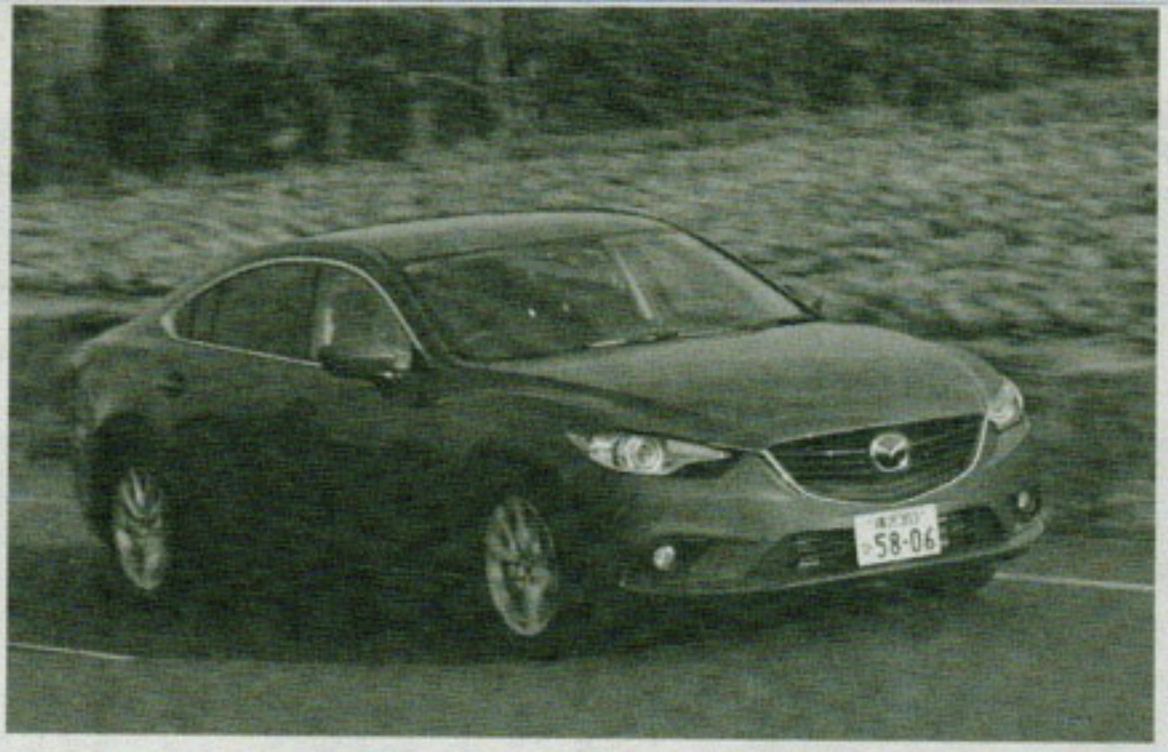


▶「レクサスISのハイブリッド(300h・写真)は、燃費はいいかもしれないけど、電子式無段変速機のせいで走りのワクワク感がスポイルされている。350は走りは楽しいけど、燃費がイマイチ…」と太田。走りと燃費を高次元でバランスさせたモデルの登場を期待する

SAMPLE

Profile● 太田哲也
（おおたてつや）
ル・マン、全日本GT選手権などで活躍し、"日本一のフェラーリ遣い"の異名を持つ。多重事故から社会復帰までを綴った『クラッシュ』『リバース』は映画化となりベストセラー。現在は、自動車評論家として、また"モータースポーツ"をキーワードにさまざまな活動を行う。公式URL http://www.keep-on-racing.com、http://www.tezzo.jp

「"環境性能と走りが融合"したヨーロッパ車に、"燃費命"だけのHVでは追いつけない。」



◀マツダ・アテンザはクリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D」搭載モデルが、走りの良さと環境性能がうまくバランスしていてヒットしている

特に有効だ。

一方、イギリスやオーストラリアなどでは信号の代わりにランナバウトがあったりして効率的だが、ああいう所や高速道路の一定速走行では、ハイブリッドの良さはあまり出てこない。つまりハイブリッドもまた日本ガラパゴス化なのだ。

とは言え、このふたつのエンジンタイプがホリデーオート読者に人気と聞けば、なるほどと納得する面もある。

その理由を述べよう。そもそも人は、自分で走れば時速30kmも大変だけど、クルマだったらスピードを楽に快適に手に入れられる。遠くにも行ける。それがクルマの魅力だ。あるいは変身願望というか、変化量の大きさは単純に楽しいもの。その度合いが高いことを好むのが自分を含めてクルマ好きの特性だろう。だから素のNAエンジンよりも付加物をつけてキャラが大きく変わるディーゼルターボやハイブリッドに興味を抱いて当然だ。

クルマを好きになる人は変身願望がある。それを実現する技術にも興味を抱く。それがDNAで、変身技術はクルマ好きの「夢」なのだ!

