



この冬の出来事

今年、当社があります所沢の三ヶ島地区は2度の積雪がありました。昨年今の時期、このリサイクル通信で雪のない年かなと書いた記憶がほのかに浮かんでまいりました。ラニーニャが日本に少なからず影響を与えているのでしょうか？雪が降って少し安心しました。いつもの通りの季節がちゃんと来ているのだなど。ただ地形的に少しくぼんだような地区なので、寒さは厳しいです。車の車外温度計は先日、今年最低気温マイナス6℃(AM7:00)を表示しました。

ディーゼルとハイブリッド

現在、日本国内では日本の自動車メーカーがカタログで通常に販売しているディーゼル乗用車は昨年7月にトヨタランドクルーザープラドの販売終了をもってその姿を消しました。その一方でメルセデスベンツが昨年ディーゼル車を導入し、販売を始めました。

日本のディーゼル車は国内から姿を消し、西欧からはディーゼル車が入ってくるという現象が起こった背景はというと、西欧で人気があるディーゼルを日本でも売りたいという考えからでしょう。

日本メーカーもヨーロッパではディーゼル車を販売しています。

ヨーロッパではここ10年でディーゼル車が新車販売の半数近くになるという状況があります。イタリア・フランス・スペインでは50%を上回るディーゼル乗用車(新車ベース)が販売されています。

このような状況で日本メーカーはどうしているか見てみると、三菱は車体をOEMで出す代わりにディーゼルエンジンをもらって搭載して販売。本田もアコードディーゼルを販売しております。残念ながら日本ではディーゼル車

は悪者のイメージ定着しています。メーカーも開発コストがかかる上に、販売台数が見込めないとすれば、国内規制に対応した車をコストをかけて開発し販売するより、乗用車はガソリンのみ、ディーゼルはトラックのみと割り切っているのでしょう。ただし、そのまま手をこまねいては何も進みません。その次の手がハイブリッドです。トヨタ、本田はすでに販売し、実績を上げています。

西欧ではディーゼル、日本はハイブリッド、この違いは道路状況によるものだと思います。都市部のように動いたり止まったりが多いところではハイブリッドが有利ですが、逆に郊外のようなところではバッテリーの充電分を使いきると、エンジンのみの走行になるのでバッテリーはただの重量物になってしまうのです。これでは当然燃費が悪くなります。ですから西欧の様に移動距離が長い国々などではディーゼルが選ばれるのです。またディーゼルはガソリン車より熱効率が高いという点があげられます。排気ガスのクリーン性がガソリン車と同レベルで燃費が良いディーゼル車に対向するのがハイブリッド(ガソリンとモーター)です。

ハイブリッドといえばプラグインハイブリッドというのが最近発表されていますが、これは近場に行くときは外部から充電した電力で走行し、遠出の時には通常のハイブリッドで走るというものです。これはもうまもなく市販化されると思います。電動自動車も来年か再来年には市販化を目指し開発の最終段階に入っております。

自動車大国、アメリカはというと、非常に排気ガス規制が厳しい州が数多くあるのでディーゼル乗用車はほとんど普及していません。

しかし、今後世界的に進む方向性としてはディーゼルハイブリッドではないのでしょうか。水素を使用したものや、天然ガスなどもあります。燃料電池という手もあるでしょう。ただどれもその運搬方法や、貯蔵方法、インフラ、コストなどの様々な問題がありなかなかすぐにはというものではないようです。

今後、環境を考えたときにどちらが世界でシェアをしめていくか見ていきたいと思っています。

充電は家のコンセント

家のコンセントから充電できるプラグインハイブリッド。帰ってきたらコンセントをつないでおだけ、ですが携帯電話でよくある電気の無断借用と同じことをされないようにメーカーは考えなくてはいけませんね。なんて考えるのは私だけですか？