



ヨーロッパの街角から

EV（電気自動車）の時代 ～フランクフルト国際モーターショー2011～

この9月、64回目となるフランクフルト国際モーターショー（IAA 2011）が開催された。IAAは乗用車部門と商用車部門が交互に開催され、今年は乗用車。私がIAA（乗用車）を訪れるのは2007年、2009年に続いて3回目となるが、毎回、エコカーを取り巻く状況の変化の早さには驚かされる。

IAA 2007で感じたのは、エコカーが主要テーマになりつつあること。しかし率直に書けば企業イメージを向上させるポーズとしてエコカーをPRするメーカーが目立ち、掛け声に行動が追いついていないのが実態だった。続くIAA 2009では燃料価格の高騰、世界不況、エコ需要の高まりを背景にメーカーが生き残りをかけてエコカーに取り組む姿勢が強く表れていた。

そして今年。エコカーの主役はハイブリッドからEVへと移り、展示の質と量の充実には目を見張るものがあった。前回はなかったEVの野外試乗コースが設けられ、EV専用展示ホールも登場。ここには専門メーカーだけでなく、大手自動車メーカー、充電ボックスメーカー、EVとスマートハウスの融合を提案する電力会社のブースなど、EV周辺産業の展示も含まれている。EVの現状を概観できる、こういったスペースはこれまでなかったものだ。

私が専用展示ホールで得た印象は『EVの成熟』。IAA 2009当時はEVそのものが珍しく、試作車や模型であっても展示して仕組みを解説するだけで来場者の関心は集まった。それに対して今回はスポーツタイプやコンセプトを強く打ち出したEV、さらに新しい利用アイデアがみられ、物珍しさではなく、どのような楽しみ方がありEV社会がどう進んでゆくかに関心が移っていたと思う。

例えば市販車をベースにEVを製造するGERMAN E-CARS社は小型乗用車タイプ、スポーツ車タイプ、（本来はカテゴリー外だが）小型トラックタイプ（写真）を展示し、様々なシーンで活躍するEVの可能性を提示していた。

ただ、現在の充電型EVには走行距離が短いという技術的な壁があり、トラックタイプなら走行距離は80～100kmに制限される。EVを語る時必ず引っかけなのがこの点だ。G社のヴェスターバーケイ氏によれば「長距離輸送には向かなくとも、市街地の配送作業には十分です。例えば宅配使用バンの走行距離は1日50～60km。静音性やクリーンさは都市での走行に最適です」。約8万ユーロと通常のトラックより高価だが、価格差以上のメリットを見込む業種は多い。「10月の発売を控え、自治体、エコ関連企業、観光業者などから問い合わせをいただいています」。走行距離の短さ、高価格、充電インフラの不足、サービス体制の未整備といったハードルがあり、一般消費者がすぐ購入に踏み切る状況にはないが、EV普及の条件は熟しつつある。

飛行機が発明された20世紀初頭、航空輸送が今のように鉄道輸送に取って代わるなど誰も予想できなかった。EV社会の行方はまだ明確な輪郭を示さないが、100年前に登場した飛行機が辿ったのと同じように、交通社会の一翼を担うところまで成長するだろう。という話はヴェ氏の受け売りだが、IAA 2011でみたEVの盛況はそんな予想を確信させるエネルギーに満ちていた。

（在独ジャーナリスト 松田 雅央）



1ユーロ≒103円