●　●

ところで、マスメディアなどでいまだ「ハイブリッドが日本の技術力の象徴」とされている。その一方で、日本のガソリンエンジンが見劣りしてきている面は見逃すことができない。

たとえばレクサスIS。BMWニュー3シリーズやVWは日本独自規準のエコカー減税をクリアしてきているのに、レクサスIS（NAガソリン）は日本車でありながら日本のエコカー減税をクリアできないという逆転現象が生じている。

ISに限らず日系車のガソリンエンジンは基本設計が古く、燃費と加速のバランスが劣ってきている。燃費を上げれば加速が鈍る。加速を上げれば環境性能が落ちる。

ところがエンジンの開発には時間とコストが膨大にかかる。そこで苦肉の策がハイブリッドの多様化だ。

SAMPLE

現在ヨーロッパ車の主流の考え方は、ディーゼルは頑丈に作らなければならないので大型車向け。小型車は小排気量ガソリン+ターボ。ハイブリッドは日本のような「燃費命」ではなく、環境性能と強い加速性の両立となる。

日本ではアクアのような小型車にさえハイブリッドエンジンが投入されるが、本当は効率的ではないと思う。ハイブリッドは重いバッテリーとシステムを搭載するので、本来は大型・高重量車に向くシステムだ。

そのバックグランドとして、日本の特殊な道路環境や、補助金や減税などの特別措置で支えられた緊張感のある「均衡」の上に成り立っているのであり、リサイクル性も含めてこの先もうまくいくとは限らない。

将来を見越すと、俺はヨーロッパで人気の小排気量ガソリン+小型タービンを搭載したターボエンジンを、日系メーカーも本腰を入れて開発を始めた方が良いと考えている。

環境+走りを満足させる小排気量のターボに注目

小排気量ガソリン+小型タービンを搭載したターボエンジンは、今やVWを筆頭にBMW、アウディ、アルファロメオ、ルノーなどありとあらゆるヨーロッパメーカーが生産する。FIATは2気筒875ccターボエンジンを量産させている。

ではなぜ日系メーカーはそういうエンジンを作らない（作れない）のか……。

その原因は開発コスト面だけでなく、日本の道路の特殊事情にあるかもしれない。第二東名でさえ制限速度は100km/h（ばかばかしい）。先日北海道の試乗会に行ったが、原野の中でも一般道は時速50km/h（眠くなって仕方なかった。しかもそこでネズミ捕り発見!）

こんな超スローな道路ばかりでは、加速性なんて必要ないと多くのユーザーが思ったとしても仕方がない。日本で8割くらいはクルマ好きではないユーザーではないかと思うのだが、そういう人にとって、現状の日本の道路環境では走りの楽しさなんて必要ないだろうし、「ひたすら燃費命のエンジン」で困ることはない。そんな感覚だろう。だからニーズが小さいままで、だからメーカーも作らない。

そう考えると"風が吹くと桶屋が儲かる"的に、日本の道路事情改善が自動車のガラパゴス化対策に有効と言えるかもしれない。このままではいつまでたっても「燃費命車」ばかりで、ヨーロッパ車の「環境性能と走りが融合」に追いつけない。それが俺は悔しい。

なんとか小排気量ガソリン+ターボを普及させてほしいのだ。そうなった時、ホリデーオートの中で、ディーゼルやハイブリッドをおさえ、三大人気ネタの筆頭となることは間違いないはずだ。クルマ好きで声を上げようではないか。日系車も日本のプライドをかけ、環境性能と走りを融合した小排気量ガソリン+ターボを開発せよ!と。

「Tetsuya OTA 出光×ホリデーオートENJOY & SAFETY DRIVING LESSON with SUBARU」を9/8(日)に千葉・袖ヶ浦フォレスト・レースウェイにて開催決定。詳細は本誌P150とホームページにて。http://sportsdriving.jp/