



■文：太田哲也

日本のエネルギー政策が今、大きな転換期を迎えている。東日本大震災による福島第二原発の事故がもたらした電力不足の問題が引き金となっており、今後の原発稼働の賛否も含めて、将来のエネルギーをどうまかなっていくのかを真剣に考える時期が来たようだ。ではそんな中、今後のクルマ社会はどうあるべきなのか？ 太田の答えは明快だった！

大 飯原発再稼働をきっかけに、首相官邸の前で数万人規模の反対デモがあった。うちのとなりの奥さんも「私、デモに参加してきたんです」と。

僕が小学生の頃は、大学生が「安保反対！戦争反対！」とデモをやっていたが、それ以来の大きな規模のものだったらしい。「ケセラセラ（なるようになるの意）」が口癖のとなりの奥さんでさえ参加するくらいだから、今、日本人はエネルギー政策に強い関心を寄せているということな

のだろう。というわけで、今回は日本のエネルギー問題について考えてみることにしよう。

原発廃止が前提なら、代替エネの開発は進む

僕自身は基本的には原発に反対だ。石油とはわけが違う。ものすごくシンプルな言い方をすると、石油や天然ガスは地球資源なので、いつかまた地球に戻る。ところが原子力は地球の循環サイクルの中に入らない。太陽も核融

合で、ということはいわば自分たち人間で太陽を作ろうとしているようなものだ。そして原発の使用済み核燃料の半減期は一万年だというじゃないか。そんなものを地中300mに埋めるのだとしても、ぼこぼこ作って良いはずがない。

僕は宗教を持たないし、超自然現象も信じないが、そんな僕でさえ、神への冒瀆に思えるし、またいつか大きな「バチ」が当たりそうで心配だ。

ほんの数十年前は、学校で「石油はあと30年でなくなる」と教えられた。でも天然ガスを含めて地球資源はまだあり、岩に染込んだ石油を入れればあと250年くらい持つという説もある。本当のことは誰もわからない。今回のような事故を目的にすれば、日本中の誰もが原

発に恐怖を抱き、なくなってほしいと思っただけだ。そもそも原発がなくてはダメなのかと言うと、そうでもなくて、たとえば地熱がある。あるいは尖閣諸島の下にある石油。アメリカで採取が始まったシェールガス。その他、バイオ、風力、太陽光など代替エネルギーの可能性はいくらでもある。

しかし、代替エネルギー推進には様々な障害や反対運動があるから、原発を止めるわけにはいかないという理屈になるのだろう。でも原発をやめればやめたで代替エネルギーの開発が進むと思っただけだ。

それでも政府がここまで原発に強くこだわるのは、よほどの秘密があるのかもしれない。中国や北朝鮮の原発故障の際の対策のための技術レベルの維持と

いう意味合いも事情通からよく語られる。でも僕が思う本当の理由は、日本も「核」保有の可能性を保持していただきたいのじゃないか。そんなことを口に出したところ、それまで「うんうん」と話を聞いていた担当編集の力トリーから、「それはちょっと妄想というか暴走が過ぎませんか!？」と言われてしまった。

乗り味を大切にしたい、軽量なエコカーがいい

…まあいいや。どちらにしてもこれからはエネルギーをバランス良く使って、節約するところは節約してやっていくしかない。でもそうした時に真っ先にとぼちちりを受けるのはクルマ愛好者だろう。テレビなどで「エコカーに乗らなくてはならない」と喧伝されているようで、肩身



いつもそばに
クルマが。

が狭い。

でも、そもそもエコカーって本当に「エコ」なのか。僕らの未来に幸福を与えてくれるものなのか？ 最近は「エコ」と名が付くと、どうも、きな臭さすら感じる。

たとえば家電のエコポイント。薄型液晶テレビが売れに売れ、メーカーは大増産した。しかし後に残ったのは、まだ使える旧型テレビのゴミの山と、新型テレビの大量在庫。価格崩壊、そして日系大手電機メーカーの大赤字、相次ぐ撤退と数千人規模の解雇だ。

