

世界で強まる環境規制 (8)

2020年に向けて世界の自動車燃費や二酸化炭素(CO₂)排出規制に大きな変化が起こっている。10年ごろ、日米欧中のみで採用されていた燃費規制は、20年には約30カ国に増加する予定である。

企業平均燃費(CAFE)方式をはじめとする燃費規制の考え方は、1970年代のオイルショックを契機に米国で導入されたのがはじまりである。そのため、米国では石油輸入量の削減目標を達成することが、燃費規制導入の目的であるといわれている。一方、欧州や日本は省エネやCO₂排出量削減が目的といわれており、各国それぞれの目的に基づいて規制ルールや基準値を設定している。

今世紀に入り、自動車の普及率が向上した新興国でも、燃費規制を採用する国や地域が急増している。新興国の燃費規制は、先進国の車両法規整備の恩恵を受けており、近隣先進国や欧州をモデルにしていることが多く、国により車両法規の制定が非常に早い。先進国では入念な調査や、政府と自動車業界の十分な意見交換を経て車両法規を制定しているが、新興国はトップダウンで簡易的に法規制定していることが多いからだ。

新興国と先進国では市場ニーズや自動車メーカーのマーケットシ

国ごとに異なる制約条件

燃費/CO ₂ 規制の導入理由	
	主な理由
日本	省エネ
米国	石油消費量削減
欧州	CO ₂ 排出量削減
新興国	原油高など

ェアなどが異なる中、政府と業界の意見交換が不十分な場合もある。今後、メーカー各社は新興国の環境規制対応に苦慮することになりそうだ。

自動車の燃費向上は消費者へのメリットが大きく、昨今の地球温暖化問題への貢献も期待される取り組みであるため、規制対象国の拡大と規制強化はしばらく続くであろう。特に、燃費だけでなく新エネルギー車の販売割合も規制する米国の「無公害車(ZEV)規制」や中国の「新エネルギー車(NEV)規制」などは、自動車メーカーなどへの影響が大きい。

環境規制に対応するために、自動車メーカーは電気自動車(EV)、ハイブリッド車(HV)、プラグインハイブリッド車(PHV)、燃料電池車(FCV)など燃費の良い車種を多く製造・販売したいところだ。しかし一般にこれらの車種は開発や製造のコストが高く、収益性が低い傾向にあり、自動車メーカーにとって積極的に販売するメリットが小さい。グローバルに販売網を持つ大手メーカーは、各国における環境規制の達成と収益の最大化という、相反する企業命題の両立に大きな課題を抱えている。

各国の目的や政策により変化する環境規制などの制約条件に対して、柔軟に対応できる最適セカンドミックスの算定プロセスの確立が、今後の自動車業界を勝ち抜く上での鍵となるであろう。

燃費規制導入国は急速に増加している	
年	導入国・地域
2010	日本、米国、欧州、中国
16	韓国、台湾、カナダ、メキシコ、サウジアラビア
20	オーストラリア、インド、ブラジルなど21カ国