



### プロフィール ● おおた てつや

レーシングドライバー、自動車評論家。1959年、群馬県生まれ。93年からルマン24時間耐久レースにフルタイムで出場。レース中の事故により重傷を負ったが、リハビリ生活を乗りこえてサーキットに復帰。チャレンジする素晴らしさを伝える社会貢献活動NPO法人KEEP ON RACINGの代表を務める。「太田哲也とオヤジレーサーズ」「太田哲也スポーツドライビングスクール」を創り、モータースポーツ文化に貢献。著書に、「クワトロ」「F1レース」(20巻)など多数。

<http://www.keep-on-racing.com>

太田哲也の

## 安全運転指南

### 【レッスン⑦ 本当のエコ運転】



一般の人に運転技術や車の魅力を広めるために、レーシングドライバーを続けながら自動車評論の活動を行なう太田哲也さんが、運転上の見落としがちなる盲点と、誰でもできる安全運転のコツを分かりやすく伝えていきます。

最近、ハイブリッドカーなどで、のろろと発進加速しているのを見る。制限速度にはるかに達しない速度で走り続ける場合もある。

「ふんわりアクセル」という走り方があるらしい。一般財団法人の省エネルギーセンターが提唱していて、時速20kmまでに五秒間かけてゆっくりと加速するとエコ（燃料消費量を抑えられる）なのだそう。

しかしあまりにのんびり走られると、一回の青信号で流れる台数が大幅に減り、ひいては渋滞の原因ともなりうる。道路交通法の基本原則は安全と円滑な流れである。「燃費命」で走られたらたまらない。

本来のエコ走行は、交通の流れを妨げたり、まわりをイライラさせた

りせずに、いかに燃費を良くするかにある。

今回はそういう観点から本当のエコ運転を伝授したい。

基礎知識として知っておきたいのは、加速中は、たとえゆっくりであっても極度に燃費が落ちることだ。のろろ加速。はそれだけ長時間、燃料増量状態が続くことになると、意外と燃費は伸びないのだ。

なので信号からの発進は、周囲に合わせてすーっと加速して、そのあと瞬間燃費がぐっとよくなる一定速度走行を長めにとるようにしよう。この走り方が、燃費や交通の流れとのバランスがいい。

大きく燃費を稼ぐチャンスは停止するとき。遠くで信号が赤になったのを認めたら、皆さんはどうするだろうか。アクセル一定で近づいて、いつものように信号の手前でブレーキを踏むだろうか？

意外と知らない人もいるようだ

【水害などで車に閉じ込められたら】

大雨や洪水で冠水したり、海や川に転落したら、ドアロックを解除し、シートベルトを外します。車のドアの下端から15センチ程度まで水に浸かると水圧でドアが開けられなくなります。窓が開かなければサイドウィンドーを破って脱出します。ガラスは、車用品店などで売っている専用ハンマーで直撃すれば簡単に割れますが、もし割れなくても、車内の水が腹から首のあたりまで侵入したときに、外圧と内圧が同じになってドアが開く可能性があります。

他にもある  
エコドライブ（燃費走行）  
のコツ



が、現代の車は電子制御でエンジンをコントロールしていて、アクセルをオフにすると燃料カットの領域に入るようになっていて、これを利用して、赤信号を認めたら、その時点でアクセルを緩めてしまおう。ブレーキはまだ踏まない。その時点から燃料消費がゼロとなる。場合によってはゼロにはならないこともあるが、消費量は大幅に減る。緩やかに減速させつつ信号に近づいたらブレーキを軽く踏んで停止させる。長い距離を使ってなだらかに速度を落としていくイメージだ。ただし極端にやると後続車に迷惑がかかるので気をつけてほしい。

次に高速道路でだが、ここでのポイントは上りと下りの坂だ。まずは上り。坂にさしかかった際にアクセルがそのままだと、スピードが落ちていく。落ちてからアクセルを踏んで速度を戻そうとすると、強く踏む必要が出てきて、燃料が増量されてしまう。なので上りの少し手前からアクセルを踏み増し、坂にさしかかってもスピードを落とさないように走ると、上り坂全体でアクセルを踏む量を減らせるのだ。

次に下り。アクセルが一定のままだと、スピードが上がってしまう。出てしまってからブレーキで速度調整すると、無駄な燃料を使うことになる。正しくは下りにさしかかったらスピードが上がる前に適量アクセルを抜く。急坂だったら全閉もありうるだろう。アクセルを抜けばたいていは燃料カット領域に入る。

つまり「アクセルの一定」ではなく、「速度一定」を心がけるといいことだ。

速度一定を心がけることで、高速道路の上り坂で起きがちな自然渋滞（前のクルマの速度が落ちると、その後はさらに強い減速を強いられ、後続車がブレーキングして渋滞が発生する現象）を防ぐこともできる。