EV（電気自動車）も、もし原発事故がなければ、マスメディアを巻き込んだ喧伝活動とエコカー補助金とで売れまくっていただろう。でも航続距離がまだ短いので、シティコミューターとしては別として、クルマ本来の用途には向かない。最近ではテレビで、「EVから電気を取れば家電を使うこともできますよ」なんてCMが流れているが、あれはジョークなのか？ EVの電気を家電用に使ってしまったら走らせる時はどうするのだ。充電に何時間もかかり、短時間

「僕らクルマ好きはエコと走る楽しさ、そのバランス感覚を保っていききたい」



▶大飯原発再稼働に反対するデモ。ツイッターやフェイスブックなどで呼びかけを行い、毎週全曜日にも首相官邸を取り囲んで抗議活動を行っている。これを契機に日本のエネルギー政策は今後大きく転換していくのだろうか…。

(写真提供：共同通信社)

に放電するので、乗らないのに充電しておくのも非効率だ。もし売れまくっていたら問題が噴出していただろう。

ハイブリッドカーも、車両価格が高く、そうそう燃料代で差額をひっくり返せるわけでもない。バッテリーのリサイクル問題も解決していない。ドライバビリティも良くない。こうしたことで僕は小型車へのハイブリッド化に関して懐疑的だ。そもそもリッター20km走るクルマが

25kmになったからといって、そこで節約できる金額はたかがしれている。

むしろ高出力・高重量車へのハイブリッド投入は賛成だ。BMWやアウディ、メルセデスなどで増えてきたが、ディーゼルハイブリッドは理にかなっている。リッター7kmのクルマが10kmになれば(約43%向上)、燃料を大幅に節約できるからだ。ものすごくシンプルな言い方をすると、エコカーを手っ取り

早く作るには、鉄板を薄くして遮音材なども省略し、軽量化を進めること。しかしそうになると、

乗り心地や走行フィーリングが失われてしまう。スベックには現れないが、乗ってみるとすぐわかる。僕はクルマを単なる移動の足と考えず、動的性能も乗り味をととても大切に考える。なのに

で世の中でどんなに喧伝されようとも、俺は「エコカー」には乗らないよ。

だからと言って、頑に大型大排気量車に乗り続けようと思っ

ているわけでもない。

僕はアルファ159の3・2ℓ(四駆)を普段のメインの足としていますが、最近ではめっきり乗らなくなりました。ついつい燃費のよいカミさんの小型の147で出かける。さらに先日、F1

AT500ツインエアを衝動買いました。いざという時はターボ

の力でグイグイと加速するが、2気筒875ccの小排気量なのでゆっくり走れば燃費はすこぶる良い。

なのにエコカー補助金は日本は重量別なので対象とならない。なんだよ！という不満は置いて、このように人から無理強いされなくても、自然と小型化やエコの方向に動くもの。それでいいんじゃないの。V8を持つている人だって、それを通勤の足にしている人はそう多くはないと思うよ。

最近の傾向としてテレビの影響なのかもしれないけど、物事の単純化が目立つね。やれイジメ問題は誰のせい、経済格差は妥当か否か？ などと答えをひとつに求める傾向が強くなってきた。でも本来、答えはひとつではないのだ。

乗り味の良いクルマを運転していると、楽しいなあ、幸福だなあと思う。すると人に親切にする気持ちが増える。一生懸命働く気にもなるし、みんながそうすれば会社の業績も上がるし、経済も活性化する、雇用も増えるはず。

僕らクルマ好きはエコと走る楽しさ、バランス感覚を保っていききたい。本当のクルマの魅力が世の中に伝わり、人類に幸福が訪れることを願う。

●8/26(日)「KEEP ON RACINGサーキットミーティングwith出光」を開催：初級者向けのドライビングスクールを実施してきた太田哲也校長のサーキットイベントが、今回は趣向を変え、サーキットをフリー走行で思う存分走ることを中心に、ランチミーティングやトークショーなどを行う(スパタイGPも開催)。さらに、オプションとして「入門クラス」と「中級者向けセミプライベートレッスン」を用意。中級向けセミプライベートレッスンのゲスト講師は中谷明彦選手、入門クラスのゲスト講師はまるも亜希子さんが担当します。詳細は、ウェブをご覧ください。http://www.sportsdriving.jp