

米国自動車市場に考える今後の自動車産業

2010年4月1日、米国運輸省と環境保護庁が共同で新たな自動車燃費・排出ガス基準を発表した。米国は1970年にマスキー法を発表したが、当時の自動車メーカーの中ではホンダが開発したCVCCエンジンを搭載した「Civic」以外、同法をクリア出来た車両はなく、自動車メーカーサイドの反発もあって、数年で廃止となった。その後、日本や欧州といった自動車先進国では、高まる地球温暖化対策への声を背景に厳しい規制が相次いで発表され、規制クリアのために自動車メーカーは環境対応車や低公害エンジンなどの技術開発に勤しみ、米国自動車市場の主役を担うデトロイト3は蚊帳の外に追いやられることになった。

さらに欧州では、2009年4月に初の自動車向けCO₂排出規制が立法化され、2020年以降は95g/kmまで規制を強化する方針が打ち出されている。その中であって、この4月によりやく米国から新基準が発表されたのである。

◆ 戦略の転換を迫られるデトロイト3

2009年に経営破綻したGM、クライスラーに加え、同様に販売台数の伸び悩みを見せたFord。デトロイト3もこの新基準が打ち出されることを軽視したわけではない。このデトロイト3のクルマを思い浮かべて欲しい。Chevroletなどの大型車、いわゆる“アメ車”を想像する人が殆どだろう。“アメ車”からイメージされることは、大きい＝燃費の悪い車であり、米国で初代「プリウス」が発売された時には、「環境に優しい自動車」イメージが一気に販売台数を加速させた。デトロイト3が産み出すことが

出来なかった環境対応車に米国のユーザーが注目したのだ。デトロイト3が経営悪化に直面したのは、生産体制のあり方や金融問題といった様々な問題点を背景としていたことに加え、環境対応車への取り組みが遅かったことも頻りに報じられるところである。そのため2010年の北米モーターショーではデトロイト3も小型車やEVを投入するなど、日本車や欧州車に先行された分野に追いつこうとする姿勢を全面的にアピールした。

とはいっても新規制が打ち出された今、相次ぐ環境規制にマッチできる車をデトロイト3がラインナップ出来ているわけではない。3社とも世界基準に沿う車を揃えること、そして健全な経営体質を身につけるため、例えば大型車を扱うHUMMERブランドなどを海外メーカーに売り渡して自社体制のスリム化を狙い、研究開発費を集中して世界基準の車開発を急いでいるのが現状である。その最中に、グリーン・ニューディール政策を打ち出すオバマ政権が新基準を発表したことは、自国の自動車産業を擁護することとは相反した動きに筆者には映った。1980年代の日米貿易摩擦時には、必死で国内自動車産業を守り続けた米国も、その見方を変えてきているのかもしれない。

◆ トヨタのリコール問題

一方で、自動車販売台数において世界トップの座についたトヨタにも大きな事件が起こった。トヨタにとって過去最大規模となったリコール問題である。4月5日には米運輸当局がトヨタの一連のリコール問題に対して制裁金を科す方針を明らかにし、

トヨタはその支払いに同意した。米当局が当方新を打ち出した理由としては、トヨタが欠陥を把握しておりながら当局への報告が遅れたこととされており¹、実際に起こった事故や短期間に相次いだリコールの規模を原因としたものではない。トヨタはこの情報隠しについては否定したものの、自社に対する批判の火種を消すことを第一に考えて支払いについて同意したのだろう。

トヨタのリコール問題は、2009年8月、カリフォルニア州でLEXUS車が暴走し4人が死亡するという痛ましい事故が起きたことを皮切りに、2010年1月にはアクセルペダルの問題が浮上、米CTS社製の同品に問題があるとして2月にはリコールが届け出された。また同月、3代目「プリウス」ブレーキに問題があるとの見解が発表され、数日後にはハイブリッド車(以下、HEV)4車種を対象にリコールが届け出された。

純正品ではないフロアマットなど、メーカーが想定しなかったユーザーサイドの“使い方”に対する問題、海外サプライヤーとの取引構造と日本国内で長年培われてきたそれとの違いなど、当該リコール問題が示したのは、自動車を生産する企業への責任問題、そして生産した自動車そのものへの責任問題だろう。その中でも特に筆者が気になったのが、3代目「プリウス」ブレーキに関する問題である。

ここでは、HEVに特有の回生ブレーキとアンチロック・ブレーキシステム(ABS)制御プログラムの相性が問題となり、トヨタはABS制御プログラムを修正することを発表した²。日本国内でも買ったばかりの「プリ

ウス」のブレーキが利かないと言う声が聞かれたが、注目したいのはハイブリッドという新しいシステムだから起こった問題という点である。回生ブレーキを活用するハイブリッドシステムであったからこそ表面化した問題という点に気付いたユーザーがどのくらいいたのだろう。HEVで先行する自動車メーカーがトヨタであることは自明であり、この問題から自社のHEVプログラムの見直しを図る自動車メーカーもあっただろう。

◆ 環境規制と技術進化

環境規制に対応するためのHEV向け技術は今後も必要であり、その市場が拡大していくことは必須である。この重視すべき技術の移り変わりに伴い、そこに生じるトラブルは自動車メーカーにフィードバックされる。安全性を絶対視しなければならない自動車にとって、車そのものの過失により不具合が生じることは絶対に起こってはならないからである。

メーカー側の反省点は、必ずや技術のさらなる向上という面に反映されることになるだろう。トヨタもここで得た課題を教訓に、今後もHEV市場で大きな技術力、商品力を発揮していこう。トヨタの米国市場に端を発したリコール問題は、世界規模で進む環境規制の強化とそれに伴う技術や製品の進化の狭間にあるリスク、それを強く考えさせられる出来事と言える。

(調査研究部 太田志乃)

レーキが併用されているが、ABS作動時には油圧ブレーキのみに切り替わるため、雪路などを低速走行している際にABSが作動した場合、制動力が低下して運転者の予測よりも制動距離が延びる可能性がある(トヨタ自動車Web Site ニュースリリース 2010年2月9日参照)。

¹ 「日本経済新聞」2010年4月7日付参照。

² HEVには、通常路面では油圧ブレーキと回生ブ